

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

## S U M Á R I O

FUNDÃO, Igreja Matriz. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Nova e triste etapa do caso dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Pedido à C. P. — Sociedade «Estoril». — Capitão Humberto Cruz. — A morte de Edith Clark. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Portugal Turístico. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — No campo das hipóteses, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ligação Portugal-Espanha. — Crónicas de Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS. — O transporte de Automóveis entre Aymonte e Vila Real de Santo António. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Há quarenta anos. — Parte oficial

---

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE MARÇO

NÚMERO 1182



FUNDÃO

Igreja Matriz

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**FUNDADOR**

L. DE MENDONÇA E COSTA

**DIRECTORES**

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETARIOS DA REDACÇÃO**

OCTÁVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

**REDACÇÃO**

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

**EDITOR**

CARLOS D'ORNELLAS

**COLABORADORES**

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

**DELEGAÇÕES**

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

**O grande banquete dos combatentes ferroviários realiza-se na Penha, da encantadora cidade de Guimarães**

Na sala da Direcção desta *Revista* reuniu-se a Comissão Organizadora das festas anuais de homenagem aos antigos componentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Ficou resolvido que, satisfazendo o desejo dos combatentes e em vista das muitas facilidades dispensadas pelas autoridades e outras organizações da cidade de Guimarães, seja ali feita este ano a grande concentração dos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados, expedicionários a França em 1917, e que regressaram a Portugal em 919.

O banquete de confraternização tem lugar no



**GUIMARÃIS — Estátua de D. Afonso Henriques**

**FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO**

|   |        |
|---|--------|
| <b>PORTUGAL</b> (semestre) . .                | 30\$00 |
| <b>ESTRANGEIRO</b> (ano) £. .                 | 1.00   |
| <b>FRANÇA</b> ( > ) fr. <sup>os</sup>         | 100    |
| <b>ÁFRICA</b> ( > ) . .                       | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (trimestre) . . . . . | 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**

Grande Hotel da Penha e será abrilhantado pela Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, dirigida pelo seu maestro, tenente Armando Fernandes.

Uma comissão composta pelos srs.: tenente Artur da Silva Lameiras, administrador do Concelho; Manuel de Jesus Rebelo da Cruz, comandante do Posto da G. N. R.; Joaquim Larangeira dos Reis e Sebastião Mendes, todos de Guimarães, preparará a recepção naquela cidade.

A partida efectuar-se-há no dia 1 de Maio pelas 22 horas.

Assistiram aos festejos os srs. General Raul Esteves e Major Abranches, ministro das Obras Públicas.

# Nova e triste etapa do caso dos Caminhos de Ferro do NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O decreto lei, que publicamos é a sequência — com 43 meses de intervalo — do que em 5 de Agosto de 1933 privou a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da própria administração. Deu-se agora solução cabal aos problemas suscitados pela situação da Companhia e pela intervenção do Governo?

Dilo-á a análise que vou empreender dêsse diploma, após tantos artigos consagrados ao assunto durante êsse largo período.

O decreto de 1933 investiu de latos poderes — sem ter em conta a legislação vigente — uma Comissão administrativa, à qual, além das funções de Administração legal foram atribuídos outras especiais, a primeira dos quais era a elaboração de um projecto de acôrdo com os crédores no prazo máximo de 6 meses.

Se se contam juros, é a Companhia agravaada com a demora; se não se contam, são prejudicados os crédores.

Ora o primeiro acto da Comissão, nos princípios de Agosto de 1933, foi a proibição da Assembléa Geral, que já estava convocada para o exame de uma proposta financeira, que abrangia a venda das acções em carteira (cêrca de 42.000) por mais de 4.000 contos e a conversão das obrigações, com o que se teria meio de pagar integralmente aos crédores.

Porque se não deixou vingar essa negociação? Os prejuizos por essa demora são avultados e injustificáveis. E todavia o relatório do decreto observa que a Comissão apresentou na oportunidade julgada conveniente as propostas correspondentes aos crédores.

Pois a oportunidade não era em Março de

1936, após o prazo de 6 meses marcado, há 3 anos portanto?

Ofereceram-se 35% em princípio e depois 50% em dinheiro e 60 em obrigações com ameaças de nada pagar, tanto mais que o art. 5.º do decreto de 1933 punha a Companhia, enquanto durasse a Comissão Administrativa, ao abrigo da falência decretada e de execuções.

Ainda em Janeiro último uma Comissão delegada dos crédores dirigia ao Ministro uma exposição, lembrando que em 1935 se prestavam a receber a totalidade dos créditos em prestações e que passado tanto tempo não sabiam o que poderiam vir a receber.

Um dos mais importantes crédores, ao aceitar os 60% em obrigações declarava, em Fevereiro último, que só o fazia coagido pelas ameaças formuladas e queixava-se de lhe não contarem juros, observando que, segundo solenes declarações oficiais, o Estado é a primeira pessoa de bem. Não era pois voluntária a aceitação e sim originada pelas ameaças de nada receber.

\* \* \*

O decreto de 1933 referia-se apenas aos crédores comuns. Quem os classificava como tais? Era o próprio devedor?

Para que se avalie a arbitrariedade de tal procedimento, basta citar um caso frisante.

O sr. Conde de Mafra contraiu um empréstimo de 100 contos sob a sua responsabilidade pessoal e poz essa quantia à disposição da Companhia para pagamento do complemento do cupão em Julho de 1933, o que fôra aceito com a declaração em acta de que o reembolso teria prioridade sôbre qualquer outro

logo que se recebesse do Estado o adiantamento para o juro garantido das obrigações. Nesse crêdor se subrogavam pois os direitos dos obrigacionistas enquanto não fôsse pago.

E como o adiantamento feito pelo Governem o destino exclusivo do pagamento do cupão, que aplicação dá a Companhia ao produto do adiantamento recebido do administrador? Poderá haver crédito *mais especial, menos comum*?

Pois bem: este credor pediu o pagamento. Negou-se-lhe, quando se havia pago empréstimo análogo ao Banco Ultramarino. E como nada se fazia na matéria sem aprovação do Governem, já não era a Companhia, mas o Governem, o responsável por esta negativa. O crêdor recorreu ao Supremo Tribunal Administrativo, que se declarou competente a-pesar-da recusa do Ministro.

O Tribunal dos Conflitos confirmou essa decisão e a matéria está dependente da sentença do Tribunal.

Todos estes factos são anteriores ao recente decreto, como anterior foi a recusa do crêdor de aceitar apenas 50%, pois submetia o litígio ao Tribunal Contencioso competente.

Como pode atribuir-se efeito retroactivo ao decreto, que só concede o pagamento integral às expropriações, a dívidas à Caixa do Pessoal, aos adiantamentos do Governem posteriores a Agosto de 1933 e às garantias de juro, e nenhuns outros houve?

Perdão: houve um, que agora me ocorre: o valor do material circulante em dívida, recebido pelas Reparações alemãs.

E todavia bastava que o Estado liquidasse por juizos arbitrais 70% de *déficits* de exploração da linha do Tâmega, que só por iniquidade baseada num contrato absurdo podem ser impostos à Companhia.

Seriam mais de 2.000 contos que engrossariam as disponibilidades para pagamento aos crêdores.

Assim pois: impedimento de operação

financeira para pagamento integral dos crêdores;

agravamento da situação por se demorar três anos o convénio, com encargos de juros; ameaças aos crêdores para lhes arrancar a acção de tardia proposta;

renúncia às compensações por *déficits* da linha do Tâmega;

inqualificável recusa do pagamento integral de um crédito *especial* e não *comum*, equivalente a uma subrogação de direitos dos obrigacionistas;

eis o brilhante balanço da acção da Comissão administrativa para com os crêdores.

Isto sem falar na demora injustificada da abertura do trôço da Boa Vista à Trindade à exploração provisória, que teria dado lugar a muitos centos de contos de aumento de receitas.

E fiquemos hoje por aqui.

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### NOTAS EM CIRCULAÇÃO

Tem sido assunto importante uma noticia que appareceu nos diários da capital que as notas com d-feitos eram trocadas até ontem 15, dando esta noticia origem a vários reparos, justificados, o Banco de Portugal publicou uma circular dando os esclarecimentos necessários que o caso requer.

Eis a circular:

«1.º — As notas emitidas pelo Banco de Portugal nunca perdem o seu valor e, ainda quando retiradas da circulação, podem ellas ser trocadas, tanto na séde como na Caixa Filial e Agências, por outras em curso;

2.º — As notas de suspeita autenticidade e as que, pelo seu uso ou quaisquer accidentes, tenham perdido uma ou duas numerções, as metades de notas, as notas desbotadas pelo emprêgo de quaisquer reagentes quimicos ou com os algarismos propositadamente eliminados — são sujeitas a exame na Séde do Banco para o efeito de lhes ser attribuido, se fôr caso disso, o devido valor;

3.º — Todas as notas que não estejam incluídas naquelas a que se refere o número anterior serão obrigatoriamente recebidas pelo Banco, não obstante terem perdido o seu valor liberatório e — por esta expressão deve entender-se que ninguém é obrigado a recebê-las em pagamento, nem pode obrigar os outros a recebê-las; mas o Banco, em qualquer caso, as trocará, como fica indicado em o n.º 1 desta circular».

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==  
== PELA COMISSÃO DE SENCURA ==

## COMPANHIA DOS CAMINHOS

## DE FERRO

## DO NORTE DE PORTUGAL

O Diário do Governo n.º 61, I série, de 15 de Março de 1937, publicou o decreto-lei que transcrevemos e comentamos:

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 27.570

O decreto-lei n.º 27.570, de 5 de Agosto de 1933, determinou que o conselho de administração e o conselho fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal suspendessem imediatamente as suas funções, sendo substituídos nelas por uma comissão administrativa que, nesse mesmo dia, foi nomeada pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

As atribuições especiais desta comissão administrativa foram definidas no artigo 2.º daquele decreto-lei e do seu desempenho tem ela informado o Governo, por intermédio do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

O projecto de convenção com os credores, a que se refere o n.º 1.º do citado artigo 2.º, foi assim submetido à aprovação daquele Ministro, e na oportunidade julgada conveniente a comissão administrativa fez as propostas correspondentes a todos os credores por créditos anteriores a 7 de Agosto de 1933, data em que ela tomou posse do seu cargo.

Esta convenção prevê as máximas vantagens que, depois de detido estudo, se julgou ser possível oferecer, e na verdade a grande massa dos credores também assim o entendeu, pois que lhe deram expressa aceitação 107 dos 153 credores, representando 10.062 contos dos 10.356 contos a liquidar, o que corresponde às percentagens de 70 por cento do número daqueles e 97 por cento dos créditos.

Nestas condições, a Companhia poderia obter, em harmonia com o direito comum vigente e sem preterição dos direitos dos credores, a homologação de uma concordata, que resolveria a sua situação económica e financeira, mas o Governo entende que, dadas as circunstâncias, nenhuma vantagem haveria em obter, por meio de processo judicial, a resolução do problema, que foi cuidadosamente estudada e comporta para os credores o máximo de benefícios possível.

Estabelece-se assim que receberão integralmente os os seus créditos apenas os credores por expropriações e a Caixa de Secorros e Aposentações do Pessoal da Companhia (respectivamente 60 e 218 contos), atendendo, quanto aos primeiros, as condições especiais em que entregaram à Companhia os terrenos de que ela careceu para o estabelecimento das suas linhas e, quanto à segunda, há conveniência social de assegurar a estabilidade daquela Caixa.

O Estado manterá também integro o seu crédito, de natureza especial por adiantamento reembolsáveis da garantia de juros e amortização de obrigações e pelos subsídios posteriores a 7 de Agosto de 1933, mas fará, como os restantes credores, o sacrificio de 50 por cento no seu crédito anterior àquela data, sacrificio que se verificou ser indispensável para poderem ser-lhes oferecidas as vantagens da convenção que lhes foi proposta e agora se sanciona.

A Companhia é habilitada com os fundos necessários para o cumprimento da convenção pela conversão das suas obrigações em circulação das taxas de juro de 9 por cento a 7,5 por cento na taxa de 5 por cento, com a garantia integral do Estado e o mesmo encargo financeiro para ela.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São reduzidos a 50 por cento todos os créditos sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal anteriores a 7 de Agosto de 1933, devendo a Companhia efectuar o pagamento desses até 31 de Março do corrente ano.

§ 1.º Ficam ressalvados os direitos dos credores que hajam aceitado a liquidação dos referidos créditos por 60 por cento do seu montante, representados em obrigações da emissão autorizada pelo artigo 3.º deste decreto-lei. A estes serão dadas em pagamento, pelo valor nominal, tanto nas referidas obrigações quantas couberem no seu crédito reduzido aos 60 por cento convencionados, pagando a Companhia a dinheiro os mínimos inferiores a 100\$.

§ 2.º Do disposto neste artigo exceptuam-se o Estado pelos adiantamentos reembolsáveis das garantias de juro e amortização de obrigações e pelos subsídios posteriores a 7 de Agosto de 1933, os credores por expropriações e a Caixa de Socorros e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Art. 2.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal autorizada a converter todas as obrigações de juro de 9 e 7,5 por cento em obrigações de 5 por cento amortizáveis, do mesmo capital nominal de 100\$00 cada uma e o vencimento dos juros nos mesmos prazos.

§ 1.º Os portadores das obrigações da 1.ª série receberão com o juro vencido em 2 de Julho a im-

# P E D I D O      À   C . P .

*Ex.º Sr. Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses* — Os abaixo assinados, proprietários nas localidades do Sabugo e Vale de Lobos, constituídos em comissão, tendo conhecimento do pedido apresentado a essa Companhia, com data de 26 de Dezembro do ano findo e subscrito por mais de 100 assinaturas de comerciantes e moradores nas localidades servidas pelas estações do Sabugo e da Malveira, solicitando para que ao combóio n.º 2204 seja atrelada uma carruagem mixta para passageiros e acelerada a sua marcha, de forma a poder dar ligação, na estação do Cacem, ao combóio n.º 1508, permitindo a chegada a Lisboa, antes das 9 horas da manhã, aos moradores naquelas localidades, veem muito respeitosamente instar com V. Ex.ª para que seja dado deferimento àquele pedido, pois dêle depende, em grande parte, o desenvolvimento das referidas povoações, sendo de constar que, uma vez satisfeito, o movimento da estação do Sabugo aumente já consideravelmente no próximo verão, com a consequente repercussão durante o inverno.

Com efeito não se justifica que as povoações de Sabugo e Vale de Lobos, distando pouco mais de 20 quilómetros do centro da capital, se encontrem interditas, pela falta de um combóio que chegue a Lisboa antes das 9 horas, a serem habitados por empregados do comércio, estudantes de cursos secundários e superiores, e todos aqueles que necessitam de estar nas suas ocupações até aquela hora, deficiência esta que se faz sentir ainda mais na estação calmosa, vendo-se muitas

famílias obrigadas a limitar, então, a sua permanência nestas localidades, exactamente devido a essa deficiência, motivo porque, a este combóio, deve estar reservado um movimento muito superior ao de todos os outros de idêntica composição (mercadorias com carruagem de passageiros), visto traduzir uma necessidade para a expansão destas povoações.

Com a realização deste combóio deverá coincidir a fixação, no Sabugo e Vale de Lobos, de várias famílias que se vêem impossibilitadas de ali se instalar permanentemente e que aguardam há bastante tempo maiores facilidades de transporte.

Estão os signatários certos de que não necessitarão de recorrer à camionagem, encontrando da parte da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o benévolo acolhimento a que se julgam com direito, tanto mais que da sua pretensão só devem resultar benefícios para essa Companhia, mas, se tanto for necessário, não deixarão de estudar o problema sob este outro aspecto, pois que dá sua solução, dependendo o desenvolvimento destas povoações, depende também a valorização das suas propriedades.

E, assim, aguardam o máximo interesse e resolução de V. Ex.ª, certos de que ela virá de encontro aos interesses dos signatários, que neste ponto de vista são comuns com os dessa Companhia, pelo que se subscvem com a mais alta consideração, *A Comissão de Proprietários do Sabugo e Vale de Lobos*. — Vale de Lobos, 6 de Março de 1937.

portancia relativa ao trimestre de Outubro a Dezembro de 1936 a taxa primitiva de juro.

§ 2.º Os obrigacionistas que o preferiram poderão ser reembolsados a dinheiro. Entende-se que aceitam a conversão os portadores de obrigações que nos cinco dias seguintes à publicação deste decreto não apresentarem as respectivas obrigações com a declaração por escrito de que preferem reembolso a dinheiro, o qual a Companhia se obriga a fazer oportunamente.

Art. 3.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal autorizada a emitir até 468.927 obrigações de 100\$00 e juro de 5 por cento, amortizáveis em trinta e cinco anos, em títulos de uma, cinco, dez, cinquenta e cem obrigações.

§ 1.º O Estado garante o pagamento integral de juros e amortização das obrigações desta emissão, nos precisos termos estabelecidos pelo decreto n.º 20:512, de 6 de Novembro de 1931, para as emissões que a mesma substitue.

§ 2.º Fica a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal isenta do imposto do sêlo pelas obrigações desta emissão que se destinem a substituir os títulos a converter, em numero de 339.813, e, relativamente a toda a emissão, do imposto estabelecido no artigo 35.º e n.º 4.º da sua alínea B) da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922.

§ 3.º Fica porém sujeita ao imposto do sêlo fixado no artigo 120.º da tabela anexa ao decreto-lei n.º 21.916,

de 28 de Novembro de 1932, a emissão das restantes obrigações excedentes às mencionadas no paragrafo anterior, o qual ficará a cargo daquela Companhia.

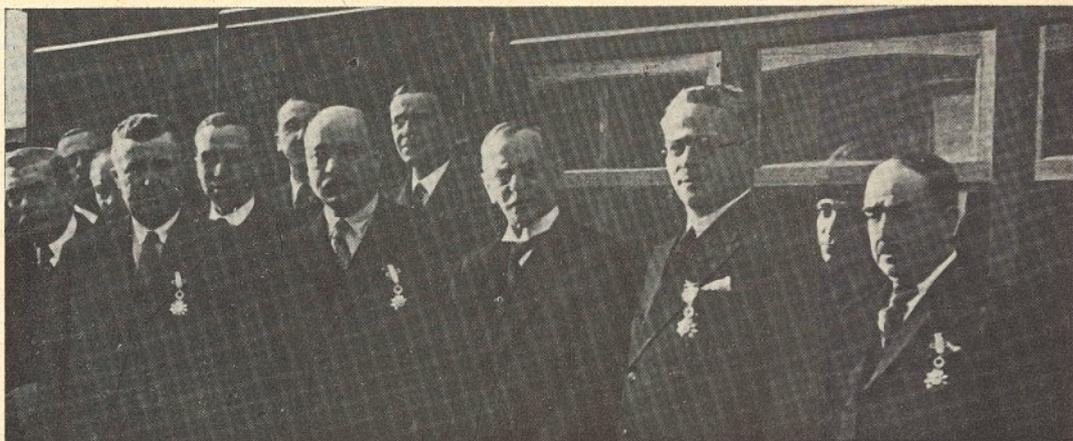
Art. 4.º Fica o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a modificação, condicionamento, substituição ou eliminação de qualquer das cláusulas ou a rescisão de qualquer das suas concessões.

Art. 5.º A comissão administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal convocará, no prazo máximo de noventa dias, a assembleia geral dos acionistas para aprovação dos balanços e contas da gerências de 1933 a 1936, inclusivé, da mesma Companhia, para os fins previstos nos n.ºs 2.º e 3.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:951, de 5 de Agosto de 1933, e para quaisquer outros que entenda conveniente submeter-lhe.

Art. 6.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 15 de Março de 1937. — *António Oscar de Fragoso Carmona* — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches* — *Francisco José Vieira Machado* — *António Faria Carneiro Pacheco* — *Pedro Teotónio Pereira* — *Rafael da Silva Neves Duque*.



O Chefe do Estado com os quatro operários condecorados

# SOCIEDADE «ESTORIL»

## INAUGURAÇÃO DE CARRUAGENS

COM a presença do Venerando Chefe do Estado General Carmona, o sr. Ministro das Obras Públicas e o sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, inauguraram-se no dia 14 do passado mês, cinco novas carruagens para passageiros que se destinam à Sociedade «Estoril». Estas carruagens que foram delineadas e construídas, inteiramente por portugueses, são o testemunho do valor profissional do nosso operário. Foi esta cerimónia o justo aprêço por essas qualidades, exaltando-se o valor da indústria nacional, competindo sobremaneira a congénere indústria estrangeira.

A tão simpática festa assistiram também os representantes dos Sindicatos Ferroviários, operários da C. P. e da Sociedade «Estoril», que teve um alto significado, pela condecoração, com o oficialato da Ordem do Mérito Industrial, de quatro desses operários.

Lembra-nos ter visto entre outras individualidades de destaque os srs.: General Amilcar Mota, chefe da Casa Militar do sr. Presidente da República; o sr. Fausto de Figueire-

do, dr. António do Amaral Figueiredo; da Sociedade «Estoril», srs. Manuel Belo, Director; Cancela de Abreu e António da Silva Boal; da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, o Director Geral sr. Eng.º Rogério Ramalho; da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, General Raul Esteves, Engenheiro Pinto Osório, administradores; Eng.º Lima Henriques, Director Geral e o Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral; do Concelho de Administração das Companhias do Gaz e Electricidade, os srs. dr. António Centeno, Elio de Melo Rêgo, José Maria Alvares e dr. Domingos Centeno; Eng.º Guilherme Cardim pela Estoril Plage; procuradores à Câmara Corporativa; delegações de operários das oficinas do Barreiro, Santa Apolónia e Estoril, representantes da Imprensa, etc..

Com a composição das cinco novas carruagens formou-se um combóio especial na estação do Cais do Sodré, que saiu logo após a chegada de Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente da República que se fazia acompanhar pelos srs.

General Amilcar Mota e Capitão Silva e Costa, da sua Casa Militar.

O combóio especial, sob as ordens do revisor principal sr. Jaime Carreira chegou a Cascais às 16,05 ou seja 25 minutos depois da partida do Cais do Sodré. Ali aguardavam a chegada o Administrador do Concelho, Tenente António Cardoso, membros da U. N. e muito povo.

Foi então, que Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente da República condecorou, com a já referida Ordem, os operários Alfredo Garcia, Caetano Verissimo e Carlos Rodrigues Gonçalves, todos contra-mestres das oficinas gerais de Santa Apolónia e ainda o chefe de brigada José Ferreira Pires das oficinas do Barreiro.

Antes de proceder a esta condecoração o Senhor Presidente da República disse — quero felicitar a C. P. por ter ao seu serviço tão bons e competentes trabalhadores. Felicito também a Sociedade «Estoril» pela sua feliz iniciativa, e todos, engenheiros e operários, que tão superiormente a levaram a cabo.

Podem ter a certeza, êles e todos os operários do País, de que os acompanho com o maior carinho e só desejo que entre êles e o patronato só

amizade e bôa compreensão exista. É uma função, esta, de bom entendimento entre todas as classes, que cada vez se torna mais necessária, sobretudo nas horas ameaçadoras que passam pelo Mundo. É para mim motivo do maior regosijo esta constante desco-



O Chefe do Estado com os srs. General Raul Esteves, Major Joaquim Abranches, Engenheiro Vasco Ramalho e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social



Major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e Comunicações; Chefe do Estado; Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social; Engenheiro Vasconcelos Correia, Presidente da Comissão Administrativa da C. P.; Fausto de Figueiredo; General Raul Esteves; José Maria Alvares, Presidente da Associação Industrial Portuguesa; Engenheiro Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Dr. Fezas Vital; Engenheiro Manuel Belo, Director da Sociedade «Estoril»; Dr. António Centeno; Engenheiro Reuter, Administrador das Companhias Reunidas do Gaz e Electricidade; Engenheiro Manuel Pinto Osório, Administrador da C. P.; Engenheiro Lima Henriques, Director da C. P.

berta de humildes trabalhadores, tão zelosos e competentes, facto que profundamente me comove, porque vem realçar homens que até há pouco estavam victimados ao mais condenável



Os quatro chefes de secções que foram condecorados

ostracismo. O Estado, marca-os com um sinal de distinção como exemplo a apontar aos mais novos.

A cerimónia da imposição das insígnias foi coroada por uma prolongada salva de palmas.

Terminou assim a festa de inauguração das carruagens, retirando Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Presidente da República para a Cidadela de Cascais. O comboio com todos os convidados, regressou para o Estoril, reunindo-se no Tamariz operários e patrões, numa íntima confraternização, onde a Sociedade «Estoril» ofereceu um lanche.

Estoril

## Capitão HUMBERTO CRUZ

Pela última Ordem do Exército foi promovido ao posto de capitão piloto-aviador o nosso querido colaborador Humberto Cruz, um dos oficiais mais brilhantes da Aviação Portuguesa.

Estoril

## A MORTE DE EDITH CLARK

Noticias de França dizem ter morrido ali, quando efectuava uma descida, a arrojada paraquedista Edith Clark, um nome da aviação mundial e legítimo orgulho da França.

A morte surpreendeu-a com 29 anos, depois de ter efectuado algumas centenas de descidas, em paraquedas, com um sangue-frio e coragem que envolviam a sua figura dum justo ambiente de admiração.

As suas proezas entusiasmaram multidões e pertencia-lhe o «récord» da descida em paraquedas à mínima altura—17<sup>m</sup>,5.

# ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

## FACSIOSISMO

A propósito do movimento nacionalista espanhol, andam por esses cafés de Lisboa alguns conhecidos elementos perturbadores, espalhando os mais desencontrados boatos que, felizmente, passados dias se verificam não ser verdadeiros.

Quando da tomada de Badajóz os da côr apreguavam aos quatro ventos que não era verdade terem os nacionalistas tomado a cidade fronteiriça de Portugal. Quando verificaram que já não se podia encobrir por mais tempo a vitória nacionalista resolveram espalhar de nenhuma vantagem e importância tinha sido tal vitória.

Depois vieram outras provincias e a seguir Málaga. Era impossível tomá-la diziam eles.

Depois dessa nova vitória passou-se a mesmíssima coisa que com Badajóz.

Agora aproxima-se a tomada de Madrid.

Os jornais francezes — a maioria dos quais da esquerda — trazem nas suas páginas um mapa, registando a traços negros o grande avanço das tropas de Franco, desde 8 do corrente até ao dia 13.

O «Excelcior» de 13, traz bem claro o que é o cerco a Madrid, actualmente quasi em poder das tropas nacionalistas.

Agora que vêm tudo perdido, já Madrid não interessa, pois nada vale. O que agora interessa para a vitória deles, que nós lhe chamar mos derrotada, é o ataque a Barcelona.

E assim andam há 8-mezes esses papalvos impingindo o seu estúpido latim.

## O LEGIONÁRIO

O semanário «Estoril» publica no seu último número as palavras de um legionário português — n.º 2069 do 10.º Batalhão — que achamos bem transcrever:

«Se, na Rua, o Néscio te dirigir um remoque pessoal, apela para toda a tua serenidade, olha-o bem de frente, com energia mas sem provocação, e depois... sorri-lhe com desprezo.

— Se o «Vulgo» ofender a «Legião» a que te honras de pertencer, com firmeza mas sem azedume, faz-lhe ver que labora num erro. Diz-lhe que a tua missão não é a de provocar conflitos, que ela é mais nobre. Que sacrificas o teu bem-estar, e desprezarás até a própria vida para defender a Ordem e a Pátria.

— Se, apesar disso, persistir, se à tua serenidade (serenidade que deve ter todo o Legionário) responder com palavras que classificas de insulto à «Legião», faze o que a tua consciência te ditar,

— Nunca deves provocar ninguém. Nem pelos teus actos, nem pelas tuas palavras, nem pelas tuas respostas.

— Lembra-te, sempre, Legionário: Se queres honrar a cruz de Aviz que ostentas bem patente e te dignifica, respeita os outros, para poderes exigir que te respeitem a ti.

— A maior virtude dum Legionário, deve ser: procurar com o seu exemplo e pelas suas palavras, converter os incrédulos, criar um adepto e nunca um inimigo.

— Nunca te deixes levar por campanhas derrotistas. Desconfia de quem as apregôa; por detraz dêle, há sempre, ou um «comodista», ou um «despeitado». Comodista, porque não atinge que haja quem se sacrifique pelo Bem-Estar alheio. Despeitado, porque tu, Legionário, com o teu exemplo, consegues pôr em fóco, a sua mediocridade.

— A ninguém se pede que seja Legionário; mas pode exigir-se que respeitem aquele que o é.



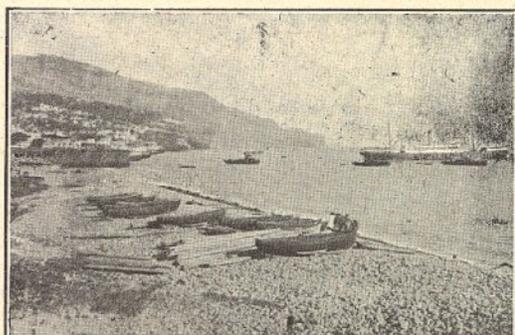
SANTA MARIA

Fonte Mourato

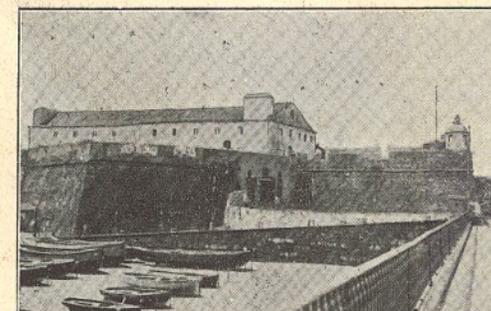
# Portugal Turístico



SANTA MARIA Freguesia de S. Pedro



AÇORES Um aspecto com a orla da praia

ANGRA DO HEROISMO  
Um aspecto da Serrêta

AÇORES

Castelo de S. Braz



SANTA MARIA

Vila do Pôrto



HORTA

Aspecto da estrada, coberto de ortences



ILHA DO PICO

Vila das Lages

# ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

## PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

| BASE N.º | DESIGNAÇÃO  | PREÇO DE APLICAÇÃO |             |                                       |                                       | TOTAL        |
|----------|---|--------------------|-------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|
|          |   | Dos materiais      | Dos jornais | Da percentagem para ferramentas (5 %) | Da percentagem para acidentes (1,5 %) |              |
| 286      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,10 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.489\$72,0       | 1.713\$23,4 | 85\$66,2                              | 25\$69,8                              | 43.514\$51,4 |
| 287      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,15 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.579\$16,7       | 1.719\$23,5 | 85\$96,2                              | 25\$78,8                              | 43.410\$15,2 |
| 288      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,20 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.642\$04,1       | 1.726\$30,7 | 86\$31,5                              | 25\$89,5                              | 43.480\$55,8 |
| 289      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,25 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.731\$62,0       | 1.733\$24,5 | 86\$66,7                              | 26\$00,0                              | 43.577\$63,2 |
| 290      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,30 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.820\$93,4       | 1.740\$48,2 | 87\$02,4                              | 26\$10,7                              | 43.674\$54,7 |
| 291      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,35, e incluindo balastragem . . . . . | 41.912\$38,1       | 1.747\$79,8 | 87\$39,0                              | 26\$21,7                              | 43.713\$78,6 |
| 292      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,40 e incluindo balastragem . . . . .  | 41.973\$38,8       | 1.753\$43,0 | 87\$67,1                              | 26\$30,1                              | 43.840\$79,0 |
| 293      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entevia de 2 <sup>m</sup> ,45 e incluindo balastragem . . . . .  | 42.062\$83,4       | 1.759\$49,6 | 87\$97,5                              | 26\$39,2                              | 43.936\$69,7 |

| BASE N.º | DESIGNAÇÃO  | PREÇO DE APLICAÇÃO |             |                                       |                                       | TOTAL        |
|----------|---|--------------------|-------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|
|          |   | Dos materiais      | Dos jornais | Da percentagem para ferramentas (5 %) | Da percentagem para acidentes (1,5 %) |              |
| 294      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,50 e incluindo balastragem . . . . .  | 42.152\$34,8       | 1.767\$60,4 | 88\$38,0                              | 26\$51,4                              | 44.034\$84,6 |
| 295      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,55 e incluindo balastragem . . . . . | 42.215\$24,4       | 1.773\$67,0 | 83\$68,3                              | 26\$60,5                              | 44.104\$20,2 |
| 296      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,60 e incluindo balastragem . . . . . | 42.304\$69,1       | 1.780\$17,7 | 89\$00,9                              | 26\$70,3                              | 44.200\$58,0 |
| 297      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,65 e incluindo balastragem . . . . . | 42.394\$11,5       | 1.788\$43,9 | 89\$42,2                              | 26\$82,6                              | 44.298\$80,2 |
| 298      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,70 e incluindo balastragem . . . . . | 42.561\$19,0       | 1.796\$55,5 | 89\$32,8                              | 26\$94,8                              | 44.474\$52,1 |
| 299      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,75 e incluindo balastragem . . . . . | 42.656\$92,9       | 1.802\$61,5 | 90\$13,1                              | 27\$03,9                              | 44.576\$71,4 |
| 300      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,80 e incluindo balastragem . . . . . | 42.712\$96,1       | 1.809\$62,7 | 90\$48,1                              | 27\$14,4                              | 44.640\$21,3 |
| 301      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,85 e incluindo balastragem . . . . .  | 42.802\$14,3       | 1.816\$78,9 | 90\$83,9                              | 27\$25,2                              | 44.737\$02,3 |
| 302      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,90 e incluindo balastragem . . . . . | 42.891\$32,6       | 1.824\$05,2 | 91\$20,3                              | 27\$36,1                              | 44.833\$94,2 |
| 303      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 2 <sup>m</sup> ,95 e incluindo balastragem . . . . . | 42.980\$57,5       | 1.830\$11,8 | 91\$50,6                              | 27\$45,2                              | 44.929\$65,1 |
| 304      | Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 <sup>m</sup> , o raio da concordância, para entrelia de 3 <sup>m</sup> ,00 e incluindo balastragem . . . . . | 43.069\$75,8       | 1.836\$99,9 | 91\$85,0                              | 27\$55,5                              | 45.026\$16,3 |

# NO CAMPO

## DAS

# HIPÓTESES

### POSSIVEL ASSALTO A UMA ASSEMBLEIA GERAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**P**ROPORCIONOU-ME o acaso o encontro de um velho amigo, que só vejo de longe em longe e que tem o vício da leitura dos meus artigos, sobretudo dos que se referem a caminhos de ferro. Inocente mania!

— *Li os seus últimos artigos com o costumeado apreço e particularmente o da Gazeta de 1 do corrente, em que era prestada a Eduardo Plácido a tão merecida homenagem como ferroviário eminente que foi.*

— Procurei ser justo e verídico nessa expansão do meu sentimento. Há três anos e meio que monólogo sobre o estranho caso da Norte, sem lograr uma refutação dos meus assertos. *Está de pé quanto tenho afirmado.*

— *Qual será o futuro da Companhia, agora que o seu fundador já não pode acudir em sua defesa?*

Poucos dias antes de morrer comunicava-me êle a sua surpresa por vêr inesperadamente, e sem razão, nos boletins da Bolsa, mencionadas transacções sobre as acções da Companhia, que nada explicava.

— *«Que quere dizer êste balão de ensáio? Será o quenque de algum golpe de preto?»* — dizia.

Indignava-o profundamente o desdenhoso silêncio com que nas esferas oficiais fora acolhido o plano, que gizara, e para cuja execução tinha elementos financeiros, que só esperavam para entrar em acção o beneplácito da assembleia geral, convocada para Agosto de 1933 e cuja reunião não foi consentida. Seria aprovada a conversão das obrigações de 9 e 7 1/2 % noutras de 5 %. Os crédores seriam pagos integralmente, as 41.000 acções em carteira colocadas ao par e as obras principais concluídas.

Por uma violência sem nome não se consentiu

a reunião da assembleia, nem se deu muito mais tarde a mínima resposta a Eduardo Plácido, que insistiu novamente pela autorização para ser levado a efeito êsse plano, mas pela Companhia e não pela intrusa Comissão Administrativa.

— *E afinal, em que pára êsse caso dos crédores, com os quais devia ser preparado pela Comissão um acôrdo no prazo máximo de seis meses, conforme preceituava o decreto?*

— Já lá iam quasi quarenta quando se lhes ofereceu 50 % dos seus créditos em dinheiro ou 60 % em obrigações de 5 %, o que muitos, senão a maior parte, recusaram e dos que aceitaram, alguns taxavam de deshonestas a proposta, ao cedem à força das circunstâncias.

E entretanto continuava a perder-se, com grande gáudio da Carris de Ferro do Pôrto e da Camionagem, a avultada receita que há muito podia ser obtida pela vinda dos combóios ao centro do Pôrto, à Trindade.

— *Mas pode a Comissão fazer essa emissão de obrigações resultante manifestamente de uma conversão?*

— Manifestamente não. O próprio decreto n.º 22.951 de 6 de Agosto de 1933 tornava dependentes de aprovação do Governo e da assembleia geral reorganizações financeiras da Companhia e modificações de cláusulas das concessões, bem como as condições da reorganização da Companhia.

— *Como é então que se oferecem aos crédores obrigações de 5 % que nunca foram emitidas?*

— Ora vamos vêr se aventurando-nos no campo das hipóteses, deciframos o enigma. Mas para isso é preciso saber a situação provável numa assembleia geral.

— *Quantas são as acções e que correntes de interesses representam?*

— O capital-acções é representado por 50.000 acções, 41.000 próximamente das quais existem em carteira desde 1932, ano em que a Companhia as comprou.

Com efeito enquanto o Balanço de 1931 menciona em carteira apenas 22 contos de obrigações, o de 1932 acusa 4.323 contos em acções e obrigações.

Das acções em circulação, mais de 3.200 representam votos favoráveis à antiga Administração e cerca de 1.100 estão depositadas em nome de A Mundial. As acções em carteira não têm voto. São apenas um valôr realizável.

Desse modo a maioria pertenceria à primeira.

— *Mas se se vender um lote de acções, que fôsse a boas mãos, deslocar-se-ia a maioria, bastando para isso cerca de 3.000 acções, que ao preço de 22\$00 da última cotação custariam pouco mais de 60 contos.*

— Quem sabe se Eduardo Plácido, na sua es-

## LIGAÇÃO PORTUGAL-ESPAHHA

### Os novos horários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

A partir de ontem começou a iniciar-se uma nova combinação de horários entre as Linhas dos Caminhos de Ferro de Portugal e as de Espanha, que melhorarão de uma maneira muito apreciável as ligações de combóios entre os dois países e que, num futuro muito breve, completarão as ligações internacionais com a França e além.

Desde o dia indicado, o combóio rápido que parte de Lisboa às 8,40 receberá uma carruagem directa até Salamanca que, suprimindo todos os transbordos, permitirá uma viagem rápida e cómoda.

O horário da referida ligação é o seguinte:

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Lisboa . . . .     | Partida.. 8,40  |
|                    | Chegada. 12,14  |
| Pampilhosa . . .   | Partida.. 12,55 |
|                    | Chegada. 15,59  |
| Guarda . . . . .   | Partida . 16,15 |
|                    | Chegada. 17,41  |
| Vilar Formoso . .  | Partida.. 18,11 |
|                    | Chegada. 18,15  |
| Fuentes d'Oñoro .  | Partida.. 19,05 |
|                    | Chegada. 21,05  |
| Fuentes S. Esteban | Partida.. 21,35 |
| Salamanca . . . .  | Chegada. 25,10  |

Para os passageiros que se destinam além de Salamanca,

no sentido de Irun, existe um combóio que parte daquela cidade às 25,56, rebocando também uma carruagem-camas.

Do mesmo modo se procede no sentido de Espanha para Portugal, em que a carruagem directa circulará no combóio que partindo de Salamanca às 7,30 será o seguinte horário:

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| Salamanca . . . .   | Partida.. 7,30  |
|                     | Chegada. 9,10   |
| Fuentes S. Esteban  | Partida.. 9,41  |
| Fuentes d'Oñoro .   | Partida.. 12,48 |
|                     | Chegada. 12,52  |
| Vilar Formoso . . . | Partida.. 14,30 |
|                     | Chegada. 15,55  |
| Guarda . . . . .    | Partida.. 16,37 |
|                     | Chegada. 19,40  |
| Pampilhosa . . . .  | Partida.. 20,09 |
| Lisboa-Rocio . . .  | Chegada. 23,57  |

Como consequência desta alteração de também o combóio n.º 6, correio descendente, da Companhia da Beira Alta sofrerá mudança de horário, o qual será o seguinte:

|                    |   |
|--------------------|---|
| Vilar Formoso . .  | Partida.. 14,30   |
|                    | Chegada. 15,55  |
| Guarda . . . . .   | Partida.. 16,50   |
|                    | Chegada. 19,54  |
| Mangualde . . . .  | Partida.. 20,20   |
|                    | Chegada. 21,25  |
| Santa Comba Dão .  | Partida. 21,45  |
| Pampilhosa . . . . | Chegada. 22,48, onde ligará                               |
|                    | com o combóio n.º 2004 da Companhia Portuguesa, que chega |
|                    | a Lisboa-Rocio às 6,06,                                   |

tranhesa pela transacção recente sobre obrigações não pressentiu algum tortuoso manejo?

Não seria difícil arranjar essa quantia, relativamente módica, de alguma entidade interessada no domínio sobre a Companhia para assim evitar concorrências nocivas.

Assegurada maioria, submeter-se-ia à Assembleia Geral do projecto de conversão e estaria dado o golpe de preto.

— *Embora fôsse repugnante e profundamente imoral essa manobra, não a devemos excluir do campo das hipóteses possíveis. O que a tornaria mais revoltante seria a sua imediata seqüência à morte trágica e prematura do fundador da Companhia, que esperava da justiça invocada a solução favorável do triste conflito aberto havia mais de três anos.*

— Repugna-me admitir essa hipótese do assalto à assembleia geral pela venda de acções.

E, quando alguém o aventasse, o Governo de certo não o consentiria.

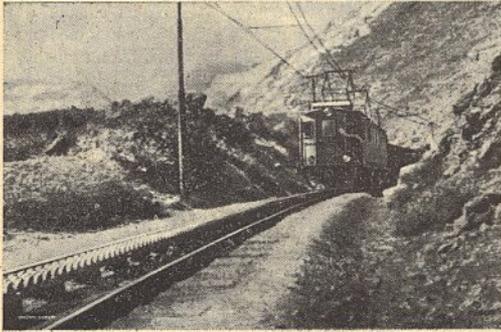
Vender acções por preço desvantajoso e arrancadas assim aos cofres da Companhia, onde aguardam valorização, para neles entrarem, dentro em pouco, depositadas para modificar a maioria da assembleia geral; convocar esta a seguir para votar a reorganização financeira, de que se tornaria editor responsável; oferecer obrigações aos credores antes de autorizadas e criadas e rasgar assim os contratos anteriores, exterminando uma Companhia pela instigação dos que a tomaram de assalto, seria rosário tal de monstruosidades que há impossibilidade moral da sua realização.

\*  
\* \*

Nesta altura chegou a hora do combóio, que devia levar para longe o meu velho amigo.

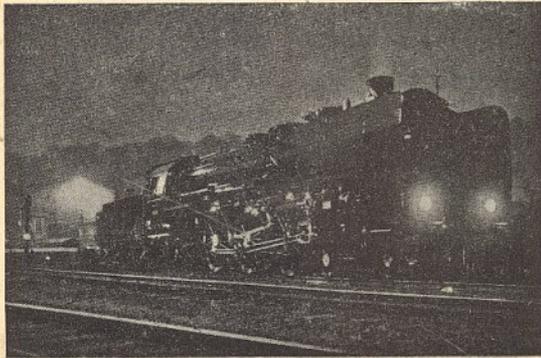
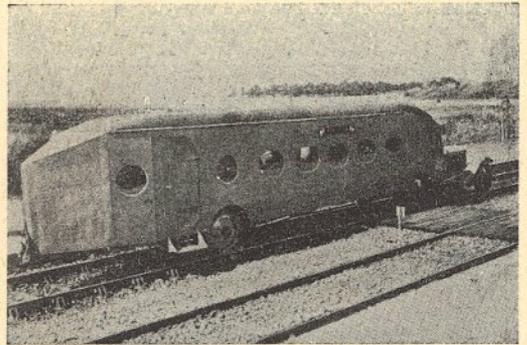
Vi-o partir saudável e reconstituí o instrutivo diálogo que a sua vivacidade de espírito me proporcionára.

(Do jornal A Voz)



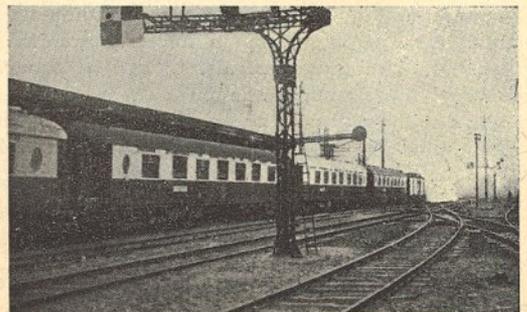
*Combóio da linha transandina—Locomotiva mixta de cremalheira e adrencia.*

*Automotôra com pneumáticos na via férrea.*



*Locomotivas a vapor de forma aerodinâmica.*

*O novo expresso Pullman da «Côte de Azur»—O combóio inaugural ao partir de Paris.*



# CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

## UMA VIAGEM ACIDENTADA

**H**Á notas curiosas que não podemos deixar de registrar passadas nas últimas viagens que fizemos em terra espanhola nacionalista.

Numa dessas últimas viagens saímos de Lisboa, por Elvas-Badajoz-Cáceres-Trujillo-Miajadas-Toledo-Talavera de La Reina-Avila-Salamanca-Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro-Salamanca-Cáceres-Mérida e voltámos igualmente por Badajoz-Elvas-Lisboa; passámos por Talavera de La Reina, povoação grande, de grandes tradições taurinas, onde morreu o célebre diestro Gallito, localidade que nos oferecia um aspecto de terror, pois dali foram desalojados os comunistas que deixaram parte das casas destruídas e semiaram a morte num povo soçegado e trabalhador. Mas não foi ainda aqui o local que nos proporcionou uma nota agradável e curiosa nas muitas viagens que fizemos.

O volante do carro — um bom Buick de 8 cilindros — aviador experimentado, e pôde mesmo dizer-se um bom volante, à saída de Toledo para Avila recebeu avançar demasiado, pois havia estradas que se cruzavam, algumas das quais passavam a curtas distâncias do velho Escorial, majestoso edifício que Felipe II de Espanha e I de Portugal, mandou edificar em cumprimento de um voto, feito na célebre batalha de S. Quintino em 1557 e consagrado a S. Lourenço em cujo dia, (10 de Agosto) a Espanha alcançou aquela assinalada vitória.

Como se sabe êste formidável e magestoso edifício que possui o magnífico convento de S. Jerónimo está em poder das tropas marxistas que hoje se encontram isoladas completamente até que se aperte o cerco a Madrid para os obrigar a render-se pela fome.

Há uma certa hesitação na continuação da nossa marcha por parte do volante que não gosta de passeatas nocturnas.

Aqui, além, casas incendiadas, tanques voltados, carros blindados destruídos, um gato enforcado numa árvore, enfim, não houve nada que nos não aparecesse nessa noite formidável.

Avistou-se ao longe uma luz. Avançamos um pouco mais, passamos um campo de aviação e chegamos junto da luz que fazia parte de um carro de socorros adaptado para transporte de feridos.

Difícilmente se compreendia o espanhol do volante e ajudante do transporte, mas a custo conseguimos saber que a uns tantos quilómetros era o local perigoso para se atravessar e chegarmos ao nosso destino.

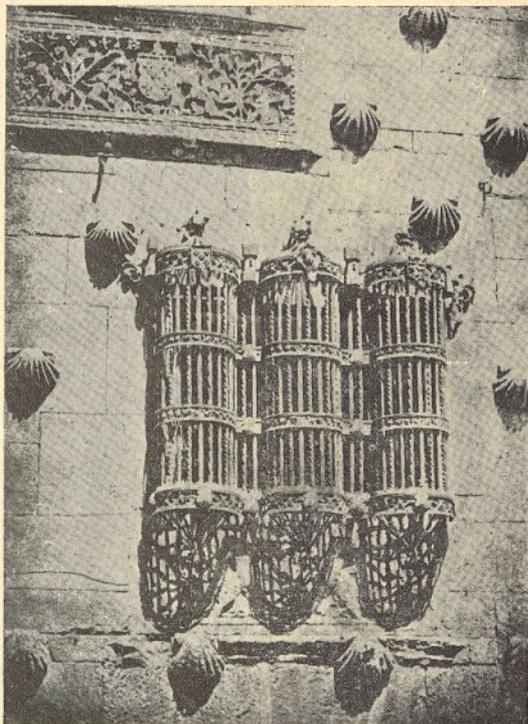
Quantas pragas me rogaria o dono do Buick pela minha insistência na viagem nocturna que não mais me pode esquecer!

Avançamos cinco, dez, quinze quilómetros e cada vez encontrávamos mais coisas destruídas.

Várias tentativas foram feitas para voltarmos à procedência e tanta insistência houve que eu, pouco assustadiço, demais já experiente em campanhas na Grande Guerra, comecei a sentir um certo receio pelo... avanço do nosso carro.

Emfim, o volante por sua conta e risco resolveu voltar o carro para percorrer cinquenta ou sessenta quilómetros até chegarmos a Toledo, mas depois de andarmos dois quilómetros o volante de uma camionete deu-nos a informação de, que a tantos quilómetros viramos à esquerda e Avila a pouca distância ficaria.

Novamente, depois de dar a volta ao carro, fomos



SALAMANCA — Reja de Casa de las Conchas

a caminho, e passado o cruzamento de umas estreitas estradas que não podiam ser as de primeira classe, encontrámos, na nossa frente um grupo de indivíduos, meio militares meio paisanos e de espingarda aperada.

— Alto lá, foi-nos dito.

Pareceu-nos ver ali um grupo de comunistas a preparar-se para nos assar num espeto, depois de bem



ELVAS — Igreja da Piedade

regados com gasolina, mas depressa se desfez essa impressão.

- Quem são os senhores?
- Portugueses, respondemos.
- Portugueses?
- Sim, senhor.

O homem foi perto chamar os colegas e em altos gritos disse-nos em bom espanhol:

Viva o Oliveira, viva o Oliveira!

Ficámos admirados com a loucura da manifestação da sentinela, manifestação que foi secundada pelos outros camaradas.

Então percebemos que se tratava de uma homenagem ao Dr. Oliveira Salazar.

Confraternisámos um bocado e... não ganhámos para o susto.

As doze horas e trinta da noite chegámos a Avila.



## O transporte de Automóveis entre Ayamonte e Vila Real de S.<sup>to</sup> António

No Guadiana foi estabelecido um serviço de transportes de Automóveis, por meio de um transbordador, entre Ayamonte e Vila Real de Santo António, importante melhoramento que se deve à extinta Comissão de Iniciativa daquela cidade e ao Conselho Nacional de Turismo. Aquê serviço é explorado por uma empresa particular que construiu o necessário «ferry-boat». O transbordador acosta aos cais mandados edificar propositadamente pelas administrações das obras dos portos dos dois faros. O cais da margem portuguesa foi subvencionado pela referida Comissão de Iniciativa.

A travessia efectua-se a qualquer hora. A Empresa de Transportes do Rio Guadiana, proprietária da «ferry-boat», concede aos sócios do Automóvel Club de Portugal o desconto de 10% sobre os preços de tabela.

# CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

## MOÇAMBIQUE

O Conselho do Governo de Moçambique reconheceu ser de tôda a utilidade e urgência a construção do Caminho de Ferro de Tête, cujos estudos se estão realizando desde 1935 e que brevemente terminarão.

— A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, aguarda a publicação do regulamento de navegação aérea, para poder iniciar os seus serviços aéreos regulares.

## A. Moraes Nascimento, L.<sup>da</sup>

(SECÇÃO TÉCNICA)

Calçada de S. Francisco, 15-1.<sup>o</sup> — LISBOA

Telefone 24700

M Ó Q U I N A S  
O T O R E S  
E Í N H O I  
T A I

Móinhos de Martelos, Móinhos tipo «Perplex»

Móinhos «Agribop»

(Especiaes para a moagem de Rações, Palhas, Fenos, Carôlo de Milho, Matos, etc.)

Grupos Moto-Bomba «Extra»

(Tiram 100 Litros de Água com o dispendio de um centavo)

Os mais práticos e económicos

DOIS ANOS DE GARANTIA

Peçam Orçamentos

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1897

## Perigos para o paiz

Sob o titulo «A ruina de Lisboa» o *Jornal do Commercio* soltou ha dias um grito de alarme que se tem repercuído em toda a imprensa, dando-nos a triste noticia de que, desde o proximo mez d'abril, será estabelecido um comboio *Sud-express* de Londres e Paris a Gibraltar.

Isto quer dizer que estamos arriscados a que todas ou as mais importantes das carreiras maritimas que hoje fazem escala pelo nosso porto para as Americas a Africa e as Indias abandonem as nossas aguas transferindo-se para Gibraltar, onde serão estabelecidas as communicações dos paizes do ultramar com a Europa.

Lisboa irá sendo abandonada pelos estrangeiros e não só a capital como o paiz inteiro soffrerá o mais terrivel golpe na sua vida economica.

Eis a fatal consequencia—de resto já desde muito prevista—do abandono em que todas as nossas potencias governativas, todos os dirigentes e, seguindo-lhes o exemplo, todos os dirigidos, no nosso paiz teem deixado os mais importantes interesses publicos.

As nossas previsões, tantas vezes feitas aqui, vão-se realizando; não temos a responsabilidade do silencio, mas não nos regosijamos de ver que as manifestações do mal justifiquem o nosso diagnostico.

Quando todos os paizes, mesmo os mais ricos, se esforçam por attrahir o estrangeiro, nós temos tido o sabio tino pratico de, por todas as formas, o escorraçar do nosso solo.

Enfeitavomo-nos com o titulo de *caes da Europa* e mantinhamos para as procedencias do Ultramar toda a cadeia de incommodos com que torturavamos os que vinham desembarcar aqui.

As quarentenas, famoso espantallo com que afastavamos do nosso porto os saos e deixavamos os suspeitos entrar por Vigo indo visitar aquelles ao Lazareto afastavam de nós milhares de visitantes, por anno.

Depois de muito tempo e quando as perniciosas consequencias d'este estado de coisas já tinham produzido taes effectos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incommodos a que o antigo obrigava.

Mas, como se temesemos que essa melhoria nos fosse benefica, inventou-se—ainda antes d'ella—outra peia para os que transitam por terra.

Sequioso de arranjar receita e logares para mais uma legião de partidarios, um ministro lembrou-se de crear os passaportes, pondo-nos na notavel situação de sermos o *unico paiz da Europa* onde tal exigencia se fazia!

Reconhecendo a asneira, porque lh'a fez notar todo o paiz (menos os collegas do ministerio que não se aperceberam d'ella, antes a applaudiram) o decreto conservou-se em suspenso, mas a sua publicação já fizera, no estrangeiro, o effecto bastante para pôr de sobre-aviso todos que planeavam vir ao nosso paiz.

Para os raros que teem vindo, ficou a alfandega encarregada de os afugentar.

Em todas as fronteiras, quando se apresenta um estrangeiro—sabemol-o bem por experiencia propria; sabem-o quantos teem viajado—basta que elle invoque essa qualidade, basta, na maior parte dos casos, a sua má pronuncia do idioma, para que a alfandega lhe dê todas as facilidades.

—Tem alguma coisa a declarar?

—Nada.

—Passe.

Eis o dialogo que se trava na maior parte das alfandegas arianas ou maritimas.

Aqui, como somos muito espertos, temos considerado sempre os que veem de fora como habeis contrabandistas que só veem cá para introduzir, sem direitos, no nosso mercado alguns grammas de tabaco.

Todos estes estrangeiros são outras tantas tubas da peçma fama do nosso paiz a proclamar lá fora que ninguém se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embelezamentos e em attractivos para o estrangeiro?

Ha dez annos que Lisboa communica rapidamente com o centro e o norte da Europa por intermedio do *Sud-express*. Mas desde a epoca da sua inauguração (que julgamos ter sido em 86 ou 87) que fizeram os governos, que fez a camara de Lisboa, que fizeram as grandes corporações do commercio, no sentido de aproveitar um melhoramento de tanto alcance? Nada, absolutamente nada!

Com esta basofia indigena que só eguala a nossa desmedida ignorancia, imaginamos que uma grande companhia internacional, como a dos *Wagons Lits*, estabelecia por semana um, dois e tres serviços de comboios rapidos e de luxo, unicamente para transporte de meia duzia de ricos lisboetas que por anno vão tomar as aguas a Vichy, ou passar um mez de ferias em pleno *boulevard*.

E em vez de olharmos seriamente para o augmento que podia resultar d'esse serviço rapido para a economia do nosso paiz, facilitando-se o embarque e desembarque de viajantes, —fez-se justamente o contrario.

A companhia *Wagons-Lits*, prevendo o desenvolvimento que teria Lisboa com as obras do porto, não só chegou a estabelecer tres linhas de *Sud-express*, por semana, mas até construiu um grande hotel *terminus*, segundo os milhares de modelos das grandes capitais. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguém reparar que essa companhia não pensava no movimento propriamente lisbonense, mas sim no movimento internacional de passageiros com a Africa e a America.

O que tem feito a nossa camara municipal? pergunta o collega. Nada.

E o governo?

Esses milhares de contos gastos pelo ministerio das obras publicas, como aqui demonstrámos e o relatorio do actual ministerio não faz senão confirmar, es ragados em embelezamentos de corredores, repartições e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que attrahiria visitantes de todos os paizes, de preferencia a qualquer porto hespanhol e especialmente a Gibraltar que é feio e incommodo.

Mas «para lasima já é tarde» diz a este respeito o *Popular*, e concordando com isso, vejamos de frente o perigo e tratemos de parar a maior força do golpe, já que de todo não podemos evital-o, e de ver tambem até que ponto elle pode ferir-nos.

Gibraltar não está *hoje* nas condições de ser considerado ponto *terminus* para um serviço de comboios rapidos como o *Sud-express*.

O caminho de ferro não vae até lá; fica em Algeciras, onde o passageiro sae, sobre a ponte, sujeito, no inverno, aos incommodos de uma estação desabrigada; tendo que embarcar no vapor para atravessar a bahia, sahir d'este em lanchas que o levem ao caes, sujeitar-se áhi á verificação das bagagens, ir ao *guchet* da policia pelo salvo-conducto para poder permanecer, por oito dias sómente, na cidade.

Isto, para viajantes do centro da Europa para o ultramar, especialmente para os que trazem bagagens, para senhoras,

peessoas doentes, crianças, é difficil, soberanamente incommodo; incomparavelmente mais incommodo do que a vinda por Lisboa.

A permanencia em Gibraltar não tem interesse mais que para um até dois dias; as noites são estupidas, não ha mais que um theatro, e esse pequeno, e funcionando só de inverno; não ha circos, não ha cafés.

Vê-se portanto que a companhia dos wagons-leitos, vae, com o novo *Sud-express*, fazer *uma sementeira* em terreno ainda não productivo, apenas arroteado.

Mas tudo isto se pôde transformar rapidamente, e para tal bem pouco é necessário, sabida a actividade do genio inglez.

A Inglaterra desde muito tempo faz insistentes tentativas com o governo hespanhol para que este lhe permita levar a linha ferrea a Gibraltar, partindo com um ramal, já da actual linha de Algeciras em Almorania ou proximidades, já da linha, em construcção, de Melaga a Cadiz, por Marbilla e Estepona (margem do Mediterraneo) tentativas que tem ficado abortadas pelas recusas do governo em conceder esta linha que faria de Gibraltar um porto maritimo em competencia com os portos hespanhoes do Mediterraneo, e pod-ria mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em territorio hespanhol.

A Inglaterra, entretanto, lá vae construindo um grande porto d'abrigo com caes acostaveis para os maiores vapores, porto que já está em ad antadissima construcção.

É estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a afluir ao porto os vapores das carreiras transatlanticas, a Hespanha, que lucra com isto, não se resolverá a deixar construir a linha férrea?

É bem possivel que isto succeda, porque a Hespanha convirá immenso que a passagem dos viajantes transcontinentaes se faça por Madrid e Andaluzia, e terminada a linha que liga os dois portos d'esta provincia, Cadiz e Malaga, posta esta linha em ligação com a de Gibraltar, a corr. nte de viajantes por alli deve-lhe dar bons interesses.

Como deixamos demonstrado, o perigo para nós é immamente, e dizemos para nós e intitulado o nosso artigo «Perigos para o paiz» porque não é só Lisboa mas todo Portugal que perderá de importancia, abdicando a sua qualidade de escala entre a Europa, America, e Africa, e entre a America e a India mesmo, de um inimigo tão poderoso como Gibraltar.

Mas se o perigo se aproxima, dá-nos, comtudo, ainda tempo para combater, e a essa luta é que incitamos as instituições officiaes e particulares que tem que determinar o movimento.

Um dos meios está em estabelecer, com toda a urgencia, agencias das nossas linhas ferreas no ultramar, agencias que podem ser postas d'accordo com as linhas francezas, para vender lá, no Brazil, no Rio da Prata, etc., bilhetes directos simples e circulatorios nas linhas da Europa, por Lisboa.

Ao mesmo tempo, nas agencias de Paris, tomar-se-hiam logares directos para o Brazil com embarque em Lisboa,

Bem sabemos que as companhias hespanholas se oppõem hoje, desde que as differenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem ellas proprias tem.

Mas ha mil meios de resolver essa difficuldade e é preciso que elles se ponham em practica para o conseguir.

E entretanto os nossos governantes que pensam a sério nos melhoramentos de que a capital precisa; que pelas nossas legações e consulados se torne bem publico, mas bem publico, que o novo regulamento de sanidade maritima já não impõe quarentenas senão em casos extremos, e finalmente que se anulle de vez — e se proclame tambem no estrangeiro — o famigerado decreto dos passaportes que tanto mal nos fez.

Se nada fizermos, se, como é nosso costume, deixarmos

correr á revelia os nossos maiores interesses, ficaremos apenas com as carreiras de vapores indispensaveis para levar dos nossos portos os montões de carne humana que vão chacinhar-se ao Brazil, e para nos trazer os esqueletos d'esses desgraçados que de lá voltam com a ruina no lar e no corpo.

### Companhia Nacional de caminhos de ferro

Deve reunir no dia 30 do corrente, a assembléa geral d'esta companhia para apreciação do relatorio da gerencia do anno findo.

O relatorio mostra que os resultados da exploração em 1896 foi mais remunerador para a companhia do que o de 1895.

O resumo do movimento e productos é:

| Movimento  | 1896        | 1895         |
|--|-------------|--------------|
| Passageiros . . . . .                            | 79.110      | 77.205       |
| Grande velocidade, toneladas . . . . .           | 1.352       | 1.232        |
| Pequena id. id. . . . .                          | 30.846      | 28.746       |
| Productos líquidos                               |             |              |
| Passageiros . . . . .                            | 27:300\$047 | 26:825\$785  |
| Grande velocidade . . . . .                      | 5:854\$188  | 4:872\$247   |
| Pequena id. . . . .                              | 36:011\$680 | 34:595\$905  |
|  | 69:165\$915 | 66:291\$957  |
| A mais . . . . .                                 |             | 2:875\$978   |
| As receitas fóra do trafego deram. . . . .       |             | 5:702\$641   |
| A subvenção do estado importou em réis . . . . . |             | 121:526\$601 |

Durante o anno a companhia pagou os seus *coupons* n.ºs 13 e 14, á razão de 555 réis, e amortizou obrigações no que dispendeu 14:076\$094 réis invertendo um total n'este encargo de 48:954\$534 réis.

Pagou mais, aos crédores concordados, 89:080\$290 réis.

As conclusões do parecer do conselho fiscal são:

Approvação das contas;

Elevação de 555 a 750 réis da quantia a distribuir pelo *coupon* de outubro.

Separar do saldo disponivel 4:000\$000 para fundo especial d'amortizações.

### Disparate tecnico

Temos provado repetidas vezes que, em questões de caminhos de ferro, os nossos jornaes diarios dão *raia* a cada momento e fazemol-o unicamente pelas presumpções que elles tem de ser sempre melhor informados que os jornaes technicos.

O *Diario de Noticias*, fallando, como novidade, do caminho de ferro electrico da Jungfrau, *de que aqui demos já a descripção ha annos*, diz que «a linha em um percurso total de 12.500 metros chega áquella altura (3.000 metros) vencendo rampas de 260 por 100.»

Rampas de 260 metros em cada metro de percurso é uma tolice de tal arte, que só um jornal muito bem informado seria capaz de invental-a.

## ORMUZ

A lâmpada que se troca por outra quando se funde, dentro dum ano!

À venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: MÁRIO ESTEVES

Largo de S. Julião, 12-2.º — LISBOA — Telefone 2 4469

# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Repartição de Exploração e Estatística

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 anuidade (juros e amortização) 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 do passado ano, e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 695.883\$85.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, autorizar a inclusão no seu complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade da rubrica «Toros de Pinho», ou de «eucalipto», para a concessão de bônus de 1,5 por cento, 2,5 por cento e 5 por cento para o transporte respectivamente de 250, 500, e 750 toneladas anualmente, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de classificação geral de mercadorias, aplicando aos transportes de gesso em pedra, acondicionado ou não, o preço especial da zona I, tabela n.º 22, em substituição dos preços de aplicação geral, tabela n.º 21, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade, reduzindo de 10 para 9 toneladas o mínimo de carga de vagão completo, ou pagando como tal, da rubrica «Sacos de papel não designados», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o

projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, alterando o 20.º e 9.º aditamento ao mesmo complemento, em vigor, respectivamente, na antiga réde e nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, relativamente às remessas do carvão vegetal, cisco, pó e terra de carvão vegetal, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias e à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade estabelecendo preços de aplicação para as remessas de detalhe de substâncias explosivas propriamente ditas, propostos pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar os projectos de aditamentos à classificação geral de mercadorias e à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade estabelecendo preços de aplicação para as remessas de detalhe de substâncias explosivas propriamente ditas, propostos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aviso ao público sobre a abertura à exploração do apeadeiro de Giesteira, situado ao quilómetro 45.248 da linha de Guimaraes, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aviso ao público sobre a aplicação do preço especial de 10\$ por tonelada aos transportes de adubos de qualquer espécie, expedidos em regime de vagão completo por Pampilhosa (local) ou transmissão com destino a Cantanhede, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—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 dos seguintes aparelhos, destinados à instalação eléctrica de força e iluminação: 1.º inver-

sores; 2.º interruptores automáticos para montagem atrás do quadro; 3.º lâmpadas de posição; 4.º terminais para condutores; 5.º condutores N. G. A., adjudicados à firma Duran, Garcia & C.ª, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Fevereiro de 1937. — 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 dos seguintes aparelhos e materiais, destinados à instalação eléctrica de força e iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro: 1.º contadores para corrente alterna trifásica; 2.º contadores para corrente continua; 3.º contadores para corrente alterna monofásica; 4.º caixas terminais, de derivação e ligadores; 5.º cantoneiras de ferro; 6.º isoladores suportes; 7.º isoladores de esfera, adjudicados à firma Sociedade Luso-Eléctrica, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

#### 4.ª Repartição

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 sobrance uma parcela de terreno, com a área de 645<sup>m</sup>2,56, situada entre os quilómetros 124,939,49 e 124,971,80 da linha do Sul (estação de Alvito), nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1953.

A referido parcela de terreno é cedida para a construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que, pelo decreto-lei n.º 25:280, de 24 de Abril de 1955, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção do mesmo.

A parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Alvito, distrito de Beja, e confronta ao norte com o caminho de ferro e caminho particular de José Clemente Maltês, sul com a estrada nacional e caminho de ferro, nascente com o caminho particular de José Clemente Maltês e estrada nacional, e ponte com o caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 1:621, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O edifício construído na referida parcela não poderá ter aplicação diferente daquela a que se destina, sem prévia autorização do Governo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1937. — 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 de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 39,890 da linha de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Supremo Tribunal Administrativo

#### Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso extraordinário n.º 5217, sobre imposto profissional (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Abílio Carlos Figueira, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. António Francisco Pereira.

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

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, recorre extraordinariamente a fl. 2 contra a colecta do imposto profissional que pelo concelho de Vila Real, e em relação ao 2.º semestre de 1955, foi lançada ao seu empregado Abílio Carlos Figueira, alegando:

Que o referido empregado desde 1950 reside na área do concelho do Pôrto, exercendo o seu serviço na 4.ª circunscrição, com sede em Campanhã;

Que o vencimento que recebe é inferior ao mínimo fixado além do qual os vencimentos são colectáveis no Pôrto — artigos 65.º e 66.º do decreto n.º 16:731 —, pois é ao local onde se exerce a função que deve atender-se para verificar se o vencimento está ou não sujeito a colecta, como em várias decisões deste Supremo Tribunal se tem julgado;

Que, por estas razões, o recorrente não podia sequer presumir que aquele seu empregado estivesse colectado em Vila Real, acrescentando a circunstância de ele residir e trabalhar neste há anos no concelho do Pôrto.

Termina por pedir que o presente recurso extraordinário seja julgado improcedente, visto concorrerem as circunstâncias exigidas no n.º 2.º do artigo 51.º do decreto n.º 16:733, de 13 de Abril de 1929.

Ofereceu testemunhas e juntou o documento de fl. ...

A 1.ª instância não tomou conhecimento do recurso e a 2.ª instância negou-lhe provimento pelos fundamentos constantes do seu acórdão de fl. ...

Do mesmo acórdão se recorre agora, em tempo e competentemente, não havendo nulidades a apreciar, nem dúvidas sobre a legitimidade das partes.

Temos visto:

Não se sabem, concretamente, as razões por que o empregado da reclamante foi colectado no concelho de Vila Real, porque lamentavelmente se esqueceu a produção das provas, não se inquirindo as testemunhas oferecidas, nem se ouvindo a fiscalização dos impostos.

Estamos, pois, em face de uma nulidade insuperável que torna nulo todo o processado nos termos do artigo 25.º do decreto n.º 24:784.

Por isso, e de harmonia com o douto parecer do digno representante da Fazenda Nacional, revogam o acórdão recorrido, anulam o processo desde fl. 3 e mandam que os autos baixem à 1.ª instância, para aqui se seguirem os ulteriores termos legais.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1956. — *A. Pereira-J. Novais — Guilherme Augusto Coelho*. — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretária do Supremo Tribunal Administrativo, 8 de Fevereiro de 1937. — O Secretário, *António Leite Cruz*.