

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

TONDELA, Ponte sobre o rio Minho. — Dr. Leonardo Coimbra, por MENDES DA COSTA. — As novas comunicações ferroviárias entre Zafra e o nosso País, pelo Eng.^o GABRIEL URIGÜEN. — O Império Britânico acaba de perder o Rei Jorge V. — Aviação, a conclusão do Cruzeiro Aéreo ás Colónias. — A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — As grandes comunicações de Lisboa, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Portugal Turístico. — Os nossos Caminhos de Ferro em 1935. — Viagens e transportes. — Caminhos de Ferro. — Parte Oficial. — Carruaens Modernas. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Victórias Portuguezas, por L. DE MENDONÇA E COSTA. — Há :—: quarenta anos. — Progressos do Norte :—:

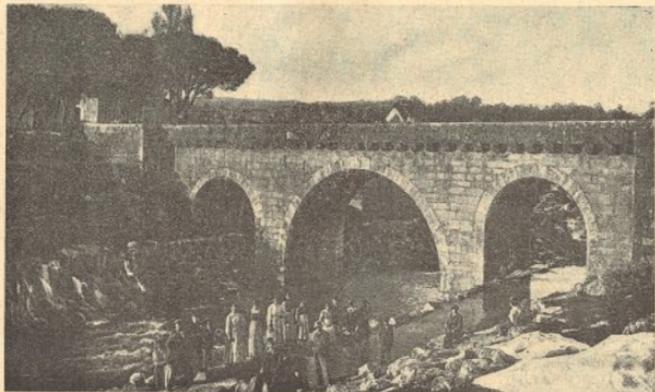
1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1155

T O N D . E L A



Ponte sôbre o rio Minho

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO
OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO
COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

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

Dr. Leonardo Coimbra

A perda do Dr. Leonardo Coimbra, sucedida em 2 do corrente, no Pôrto tem de ficar registada nas páginas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», cujo director manteve com o malogrado homem de ciência inesquecíveis relações de estima; e só por absoluta falta de espaço no nosso último número é que não a noticiámos, oportunamente.

Sinistrado, dias antes, por um acidente de viação, numa das ruas daquela cidade, o ilustre professor fôra transportado para o pavilhão particular do Hospital da Misericórdia, onde os recursos da ciência não poderam transformar em consoladora salvação o seu caso de perigosa gravidade.

Morreu, prematuramente, o Dr. Leonardo Coimbra, cuja compleição robusta era de molde a permitir-lhe, porventura, uma dilatada existência. Completara, em 30 do mês findo, 52 anos, a que um funesto desastre de trânsito pôs tão trágico ponto final.

Nascera em Amarante, casara com a sra. D. Maria Amélia Coimbra, era pai do sr. Leonardo Coimbra Júnior, aluno do 5.º ano da Faculdade de Medicina do Pôrto, e irmão do sr. dr. António Inácio Coimbra, médico em Lixa.

A ceimónia do seu consórcio que, ha bastantes anos, tivera apenas registo civil como a do baptismo de seu tilho, fôra confirmado na última vespera do Natal pelo registo da Igreja. No mesmo dia celebrara-se, também, o baptismo católico do sr. Leonardo Coimbra Júnior. Assim dava o malogrado pensador corroboração prática às suas ideias — que o haviam, nos últimos anos, transmutado em militarite católico

* * *

O dr. Leonardo Coimbra, que fôra aspirante de Marinha, fez os seus cursos no Pôrto, onde, em 1908, fundou a Associação Académica Republicana «Os Amigos do A. B. C.», de que tempos depois saiu o grupo de literatura «Renasçença». Em 1910, formou-se pela Faculdade de Letras de Lisboa e em 1913 concorreu à cadeira de Filosofia daquela Academia, com a apresentação do trabalho O creacionismo. Em 1919, occupou como deputado uma cadeira no Parlamento, onde, pouco depois, tomou assento na bancada ministerial como titular da pasta da Instrução Pública. Fundou, então, a hoje extinta Faculdade de Letras do Pôrto, de que, mais tarde, foi director. Em 1924 tomou posse de uma cadeira docente no Liceu Rodrigues de Freitas, cargo que desempenhou até à sua morte.

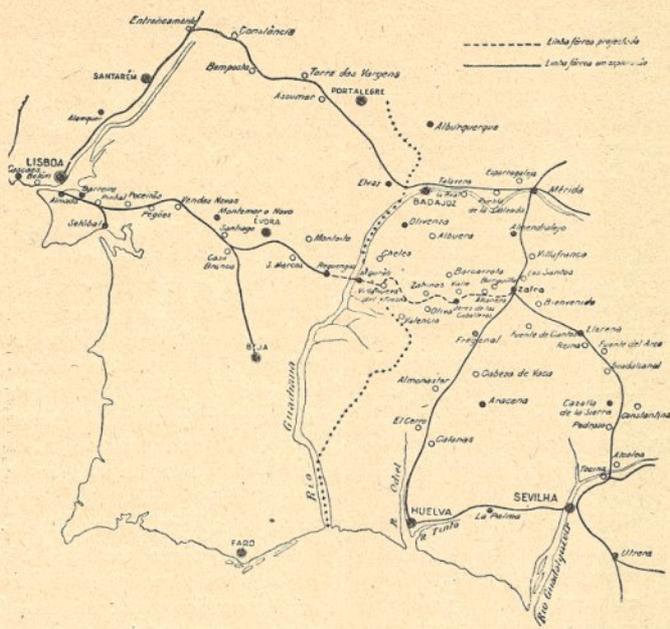
* * *

O Dr. Leonardo Coimbra, catedrático, orador, filósofo era uma gigantea figura de pensador, do estalao profundo que molda os cogitadores de almas, os interpretes dos segnicados reconditos das causas e dos mandos.

Por entre a pobreza dos compatriotas em função cerebrina, assombrosa o seu vulto de sábio meditabundo que ao culto da palavra emprestava vãos aquilinos e estranhas belezas de verbalismo enédito. No livro como na oração, conprazia-se na especulação do espirito, sempre em demanda de conceitos reveladores. A sua figura de arcaboijo possante sublinhava o seu formidavel poder de palavras, na fluência e na formação vibrante. Por isso, o seu renome de tribuno era aclamado não só em Portugal como em Madrid, onde foi, a convite da Residência de Estudantes, fazer uma série de conferências sobre a «Relatividade e as teorias de Einstein» e sobre «Antero, Eça e Teixeira de Pascoais», trabalhos que lhe mereceram entusiásticas consagrações do público, da Academia e do alto meio mental de toda a Espanha.

O sua última peça oratória foi a que sob o titulo «A Rússia de hoje e o Homem de Sempre» declamou no Teatro de S. Carlos no principio de 1935 e por iniciativa do Secretariado de Propaganda do Estado.

Os seus mais notáveis livros publicados foram «O Creacionismo», «Pensamento Creacionista», «Luta pela imortalidade», «Razão experimentada», «Filosofia de Henry Bergson», «Pensamento filosófico de Antero», «A alegria, a Dor e a Graça», «Do Amor e da Morte» e «A Morte».

P
O
R
T
U
G
A
LE
S
P
A
N
H
A

AS NOVAS COMUNICAÇÕES FERROVIÁRIAS ENTRE ZAFRA E O NOSSO PAÍS

Pelo Eng.º GABRIEL URIGÜEN

S Peninsulares, que durante toda a vida temos considerado como uma das nossas ilusões referentes ao estreitamento efectivo das duas Nações que habitam o solar ibérico, sem amesquinhar de forma alguma a personalidade inconfundível dos povos que o habitam, vão oferecer-nos num prazo relativamente breve, a satisfação da entrada em serviço da linha Zafra a Vila Nova del Fresno. Sobre este assunto occupar-nos-hemos nestes artigos, que terão por finalidade demonstrar a necessidade de ligar mais estreitamente, Lisboa com Sevilha, beneficiando ainda as relações com a África.

Não podemos esquecer que Lisboa possuindo o porto mais importante da Península, lhe interessa extraordinariamente aproximar-se do continente Africano, para o que em devido tempo se ligará San Fernando com Algeciras, realizando-se por consequência a comunicação directa entre Lisboa-Algeciras.

Fica por resolver um pequeno problema, pequeno pelo custo da obra, mas grande pelas dificuldades burocráticas a vencer, para que o trajecto de oito quilómetros sómente, que dista Vila Nova

del Fresno até à fronteira pelo lado de Espanha e 18 quilómetros de Reguengos a Mourão, e mais 9 de Mourão à fronteira, sejam construídos, para que toda a primeira parte dêste belo ideal seja uma realidade, isto é, a comunicação directa de Lisboa com Sevilha.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vamos relatar o estado das obras, estado que seguramente alguns leitores desta *Revista* ignoram e por certo serão notícias que agradam e aos restantes surpreender pelo adiantamento em que os trabalhos se encontram.

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Zafra a Portugal, é concessionária do caminho de ferro de Zafra a Vila Nova del Fresno, em virtude dos decretos de 21 de Agosto de 1928, 16 de Abril de 1929 e 4 de Abril de 1931, baseados na lei Ferroviária de 29 de Abril de 1927.

Não obstante chegar a concessão unicamente até Vila Nova del Fresno a oito quilómetros da fronteira portuguesa, este Caminho de Ferro foi concedido com carácter internacional, ficando por consequência dependente da resolução das Comissões Espanho-Lusitana, para assim de comum

acôrdo determinar o ponto de passagem na fronteira. A internacionalidade d'êste caminho de ferro, está firmada na conferência Espano-Lusitana, celebrada em Lisboa, em Maio de 1928, conferência que, entre outros diversos acôrdos, aceitou, por considerar de grande interesse para os dois países, a ligação de Reguengos-Fronteira-Vila Nova del Fresno.

A projectada união, independentemente o interesse local, para o intercâmbio de passageiros e mercadorias, entre a zona sul da Extremadura, em Espanha e a região de Évora em Portugal, tem sobretudo, uma maior importância no encurtamento que estabelece sobre as actuais comunicações entre Lisboa e toda a região Andaluza.

Na sua parte local a linha de Zafra a Vila Nova del Fresno, atravessa uma região rica em agricultura e gados e especialmente importante na riqueza mineira.

Na verdade, hoje em dia, o estado absolutamente deprimido do mercado mundial de minerais, não permite pensar-se na exploração d'êstes, por existir outros similares em zonas muito mais próximas da costa, cujas explorações se encontram totalmente paralizadas.

Êste fenómeno obedece ao facto, de encontrar-se as duas Nações beneficiadoras d'êstes minerais, Inglaterra e Alemanha, com 60 a 70 % dos seus altos fornos paralizados, ainda que se note ultimamente uma maior actividade neste ramo.

Sai fora do nosso limite, determinar se esta crise que sufoca o mundo, cujas causas e remédios, não obstante preocupar profundamente todos os especialistas, ainda não poderam ser precisados, se prolongará por mais ou menos tempo; mas voltando ao problema que nos ocupa, é um facto que se o mercado dos minerais se reintegra no seu estado normal, parte destas minas da zona atravessada, poderiam ser postas em exploração, de que resultaria, encontrando-se as minas equidistantes de Lisboa e Sevilha, o seu embarque se verificaria por um d'êstes portos, dependendo a sua escolha das maiores facilidades que dessem as companhias afectadas, e os portos indicados,

Indico esta questão mineira, não pelo interesse que possa oferecer actualmente, que o considero quasi nulo, mas sim pelo que poderá oferecer de futuro.

Ligado com as relações que existem e que poderiam estabelecer-se entre Andaluza e Lisboa ha um ponto de vista que até agora não se tem tido em muita consideração, por tratar-se dum assunto relativamente recente. Trata-se do grande desenvolvimento, cada dia maior, que está adquirindo tanto na parte comercial como na turística, toda a zona de Marrocos francès. Existe uma corrente de passageiros, que aumenta de ano para ano, entre a zona francesa de Marrocos e Lisboa, que obedece principalmente, ao facto de tocar neste pôrto uma grande parte dos transatlânticos europeus, que transbordam aqui os passageiros para outros barcos de menor tonelagem, conduzindo-os a Marrocos, ou ainda de Lisboa, apesar das péssimas comunicações existentes, dirigem-se por terra a Algeiras e daqui para Tânger.

Esta corrente será indubitavelmente encaminhada, para o caminho de ferro, logo que se possa dar um serviço moderno e rápido, seguindo o traçado que a princípio temos exposto.

Estas considerações, obedecem ao critério que a Companhia do Caminho de Ferro de Zafra a Portugal tem ao levar a efeito a união da sua linha com a rede portuguesa, que será num futuro não longíquo, dum verdadeiro interesse comercial, tanto no que respeita ao intercâmbio da provincia espanhola da Extremadura e a portuguesa do Alentejo, como também no seu aspecto geral no que respeita às relações entre Andaluza

e o Pôrto de Lisboa. Êste tráfico adquire certamente um maior interesse com a realização da projectada ponte sobre o Tejo, frente a Lisboa, que permitirá à rede portuguesa de caminhos de ferro do sul penetrar directamente na capital.

No próximo artigo daremos conta do estado do grande adiantamento das obras, até ao ponto de que no presente ano será inaugurada a primeira metade da linha, compreendida entre Zafra e Jérez de los Caballeros, e no próximo ano de 1937, todo o resto da linha.



SEVILHA — Praça de Espanha

O IMPÉRIO BRITANICO

ACABA DE PERDER O

REI JORGE V

UM telegrama de Londres datado de 20 de Janeiro comunica a Portugal oficialmente que o Rei Jorge V morreu serenamente às 23,55, rodeado pela Rainha Maria, príncipe de Galles, Duque de York, Princesa Real e Duques de Kent, tendo-lhe ministrado a última bênção o Arcebispo de Canterbury.

O Filho de Eduardo VII de Inglaterra foi um grande monarca dos nossos tempos e a sua morte foi um acontecimento mundial que abalou sinceramente a alma dos que, através dos tempos, conheceram no grande Rei o prestigioso e grande amigo da paz e da felicidade dos povos.

Jorge V, pôde afirmar-se ganhou gerais simpatias em toda a Europa e o seu trabalho de dedicação pela paz mundial fica registado nos anais da história mundial.

Portugal, o velho aliado da Inglaterra não mais pôde esquecer o falecido rei.

NOTAS BIOGRÁFICAS DO FALECIDO REI NA VIDA DIPLOMATICA

Jorge V quando subiu ao trono em 1910, era herdeiro duma tradição diplomática que soube respeitar e prolongar, mesmo em presença do facto mais grave que a história da Inglaterra regista: a colaboração britânica na guerra mundial.

E uma verdade incontestável que nos termos da Constituição inglesa o monarca, se não governa, reina o que implica para ele a necessidade de ser posto diariamente ao corrente, com toda a minúcia, dos assuntos que, nos domínios externo e interno, interessam à vida da nação.

Jorge V em todos os momentos delicados da actividade inglesa soube o que os seus ministros preparavam e o que realizavam. O «Foreign Office» preveniu-o das circunstâncias difíceis que para a Europa e para o Mundo criava a onda crescente do imperialismo germânico como ainda recentemente os ministros responsáveis e os altos funcionários desse departamento do Estado lhe davam conta com frequência, da evolução do conflito italo-etíope.

E que a tradição do palácio de Buckingham corresponde a tradição do Ministério dos Estrangeiros. E nas salas imponentes do «Foreign Office» permanece bem viva ainda a recordação da cena violenta que a velha rainha Vitória teve com o seu ministro dos Estrangeiros lord Palmerston, no dia em que este se permitiu, imprudentemente, abrir uma carta que, tratando assuntos de política internacional, fora dirigida à soberana.

A força da realza em Inglaterra deriva precisamente da prática constante desta tradição: Jorge V continuou Eduardo VII como este fora o continuador da sua gloriosa má.

Compreende-se assim que subordinando toda a sua acção a uma regra de conduta inflexível o falecido rei de Inglaterra lhe tenha imprimido as próprias marcas do seu feito pessoal — a modéstia e o conhecimento exacto das realidades.

Com o fim da Era Vitoriana a política de esplêndido isolamento que criava o maior Império do Mundo tocava o seu termo.

Eduardo VII subindo ao trono em plena maturidade compreendeu que a Inglaterra passava a ser uma potência continental. A sua fronteira política deslocava-se da Mancha para o coração da Europa. Por isso, elle realizou, com felicidade, a obra de aproximação franco-britânica, liquidando as velhas questões existentes entre os dois países poucos anos depois do incidente penoso de Fachoda. O então príncipe de Gales, cujo character reservado escondia uma soma de reais qualidades de bom senso e de ponderação foi durante esse periodo de febril actividade diplomática escolhido por seu pai para realizar na Alemanha diversas missões de inegável importância.

Eduardo VII, que não tolerava o sobrinho Guilherme II, depois de lhe ter sido mostrada a carta dirigida por este ao Imperador da Rússia, na qual lhe eram feitas as mais desagradáveis referências, evitava a corte de Berlim, por não suportar o convívio do seu audacioso parente.

Mas, muito inteligente para romper abertamente com a Alemanha, aproveitava seu filho como diplomata, capaz de dissipar os mal-entendidos que, com frequência, já se levantavam entre os dois países.

Numa dessas viagens, realizadas em 1905, o então príncipe de Gales teve de liquidar com a sua presença e com a sua acção na capital germanica a polémica violenta que se havia suscitado entre dois dos maiores homens publicos do seu tempo: Bulow e o velho Chamberlain.

As relações anglo-germanicas não deixavam de se agravar depois dessa data, por virtude da pretensão alemã de construir uma esquadra que pudesse fazer frente à poderosa frota inglesa.

E um dos momentos mais difíceis da vida de Jorge V foi aquele em que teve de receber oficialmente em Londres a visita do Kaiser, vindo expressamente, apesar de todos os conselhos em contrario, dadas pelas pessoas de bom senso e pelo proprio pessoal diplomatico, para assistir aos funerais do seu velho e fiel inimigo Eduardo VII.

O acesso na «gare» tinha sido apenas consentido ás personagens com representação official logo que desceu do combóio Guilherme II, como era seu costume, abraçou ruidosamente o primo, não tendo em conta o luto profundo que envolvia os corações ingleses.

Mas quando os dois se meteram numa carruagem descoberta, a multidão silenciosa, que enchia as ruas, fez sentir ao senhor da Alemanha, que a politica britânica não se alteraria com o advento do novo rei.

Jorge V, que compreendia a lição, soube conservar-se fiel à herança do grande rei que o antecederia, e as relações entre as duas cortes continuaram mantendo o tom cerimonioso e frio que Eduardo VII lhes havia imprimido.

PREVENDO A GUERRA

Subindo ao trono em 1910, Jorge V encontra já a Europa em armas. Nas vésperas da grande conflagração, os liberais, presididos por Asquith, detem o poder e realizam um programa vasto de reformas sociais. A pasta dos Estrangeiros está confiada ao representante de uma daquelas familias que, pela constituição segura de uma aristocracia da intelligencia e do character, alcançaram a grandeza do Imperio Eduardo Grey.

O monarca, cumprindo fielmente as obrigações do seu cargo, segue a marcha dos acontecimentos e aprova a politica dos ministros responsáveis.

A tempestade acumula-se sobre a Europa e ninguém tem duvidas acerca dos acontecimentos que se preparam.

Em 1912 o rei é informado das confidencias feitas pelo Kaiser e pelo seu chefe do Estado Major Moltke ao soberano belga. A missão Haldane, que não logrou exito, foi a ultima tentativa para evitar o rompimento entre os dois países.

O nome do Rei apparece logo intimamente ligado a dois episodios que precederam de perto a abertura das hostilidades.

Nos últimos dias de Julho de 1914, o Kaiser assumira já compromissos que, praticamente, significavam a guerra e mostrava-se inquieto sobre a attitude que a Inglaterra assumiria na cminência de um conflito europeo.

Enviou por isso a Londres, seu irmão, o príncipe Henrique, de Prussia, com o encargo de sondar as disposições da Corte inglesa. Dada a gravidade dos acontecimentos, o príncipe Henrique regressou apressadamente a Kiel, onde chegou a 28 de Julho, escrevendo desta cidade, a seu irmão, uma carta, na qual descrevia assim a conversa tida com o monarca inglês:

«Antes da minha partida de Londres, quer dizer, domingo de manhã, 28 de Julho, tive a teu pedido uma conversa com o Rei, que estava perfeitamente ao corrente da situação actual e que me assegurou que elle e o seu Governo tentariam tudo para localizar a luta entre a Austria e a Sérvia.

Jorge disse-me textualmente: *Faremos todos os nossos esforços para nos conservarmos fora desta questão e ficarmos neutros.*

Estava visivelmente preocupado e manifestou a mais séria e sincera intenção de evitar um conflito mundial».

E' um problema que os historiadores ainda não conseguiram resolver, o de averiguar até que ponto as informações do príncipe Henrique,

da Prússia, reproduziram com fidelidade a conversa que tivera com Jorge V.

A comunicação fôra feita de Kiel, com a data de 28 de Julho. E logo no dia seguinte, o Kaiser anotando um telegrama do seu embaixador em Londres, no qual se dava conta das transformações operadas na opinião pública britânica, escrevia com azedume:

«A Inglaterra descobre-se neste momento em que considera que nós estamos liquidados. Essa canalhada de mercadores quis enganar-nos com jantares e discursos. A mistificação mais grosseira que ela preparou está nas palavras ditas pelo rei Jorge ao príncipe Henrique, que me eram dirigidas e nas quais lhe afirmava que a Inglaterra ficaria neutra».

(Como se vê acima S. M. o Rei Jorge V nada garantiria manifestando apenas os seus desejos).

O segundo episódio a que aludimos é a famosa correspondência trocada entre Jorge V e o Presidente da República francesa, Raymond Poincaré, quando este, verificando a impossibilidade de se evitar a abertura das hostilidades, dirigiu a Jorge V um apêlo patético, para que uma intervenção decisiva da Grã-Bretanha conseguisse salvar a Paz ou assegurasse uma cooperação militar capaz de garantir a vitória das potências ocidentais.

Na carta de Poincaré, datada de 31 de Julho de 1914, o Presidente da França, depois de recordar a existência de convenções militares e navais franco-britânicas, que reservavam aos dois governos uma inteira liberdade de movimentos no campo da política, acentuava que uma estreita colaboração diplomática da Inglaterra, da França e da Rússia dando à Alemanha uma impressão de forte unidade, seria ainda capaz de salvaguardar a Paz.

Este documento histórico foi transportado pessoalmente para Londres, onde chegou no dia seguinte, pelo diplomata francês William Martin.

A resposta foi trazida pelo mesmo alto funcionário, toda escrita em inglês pelo próprio punho de Jorge V, em papel com o timbre de Buckingham Palace. Não continha ainda qualquer garantia positiva sobre a intervenção inglesa.

Jorge V dizia, nesse documento, que estava a consagrar os seus melhores esforços, junto dos imperadores da Rússia e da Alemanha para retardar o início das operações militares e permitir assim que as negociações diplomáticas prosseguissem com êxito, e acrescentava:

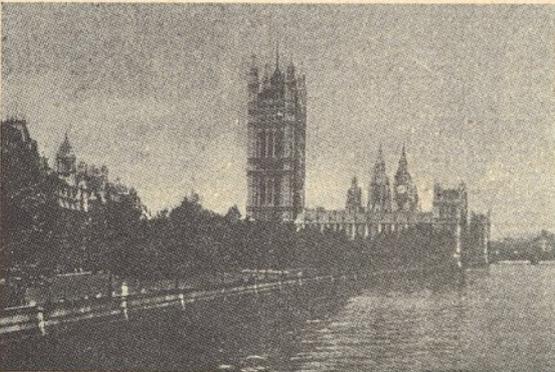
«Quanto à atitude do meu pai, os acontecimentos mudam com uma tal rapidez que é difícil fazer vaticínios sobre o futuro. Mas podeis estar certo de que o meu Governo continuará a examinar livre e lealmente, com o vosso embaixador, todos os assuntos que dizem respeito aos interesses das nossas duas nações».

Quando a resposta de Jorge V, que não podia ser outra, foi recebida em Paris, já as tropas germânicas haviam transposto a fronteira francesa, iniciando assim as hostilidades.

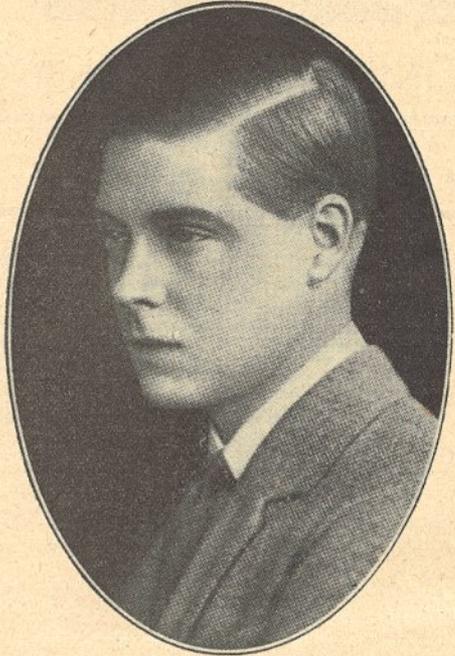
DURANTE OS QUATRO ANOS DE GUERRA

No dia em que, pouco tempo depois, o Governo britânico, perante a violação da neutralidade belga, julgou do seu dever intervir no conflito, com todo o peso do poderio imperial, o rei, fiel aos compromissos nacionais e às indicações da opinião pública, não consentiu que os laços de família ou quaisquer sentimentos pessoais impedissem a Inglaterra de cumprir dignamente o seu dever.

Na tarde da declaração de guerra da Grã-Bretanha à Alemanha, 4 de Agosto de 1914, uma multidão entusiasticamente juntou-se em frente do palácio real; durante quatro horas, os gritos e os cantos patrióticos sucederam-se ininterruptamente, até que Jorge V, acompanhado por toda a família real, apareceu a uma das janelas, recebendo uma ovação indescritível. A Inglaterra ia mais uma vez cumprir o seu dever.



O Parlamento Inglês



O REI EDUARDO VIII

Muitas vezes se tem posto o problema de saber que atitude teria assumido, nesse momento histórico, o rei Eduardo VII, se ainda tósse vivo. O próprio monarca falecido agora acentuava que a sua resposta a Poincaré — *my wretched letter* — como êle costumava dizer, não contribuiria para esclarecer o horizonte internacional nestas horas perturbadas. Mas a sua resposta foi feita inteiramente de acôrdo com o Governo e reflectia as próprias dúvidas que atanceavam a opinião pública britânica. Jorge V, escrevendo-a, cumpria escrupulosamente os seus deveres de rei constitucional. Seu pai, com o poder de persuasão que todos lhe reconheciam e um conhecimento superior dos homens e da História, poderia talvez ter influenciado um ou outro membro do Governo (tentão muito dividido) mas não teria, por certo, alterado o curso dos acontecimentos, condicionado pelas reacções de uma opinião pública soberana e senhora dos seus destinos. Isso mesmo reconhecem os mais calorosos panegiristas do rei Eduardo, que, pela sua acção diplomática clara-vidente, preparou a derrota dos impérios centrais.

Em Julho de 1915 o rei Jorge V recebeu em Londres a visita de Poincaré, eleito pouco antes para a Presidência da República francesa, tendo retribuído essa visita com uma viagem a Paris, em Abril de 1914.

Como prova da amizade franco-britânica, Jorge V ofereceu a Poincaré os famosos medalhões que, representando cenas da vida de Luiz XIV, ornamentavam a estátua do rei Sol e se encontravam há mais de um século em Inglaterra.

No discurso que por essa ocasião pronunciou, durante o banquete que lhe foi oferecido no Eliseu, Jorge V, ainda além do formulário diplomático e protocolar, pronunciou palavras que constituíam uma franca apologia da amizade entre os dois países.

Foi por ocasião dessa viagem, em que o rei se fez acompanhar de sir Edward Grey, que se iniciaram, por intermédio da França, que se iniciaram por intermédio da França, as negociações para um acôrdo naval anglo-russo, o qual devia precipitar com a desconfiança crescente da Alemanha, a declaração de guerra.

Depois de abertas as hostilidades, o rei Jorge V, com uma justa compreensão dos seus deveres, iniciou, a tarefa exaustiva de assistir os seus compatriotas que se batiam, só a dando por terminada no dia em que a vitória sorria aos exércitos aliados.

Durante quatro anos, incansavelmente, inspecionou regimentos que partiam para a frente de batalha, visitou ambulâncias e hospitais, presidiu a cerimónias patrióticas e condecorou heróis que se batiam pela causa aliada.

Enquanto Kitchener nomeado ministro da Guerra, preparava milagrosamente um corpo expedicionário de um milhão de homens, Jorge V visitava com frequência o seu exército, instalando-se por vezes, durante dias no Quartel General.

A mocidade inglesa vestia-se de «kaki», para responder à offensiva do imperialismo germânico; o rei, aclamado em todos os pon-

tos onde aparecia, continuava a ser o simbolo vivo da grandeza e da unidade do Império.

Numa dessas visitas à «frente» inglesa, o rei encontrou-se, em 1 de Dezembro de 1914, com o Presidente Poincaré, tendo-lhe explicado, então, os motivos por que lhe escrevera a famosa carta, acrescentando que a Inglaterra, envolvida na luta, proseguiria, sem desfalecimentos, até à vitória final.

Durante todo o periodo da guerra, Jorge V dedicou também uma especial atenção à Armada britânica, visitando frequentemente bases e unidades navais. Quando as esquadras deixaram as águas inglesas, a caminho da Jutlândia, para se defrontarem com a Armada alemã, o rei fez expedir para bordo do «Iron Duke» um rádio de saudação ao almirante Jellicoe, em que manifestava a sua convicção de que os marinheiros «continuariam a merecer bem a confiança do Império e a honrar as gloriosas tradições da Inglaterra».

Quando as esquadras regressaram vitoriosas, Jorge V discursou em Portsmouth, a alguns milhares de marinheiros combatentes, afirmando-lhes que «todos haviam cumprido nobremente o seu dever, honrando a Pátria».

DEPOIS DA GUERRA

Quinze dias depois de concluído o Armistício, a 26 de Novembro de 1918, o rei fazia a sua grande visita oficial a Paris, consagrando, por entre as intermináveis manifestações da população, a vitória final dos Aliados. Ele próprio tinha a consciência de haver cumprido exemplarmente o seu dever durante as hostilidades, como em todas as circunstâncias da vida, e podia dizer desafogadamente ao embaixador americano Walter Page:

«Sabendo as dificuldades que rodeiam um monarca constitucional, eu dou, todas as manhãs, graças ao Senhor por me ter poupado o trabalho de ser rei absoluto».

Depois da guerra, o rei tem sabido conduzir os negócios do Império no sentido da rápida reconstrução económica, destruindo os malféficos efeitos e as dolorosas recordações que o grande conflito deixou por todo o Mundo.

Os seus últimos discursos proferidos, quando da abertura da 1.^a Conferência Naval e por ocasião da reabertura e encerramento do Parlamento, são modelos de um alto senso político, de um acrisolado amor pátrio e de um especial sentido das realidades políticas.

Quando do encerramento do Parlamento, há dois meses, Jorge V não deixou de acentuar a sua discreta censura à atitude assumida pela Itália em Africa.

A última vez que o falecido rei discursou foi em 25 de Dezembro último, quando dirigiu, pela T. S. F., a saudação do Natal a todos os ingleses espalhados pelo Mundo.

No meio de uma cerimónia monumental a que assistiram milhares de pessoas e várias entidades militares com perto de 6.000 homens deu-se a proclamação da subida ao trono do novo rei Eduardo VIII que foi lida em todas as capitais e cidades do Império Britânico. O facto deu lugar a diversas manifestações de lealdade á Coroa Inglesa.

Em Singapura a proclamação foi lida pelo Governador Geral, perante uma enorme multidão. Aquela foi depois traduzida em diferentes línguas e dialectos asiáticos. Depois da leitura, as tropas desfilarão pelas ruas da cidade.

Em Gibraltar milhares de pessoas escutaram a leitura da proclamação feita pelo Chefe da Justiça do Rei.

Em nova Delhi e em todas as cidades da India, a leitura da proclamação foi motivo de grandes manifestações á Coroa Britânica. Depois de uma salva de 100 tiros de canhão, o Vice-Rei assistiu a um desfile compreendendo todos os chefes militares e todos os altos funcionários administrativos.

O texto da proclamação da subida ao trono do rei Eduardo VIII, lida no Palácio de Saint James, no Templo de Charing-Cross e na Bolsa de Valores, é o seguinte:

— «Por isso que Deus Todo-Poderoso quiz chamar á sua Divina Presença o soberano e Lord rei Jorge V, cuja memória é para nós bendita e gloriosa, e que por

sua morte a Corôa Imperial da Gran-Bretanha e Irlanda e a de todos os Dominios de Sua Majestade pertence unicamente e normalmente ao príncipe Eduardo Alberto Cristiano George André Patrick Davis.

Nós, Lords temporais e espirituais deste Reino, auxiliados pelos membros do Conselho Privado do falecido soberano e por outros gentishomens e por todos os cidadãos britânicos, consentimos por unanimidade proclamar que o todo poderoso príncipe Eduardo Alberto passe a ser, em virtude da morte do nosso soberano de gloriosa memória, o nosso único e legal soberano sob o nome de Eduardo VIII da Gran-Bretanha Irlanda, dos Domínios Britânicos d'Alem Mar, Rei defensor da Fé e Imperador das Índias, pela Graça de Deus, a quem devemos fidelidade e obediência, imploramos a Deus, pela graça da qual reinam todos os Reis e Rainhas, que lance a sua benção ao nosso Rei Eduardo VIII e que faça com que o seu reino se mantenha por longos e felizes anos».

NOTAS BIOGRÁFICAS DO REI EDUARDO VIII DE INGLATERRA

O primogénito do Rei Jorge V e da Rainha Maria, nasceu em 1894 — quando seus pais eram ainda duques de York — em White Lodge (Richmond Park), no dia 25 de Junho de 1894, e foi baptizado 25 dias depois com os nomes de Eduardo Alberto Cristiano Jorge André Patrick David.

Em 1902 foi nomeado seu preceptor H. P. Hausell e com ele viveu o pequeno príncipe até agosto de 1914. De 1902 a 1907 foi o príncipe preparado para a Armada Britânica e em 1907 passou a residir no paço real de Osborne (ilha de Wight), onde permaneceu durante dois anos, antes de ser inscrito no Royal Naval College, de Dartmouth. O seu primeiro serviço como cadete de marinha foi apresentado em Marco de 1917, ao maior e ao município, o remo que estas entidades outrora haviam possuído como simbolo do bailiado sobre as aguas de Dartmouth.

Terminada a sua instrução em Dartmouth (junho de 1911), foi armado cavaleiro da Jarreteira e em 13 de Julho criado príncipe de Gales e conde de Chester; seu pai acabava de succeder a Eduardo VII. Ao mesmo tempo era-lhe concedido o titulo de Duque de Cornwall.

A investidura na dignidade de Príncipe de Gales realizou-se com grande pompa no palácio de Carnarvon. O príncipe dirigiu ao seu povo uma interessante alocução em «welsh». Foi a primeira vez que o titular do Principado se dirigiu aos habitantes de Gales no seu idioma.

Promovido a guarda-marinha, o Príncipe entrou no «Hindustan», onde serviu três meses.

Na primavera de 1912, esteve 5 meses em Paris, como hospede do marquês de Breteuil. Durante este período foi instruído pelo sr. Maurício Eschoffier na história e lingua franceza.

Em Outubro do mesmo ano entrou no Magdalena College, em Oxford, onde teve como escudeiro o major William Cadogan, do 10.^o regimento de «hussars». Ali conviveu com a maior simplicidade com os seus camaradas, tomando parte em todos os actos da vida escolar official e extra-official, especialmente nos jogos desportivos.

Dormia na camarata comum e comia no refeitório universitário ou em qualquer dos clubes académicos, sem tomar nunca attitudes diversas das dos seus camaradas. Passava as suas férias em viagens pela Europa. Visitou a Alemanha em 1912 e 1913, a Dinamarca e a Noruega em 1914.

DURANTE A GRANDE CONFLAGRAÇÃO EUROPEA

Quando rebentou a guerra, em Agosto de 1914, tinha o Príncipe concluído o seu curso universitário. Cinco dias depois de começar a guerra estava alistado nos «Grenadier Guards» e em 11 de Agosto entra no acampamento do 1.^o batalhão, em Wasley Barracks (Essex). Em Novembro foi nomeado ajudante do general Sir John French, comandante das forças expedicionárias inglesas em França. Partiu imediatamente para a França e entrou a fazer serviço no quartel general inglês de Saint Omer. Durante os 18 meses subsequentes serviu com o corpo expedicionário na Flandres e percorreu várias vezes a linha de combate. Esteve primeiro adido à segunda Divisão, sob o comando do Sir H. S. Horne, depois ao 1.^o Corpo de Exército, comandado por Sir Charles Moure e por fim as Divisões da Guarda, sob o comando do Conde de Cavan.

Em Março de 1916 foi nomeado para o Estado Maior do general

comandante das forças expedicionárias do Mediterrâneo e partiu imediatamente para o Egipto. No regresso visitou o quartel general italiano em Udine e nos meados de Junho regressou ás linhas britânicas em França. Foi adido ao XIV Corpo de Exército na Flandres em França. Depois partiu com estas forças para a Itália (Outubro de 1917) e permaneceu na Frente até Agosto de 1918. Por essa ocasião fez uma visita semi-official a Roma. Depois regressou a França e foi adido ao C-rpo Canadiano, em que serviu até ao Armisticio.

Nestas visitas aos diversos pontos do globo onde a Inglaterra defendia os interesses comuns dos Aliados e a grandeza e prestigio do Império, o Principe de Gales soube inculcar coragem a todos, tornando-se simpático pela participação nos riscos e trabalhos comuns e aprendendo aos «Tommies» com a personalização da Inglaterra, que estava sempre presente com os que defendiam e firmavam o seu Império no Mundo. A popularidade que o Principe adquiriu nessa ocasião foi enorme.

Depois do armisticio permaneceu algum tempo com o Corpo expedicionário australiano, na Bélgica e em seguida visitou o exército de occupação no Reno, passando alguns dias com a Divisão de Nova Zelandia e fazendo uma breve visita ao general Pershing, no quartel general americano de Coblenz.

VISITANDO O IMPÉRIO

Regressando à Inglaterra em Fevereiro de 1919, o Principe tomou imediatamente as suas funções officiais, que durante a guerra não pudera desempenhar. Em 29 de Maio foi recebido como cidadão de Londres. Em 5 de Agosto começou a visita ao Império, embarcando no «Renown» em direcção à Terra Nova e ao Canadá, aonde chegou em 15, desembarcando em S. João (Novo Brunswick). Foi a primeira vez que o herdeiro do Império pisou a terra daquella riquissima parte do mundo, uma das joias mais preciosas da Coroa Imperial. Visitou todo aquele grande Dominio e em 10 de Novembro deixou a terra canadiana para ir a Washington, para fazer uma breve visita official ao presidente dos Estados Unidos. Esteve em Nova Iorque e depois de numerosas recepções e festas, partiu para Halifax, onde se despediu do Canadá regressando a Inglaterra. Desembarcou em Portsmouth em 1 de Dezembro.

Pouco tempo se demorou na metrópole do Império. Em 16 de Março de 1920 o «Renown» partiu para a Nova Zelandia e para a Austrália, levando o herdeiro do Império. O grande barco de guerra fez escala por Bridgetown (Barbados), transpôs o Canal do Panamá, visitou S. Diego (Califórnia) Honolulu e Fiji e em 24 de Abril, após um percurso de 14.000 milhas, aportava em Auckland. Um mês se demorou o Principe na Nova Zelandia, visitando toda a ilha, e em 26 de Maio desembarcava em Melbourne. Depois de visitar todos os estados do «Com-

monwealth» embarcou em Sidney, no dia 19 de Agosto. Na viagem de regresso parou em Fiji, Honolulu e Acapulco e depois de transpor outra vez o Canal do Panamá, demorou-se três semanas nas Indias Occidentais. Em 11 de Outubro o «Renown» entrava na baía de Portsmouth.

O Principe teve então algumas semanas de férias, que passou em caçadas e, passado o Natal, retomou as funções do seu alto cargo. O primeiro semestre de 1921 passou-o em Londres, com os intervalos para breves visitas a Oxford, Cambridge, Glasgow, Clyde, as suas propriedades no Devon, em Cornwall e na ilha de Scilly, Cardiff, Newport e Bristol.

Em 26 de Outubro embarcou novamente no «Renown» para a India. De caminho visitou Gibraltar, Malta (onde abriu o primeiro parlamento maltês) e Aden. Chegou a Bombaim em 17 de Novembro. Depois de algumas semanas na India, embarcou em Calcutá para Rangoo, visitou Mandalaí e Madrastra. Por ocasião da sua visita houve certa agitação nativista e chegou a haver alguns disturbios em Bombaim, mas foram rapidamente reprimidos, sem consequências. Em toda a parte a recepção foi esplendida, embora os swarajistas conseguissem em num ponto ou noutro perverter a população a permanecer dentro das suas casas e alhear-se das manifestações.

Em 14 de Fevereiro o Principe recebeu uma mensagem do parlamento indiano. Depois de visitar a fronteira noroeste, um dos pontos sempre agitados do Império, embarcou em Karachi no dia 7 de Março para o Japão, aonde chegou em 12 de Abril, depois de ter visitado Colombo, Port Swettenham, Singapura e Hong Kong. Demorou-se no Império do Sol Nascente até 9 de Maio e na viagem de regresso visitou Manila, Borneo, Penang e o Cairo, chegando a Portsmouth em 20 de Junho.

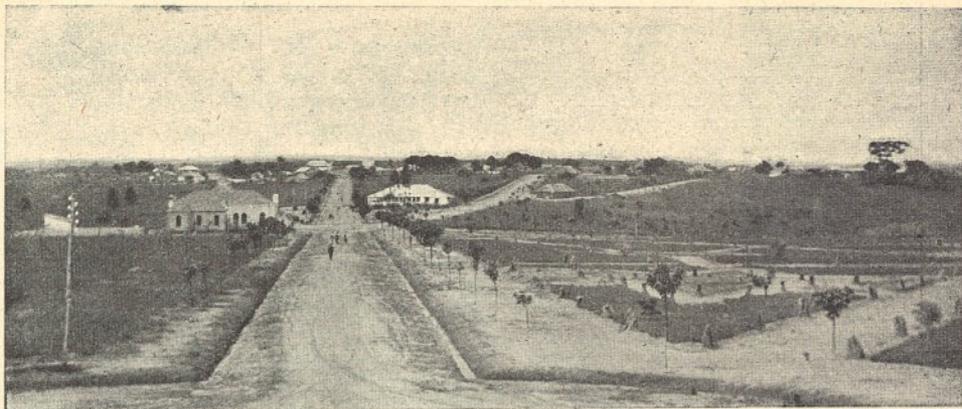
Em Abril de 1925 visitou Bruxelas para presidir á inauguração do monumento da Gratidão Inglesa. Visitou tambem a seguir os campos de batalha da Flandres e do Norte da França

Nos anos de 1925 e 1924 visitou várias localidades e zonas industriais, interessando-se pela situação da industria e pelas condições de vida dos trabalhadores: West Yorkshire, Birminghams, Newcastle-on-Tyne, Nottingham, North Wales, Dundee, etc. Ficou célebre a sua visita á região mineira e a advertência, que então fez aos patrões.

Em 28 de Março de 1925 recommençou as suas viagens no «Repulse». Visitou as colónias da África Occidental e a União Sul-Africana. Aportou em Bathurst e tocou em Gâmbia, Serra Leoa, Costa do Giro e Nigéria. Saíndo de Lagos em 22 de Abril, chegou a Cape Town em 30 e visitou não só os centros urbanos, mas tambem o «hinterland» e numerosas povoações indigenas.



EDUARDO VIII quando Principe de Gales recebendo as saudações do Governu Português ao desembarcar da sua visita a Lisboa



VISTA PARCIAL DA VILA DE MAQUELA DE ZAMBO

aviacão

A CONCLUSÃO DO CRUZEIRO AÉREO ÀS COLÓNIAS

Continuamos hoje a fazer o relato da viagem que os aviadores portugueses estão fazendo às Colónias Portuguesas.

No último número haviam os componentes do Cruzeiro Aéreo às Colónias chegado a Benguela no dia 14, partindo a 15 de manhã, para Nova Lisboa, a 400 quilómetros, fazendo uma aterragem esplêndida. O regosijo foi enorme pois não há memória de dia tão festivo. No aerodromo de Nova Lisboa não se dava, há muitos anos a aterragem de qualquer aparelho, pois êste construído quando o sr. General Norton de Matos era govêrno, não mais funcionou.

A caminho de Lourenço Marques, os oito avídes seguiram no dia 18 o itinerário de ligação entre Angola e Moçambique estabelecido em 1930 por uma comissão que esteve em Nova Lisboa, constituída pelos srs. majores Sintra e Pinho da Cunha, comandantes Ortins Bettencourt e o malogrado capitão Avelino de Andrade e um engenheiro francês. Também na sua viagem a Moçambique, os srs. capitães Pais Ramos e Oliveira Viegas passaram pelo mesmo aerodromo chegando a Vila Luso (México).

Para satisfazer um pedido de Vila Teixeira de Sousa, reuniram-se os Comandos do cruzeiro que deliberaram aceder à representação que lhes foi feita para uma visita ali visita esta que foi feita no dia 19.

E assim foi alterado o percurso estabelecido para a viagem, pois a etapa prevista era Elisabethville. A Vila Teixeira de Sousa, que é um centro comercial importante, fica na região do Dilolo, a pouca distân-

cia de Vila Luso, e é servida pela estação do caminho de Ferro de Benguela, última em território de Angola, na linha Lobito-Katanga. O campo de aviação encontra-se a SE da vila, junto à povoação, e a 12 quilómetros da fronteira do Congo Belga.

No dia 21 a esquadilha partiu com destino a Elisabethville, não o fazendo na véspera em virtude das condições atmosféricas o não permitirem.

O sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca viu-se logo obrigado a abandonar os seus camaradas do Cruzeiro, aos quais só acompanhava, desde há dias, com grande dificuldade, pelo facto de ter sido atacado pelas febres, durante a travessia da Africa Equatorial francesa. Em manifesta inferioridade física, aquêle official, persistiu, porém, em continuar a viagem. Infelizmente um acesso mais violento de febre atacou o illustre aviador e os médicos aconselharam-lhe o abandono immediato da viagem, a que êle teve de submeter-se, contrariadíssimo.

No dia 22, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca seguiu no combóio, para o Lobito, onde aguardará um paquete com destino a Portugal.

A aterragem em Elisabethville foi feita ás 15 horas no aerodromo local, depois uma viagem bastante tormentosa, e aqui se demorou até 23 partindo para Broken Hill, na Rodésia, primeira terra inglesa do percurso, onde não houve festejos em homenagem aos aviadores, pelo luto que ali reina pela morte do Rei de Inglaterra Jorge V.

No dia 24, o cruzeiro partiu ás 8 horas para Tete,

À TABELA

TURISMO E ECONOMIAS

SIMULTANEAMENTE com os preparativos para o recente Congresso de Turismo chegava-nos a notícia que os rápidos do Pôrto iam voltar a ser em dias alternados. Por um lado *turismo*. Por outro *economias*.

Talvez os rápidos do Pôrto não tenham realmente nada que ver com o turismo, mas de facto podem tirar-se deduções do seu desaparecimento parcial.

Para desenvolver o turismo é preciso *bom senso*, mas também dinheiro. Obras, principalmente estradas, bons combóios e bons hotéis. Para montar esta máquina que produzirá riqueza para o país, é preciso dispendir dinheiro, muito dinheiro.

E falando em dinheiro vem a análise do panorama financeiro do momento: e êsse panorama mostra-se por tôda a parte o mesmo: *economias*.

Economisa o particular, restringe os seus vôos ao estrangeiro e até mesmo os seus passeios dentro da sua pátria: é ver a supressão do mísero rápido diário entre as duas primeiras cidades do país.

Economisa o nacional porque as circunstâncias o obrigam a isso, mas economisa também o estrangeiro porque raros são os países onde o desfôgo da vida tenha aumentado. Até os países que vivem do turismo se queixam da diminuição das suas receitas, deminuição que chega a causar pânico nos orçamentos governamentais.

Em Portugal, na realidade, o número dos que em caravana nos visitam — Lisboa em 12 horas — tem aumentado em grande proporção. Mas, o ponto de referência era o *zero* quasi absoluto, e por isso todos os cálculos das probabilidades... da incommensurável fonte de receita do turismo, partiam de base errada.

Há neste belo campo da campanha pró-turismo, pelo menos um lado pelo qual só o país tem a ganhar: é no que os nacionais aproveitam de se lhes arranjar as estradas, ter bons hotéis, enfim a limpeza necessária para mostrarmos uma facec ivivilisada aos que hão-de vir.

Podem não ser muitos, não ser aquela avalanche que há-de enriquecer as mil pequeninas indústrias que vivem do estrangeiro em viagem, mas basta que sejam alguns e êsses alguns reconheçam que temos civilização, — combóios, estradas, água bôa, hotéis, petiscos nacionais — de preferência às vielas clássicas da Alfama e ao fado da tradição com pulgas grátis aos ouvintes, basta meia duzia a gozar o que se crie na miragem do dilúvio de oiro, para que se justifique e aplauda a congregação de esforços em pról do *turismo*, transformados em esforços em pról da *Civilização*.

Quanto aos *rápidos do Pôrto*, suprimidos... são um sintoma da penúria nacional, sinal dos tempos, igual aliás para todos, e em tôdas as terras, mas que é bom de recordar na hora dos eternos projectos e das visões grandiosas.

A R M A N D O F E R R E I R A
(que também podia assinar)
O V E L H O D O R E S T E L O

em Moçambique, que fica a 605 quilómetros de Broken Hill, onde chegaram ás 12 horas.

Desde que os aviões saíram da Amadora, a 14 de Dezembro, percorreram as seguintes etapas:

Amadora-Casablanca	790 km.
Casablanca-Cabo Juby	935 "
Cabo Juby-Port-Etienne	950 "
Port-Etienne-Dakar	800 "
Dakar-Bolamaç	400 "
Bolama-Kayes (só a segunda patrulha).	600 "
Kayes-Bamako (só a segunda patrulha)	500 "
Bamako-Ouagadougou	700 "
Ousgadougou-Niamey	600 "
Niamey-Zinder	700 "
Zinder-Fort Lamy.	600 "
Fort Lamy-Fort Archambault	500 "
Fort Archambault-Bangui	600 "
Bangui-Coquilhatville.	650 "
Coquilhatville-Leopoldville	700 "

Leopoldville-Luanda	600 km.
Luanda-Benguela	460 "
Benguela-Nova Lisboa	400 "
Nova Lisboa-Vila Luso	460 "
Vilã Luso-Teixeira de Sousa-Elisabethville	900 "
Elisabethville-Broken Hill-Tete	820 "
Hille-Tete Tete-Beira	430 "
Tete-Beira Inhambane	350 "
Inhambane-Lourenço Marques	400 "
Total.	14.845 "

No dia 25, partiram ás 8 horas da manhã de Tete para Beira os 8 aviões do Cruzeiro, chegando ás 10,45 (hora local) aterrando normalmente, e no dia 28 chegaram a Inhambane ás 8,15.

Finalmente a esquadilha do Cruzeiro Aéreo ás nossas Colónias concluiu a sua viagem num percurso de 14.845, aterrando em Lourenço Marques no dia 29, ás 10 horas, no campo de aviação.

A COMPANHIA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DO

NORTE DE PORTUGAL

A SUA RECONSTITUIÇÃO FINANCEIRA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A Gazeta tem acompanhado com o interesse que merece o estranho caso da Companhia do Norte de Portugal, cujos corpos gerentes foram suspensos há quasi dois anos e meio das suas funções por um decreto e substituídos por uma comissão administrativa delegada do Governo.

Por várias vezes transcrevemos artigos do jornal A Voz que esclarecem o assunto.

O mesmo faremos ao artigo que segue e que é acompanhado de exposição feita em meados de Julho (há 6 meses) ao Presidente do Ministério pelos corpos gerentes sem lograr qualquer resposta.

É um documento de alto valor que dispensa comentários.

Tenho versado vezes sem conta os assuntos conexos da situação anormal em que essa Companhia se encontra, mercê do D. n.º 22.951 publicado vai para 28 meses. Importa lembrar que, entre as atribuições conferidas pelo decreto à Comissão administrativa e de inquérito, delegada do Governo, por êsse diploma criada, figura o seguinte — além da elaboração e proposta, até 6 de Fevereiro de 1934, de um projecto de convenção com os credores —:

Art. 2.º n.º 2 — Elaborar e propor ao Governo e à assembléa geral, tendo em atenção a maior reciprocidade de interesses e as possíveis condições de reorganização da Companhia, a modificação, condicionamento, substituição ou eliminação de qualquer das cláusulas das concessões de que esta é beneficiária, bem como a introdução de novas cláusulas ou a rescisão de qualquer das concessões.

N.º 3.º — Submeter à assembléa geral, depois de aprovado pelo Ministro das Obras Públicas o projecto de modificação dos estatutos, que as condições de reorganização da Companhia impuzerem.

A Comissão tem pois faculdades descrecionistas de proposta ao Governo para a reorganização da

Companhia, remodelação das suas condições e estatuto. Mas essas propostas depois de aprovadas pelo Governo, têm que ser submetidas ao exame da Assembléa Geral.

Estatue o art. 4.º:

Art. 4.º — Enquanto subsistir a Comissão administrativa, a assembléa geral não poderá reunir nem deliberar, senão quando aquela a convocar para os efeitos exclusivos da convocação.

Importa ainda recordar outros preceitos do decreto, que dávemos ter presente:

Art. 3.º — A comissão administrativa cessa as suas funções imediatamente depois de regularizada a situação financeira da Companhia.

Art. 4.º — A partir da data dêste decreto e enquanto não cessarem as funções da Comissão Administrativa, não poderá ser decretada a falência da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, nem ser proposta ou ter seguimento qualquer execução contra ela.

Assim, pois, dos preceitos citados resulta:

1.º — A apresentação ao Governo, pela Comissão, no prazo de 6 meses, de um projecto de acôrdo com os credores para ser por aquele aprovado;

2.º — A apresentação ao Governo e à Assembléa Geral em prazo indeterminado do projecto de reorganização da Companhia e remodelação das suas concessões, sem ficar definido o procedimento que se deva seguir se há discordância entre o Governo e a Assembléa Geral;

3.º — É impossível qualquer remodelação financeira ou administrativa da Companhia sem audiência da Assembléa;

4.º — As funções da Comissão só terminam depois dessa regularização;

5.º — Só depois de terminarem as funções da Companhia pode ser decretada a sua falência ou dado seguimento a qualquer execução.

* * *

Convém lembrar que à data da aparição do decreto estava convocada a Assembléa Geral para apreciar uma proposta financeira que implicava o pagamento integral aos credores e a conclusão do trôço da Boa Vista à Trindade e outros melhoramentos, mediante a colocação das acções em carteira e da conversão das obrigações cuja taxa de emissão differia muito da que resulta das condições actuais do mercado.

Não foi consentida a reunião e por isso a proposta ficou sem resolução.

Há mesez foi renovada perante os corpos gerentes suspensos, que não podiam dar-lhe seguimento sem saberem se o Governo estava de acôrdo.

Foi isso apresentada em 16 de Julho último uma

exposição a que nos temos referido por várias vezes e que importa publicar na íntegra, pois é um documento elucidativo, que mostra a possibilidade de dar aos credores não 35 % como lhe foi oferecido há meses, nem mesmo 50 % como a um foi proposto, mas a totalidade dos seus créditos.

Segue o documento que está pendente de decisão governamental e é por enquanto simples *memorandum* de uma corporação por enquanto suspensa.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Fez no dia 5 de Agosto dois anos que o «Diário do Governo» publicou o Decreto número 22.951, que suspendeu a Administração da Companhia do Norte, nomeando para a substituir a actual Comissão Administrativa.

Esse mesmo diploma estabelecia, entre outras obrigações, a de a mesma Comissão Administrativa apresentar, no prazo máximo de seis meses, um projecto de acordo com os credores. Decorreram vinte e três meses sem que a mencionada Comissão Administrativa nada conseguisse a tal respeito. Sabe-se, apenas, que foram tentadas negociações com os credores, por meio de cartas circulares, oferecendo-se-lhes 35 % dos seus créditos e mais uma percentagem sobre o produto líquido de uma operação financeira que a Companhia iria realizar, mas que se não diz qual seja, nem em que condições é efectuada.

Ora a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal não carece de sacrificar os credores para resolver definitivamente a crise que temporariamente a afectou.

Ao contrário: pelos seus próprios meios está habilitada a reembolsa-los por inteiro e a concluir ao mesmo tempo todos os trabalhos e construções interrompidas.

Ao Estado também a Companhia não pede qualquer sacrificio, nem mesmo qualquer vantagem nova. Basta que lhe seja permitido levar a efeito a conversão das suas obrigações, emitidas às taxas de 9 e 7,5 %, noutra à taxa uniforme de 5 %, operação que em nada prejudica os interesses dos portadores dos títulos e que apenas representa a aplicação, a uma empresa de utilidade pública, dos processos que o Estado adoptou, com tão grande êxito e vantagem, na conversão de parte dos seus títulos.

Efectivamente, mal se explica que hoje, quando a taxa de juro baixou de maneira sensível e os juros dos Empréstimos do Estado desceram a 4 %, se mantenham títulos garantidos com o juro de 9 e 7,5 %, que apenas se justificavam na época em que foram emitidos pela Companhia.

Feita a conversão e colocadas as 41 mil acções próprias, que a Companhia tem em carteira, a um preço não inferior ao nominal, fica a Companhia do Norte habilitada a:

— concluir em poucos meses a linha da Boavista à Trindade;

— pagar integralmente aos seus credores;

— levar a efeito, com o saldo restante, vários melhoramentos nos serviços da Exploração e designadamente adquirir automotoras.

As negociações para a realização de uma operação em bases idênticas estavam quasi concluídas quando da publicação do Decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933.

Nesses termos não podiam prosseguir as negociações entabuladas, ficando, porém, nos arquivos da Companhia toda a correspondência que a tal respeito se trocou.

Deve salientar-se que a Companhia do Norte tomou sobre si o encargo não só de unificar a bitola de via das duas linhas, como também o da construção da segunda via entre a Boavista e a Sr.ª da Hora, melhoramentos esses já concluídos em 1932. E é também de bonderar que a Companhia do Norte é já para o Estado apreciavel fonte de receita, pois só de encargos directos contribue anualmente com cerca de 1.400 contos; sem contar com as inumeras fontes de receita que individualmente, digo, que indirectamente promove e desenvolve.

Tivera sempre a Companhia saldos positivos até à incidência do período agudo da crise. Com esta as suas receitas foram afectadas, como aliás as de todas as outras emprêzas congêneres. Todavia, um rigoroso sistema de economias reduzira sensivelmente os seus perniciosos efeitos e, assim, logo no primeiro semestre de 1933 o desequilíbrio das contas quasi desaparecera, dando lugar à previsão de que em breve cessariam os «deficits».

Com efeito a Companhia do Norte tem já hoje novamente saldo positivo de Exploração, que muito maior será no dia em que deixar de suportar os pesadíssimos «deficits» da linha do Vale do Tamega e conseguir abrir à exploração o troço da Boavista à Trindade, trazendo as suas linhas ao coração da cidade do Porto.

Concluída a operação a que se aludiu, nas bases que a seguir se indicam, fica sendo a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a empresa ferroviária de mais largo futuro e mais sólida situação económica e financeira, sem que para tal se tenham de sacrificar os interesses de quem quer que seja:

Efectivamente:

— O Estado não efectuará nenhum novo sacrificio e em compensação vê regularizada em excelentes condições a vida de uma emprêsa de utilidade pública, com valiosíssimos serviços prestados à região.

— Os credores serão reembolsados por inteiro, restabelecendo-se por essa forma todo o crédito que a Companhia merece.

— Os acionistas verão inteiramente respeitados os seus direitos, como é de inteira justiça, pois é justo não esquecer que na Capital do Norte se acha englo-

bado o das suas Companhias que a precederam e que acrescentaram ao patrimonio do Estado 120 quilómetros de linhas construídas há cincoenta anos, sem auxílio do Tezouro, no valor de 3.000 Contos-Ouro, cerca de 70.000 Contos na nossa moeda, que além de terem assegurado sensível aumento da receita de impostos, são factor valioso do desenvolvimento económica regional.

BASES PARA A ORGANIZAÇÃO DA COMPANHIA

BASE I—A reorganização da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal assentará principalmente na conclusão rápida e imediata da linha da Boavista à Trindade, no pagamento integral aos seus crédores e no melhoramento das condições de Exploração.

BASE II—Para conseguir o exposto na Base I, a Companhia carece, unicamente, de se aproveitar dos próprios recursos, sem gravame novo para o Estado nem alargamento das regalias concedidas pelos Decretos n.ºs 12.568 e 12.989, de 29 de Outubro de 1926 e 6 de Janeiro de 1927 e diplomas complementares de 18 de Março de 1929, 7 de Dezembro do mesmo ano e 1 de Fevereiro de 1930.

BASE III—A Companhia do Norte fará a conversão das suas obrigações emitida às taxas de 9 % e 7,5 %, para um tipo único à taxa de 5 %.

Essa conversão será facultativa, isto é, oferecer-se-á aos obrigacionistas o reembolso ao par ou novo título por cada um dos anteriores.

N. B. — Convém não esquecer que nenhum dos portadores adquiriu as actuais obrigações por preço superior ao valor nominal. Ao contrário: parte delas foram emitidas abaixo do par e até aquelas com que ficou a Caixa Geral de Depósitos foram tomadas com uma diferença de 12 pontos, para menos.

BASE IV—O Estado para efectivação da operação descrita, não aumentará em caso algum a sua responsabilidade, nem prorrogará o prazo pelo qual foi concedida a Garantia de Juro.

O montante da anuidade teórica de cálculo dessa Garantia, a que se referem os Decretos já aludidos n.ºs 12.568 e 12.988 e o Contrato de 8 de Agosto de 1927 e alterações posteriores, não sofrera qualquer modificação.

BASE V—Serão colocadas as acções em carteira a um preço não inferior ao nominal.

BASE VI—Os crédores e fornecedores serão pagos integralmente pela importância real dos seus créditos à data de 5 de Agosto de 1933.

BASE VII—Serão terminados dentro de alguns meses os trabalhos de construção da linha da Boavista à Trindade, cuja exploração provisória se iniciará

imediatamente, sem dependência da construção prévia da estação terminus definitiva.

BASE VIII—Para bõa execução do referido nas anteriores Bases, apenas se pede que o Estado conceda a prorrogação de todos os prazos contratuais por um lapso de tempo igual àquele em que a actual Comissão Administrativa se encontra em funções, acrescido de mais seis meses e se cumpra em tudo o mais o contrato de 8 de Agosto de 1927.

BASE IX—A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, por seu turno, continuará a cumprir integral e pontualmente, nos seus precisos termos, o contrato assinado com o Estado, tal como sempre fez até 5 de Agosto de 1933.

BASE X—A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal prolongará, com os seus próprios recursos, a via dupla da Senhora da Hora a Matozinhos-Leça.

BASE XI—O produto da conversão das Obrigações e venda dos Títulos em Carteira será exclusivamente empregado na conclusão dos trabalhos da linha da Boavista à Trindade e no reembolso integral dos crédores.

Constituir-se-á com o saldo restante um fundo destinado a aquisição de automotoras e melhoramento das condições de Exploração.

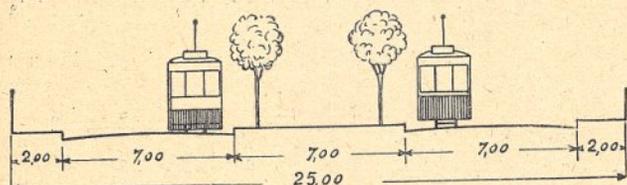
BASE XII—Serão acordadas com o Estado modalidades de Exploração, pelas quais deixem de estar a cargo da Companhia os «deficits» das linhas do Vale do Tamega, ou seja rescindido, de comum acôrdo, o respectivo contrato de transferência.

Os saldos negativos, anteriores à data em que tiver lugar êsse acôrdo serão regularizados na mesma ocasião e pela mesma forma, tendo em atenção o contrato em vigor.

BASE XIII—A economia da operação descrita, em numeros redondos e aproximados, será a seguinte:

Produto líquido da conversão das Obrigações, deduzidos todos os encargos bancários e outros	12.000 contos
Produto líquido mínimo da venda ao par das Acções em Carteira	4.100 "
Total	<u>16.100 contos</u>
Conclusão das obras da Boavista à Trindade	3.500 contos
Reembolso de crédores	10.500 "
Saldo aproximado da operação, destinado ao fundo de aquisição de automotoras e outros serviços relacionados com a melhoria das condições da exploração	2.100 "
Total	<u>16.100 contos</u>

BASE XIV—Logo que sejam aceites em princípio as bases anteriores, será dada ao Governo garantia da sua completa execução.

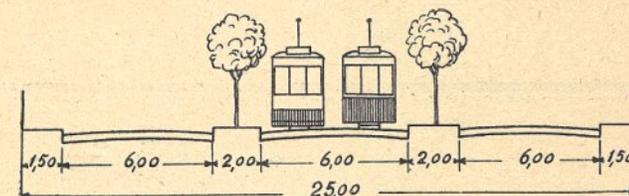


AVENIDA ALMIRANTE REIS — Perfil actual

AS GRANDES COMUNICAÇÕES DE LISBOA

RÊDE DE ARTÉRIAS RADIAIS E TRANSVERSAIS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA



AVENIDA ALMIRANTE REIS — Perfil proposto

PUBLICOU *A Voz* uma série de 6 artigos em que expoz um notável plano de melhoramento das comunicações de Lisboa, inteligentemente elaborado pelo distinto engenheiro António Belo, autor do projecto do porto de pesca em Pedrouços, da estação de caminhos de ferro central e marítima no terraplano da Alfândega, da modificação da avenida marginal e estrada para Cascais, em que se suprimiam as principais passagens de nível.

Embora se não refira esse plano aos caminhos de ferro, tem com eles íntimas conexões, especialmente no que respeita á circulação nos tranvias da cidade. Não fica pois deslocado na *Gazeta* um resumo dêsse estudo.

* * *

São notórias as crescentes dificuldades de circulação na parte central e mais antiga de Lisboa, mercê do considerável desenvolvimento dos transportes mecânicos: eléctricos e automóveis. Importa por isso «definir por fôrma definitiva o sistema das grandes artérias da cidade», tendo em vista o futuro e a grande área que lhe foi atribuída, na qual se fazem os trabalhos de urbanisação.

* * *

Nessas artérias ha que ter em conta o seu traçado e o perfil transversal, corrigindo-se imperfeições existentes. Assim nas Avenidas Fontes e Almirante Reis com 30^m e 25^m de largura importa colocar ao centro uma faixa para a circulação privativa dos eléctricos, ladeada de passeios para os piões que os aguardam ou dêles descem, deixando-se as faixas laterais para o movimento dos automóveis e outros carros.

Os desenhos juntos mostram os perfis actual e proposto da Avenida Almirante Reis.

São modificações pouco dispendiosas e sobremodo úteis.

* * *

É a Baixa o centro da vida social e comercial da cidade. Dela devem partir as grandes artérias radiais de comunicação, cruzando as transversais paralelas e concêntricas. Formam-se assim grandes malhas dentro das quais se deve fazer a urbanização da cidade por moradias independentes, que tenham jardim em vez da urbanização em blocos por prédios de muitos andares.

O centro de irradiação das comunicações deve ser

a praça do Comércio, que antes deveria chamar-se do *Estado* por ser o foco da vida oficial e séde de quasi todos os Ministérios.

As artérias radiais, derivadas da orografia da cidade, devem ser as seguintes, segundo o plano Belo:

a) *Leste-Oeste* — É a avenida 24 de Julho, que deve ser prolongada do Cais do Sodré à praça do Comércio e para o outro lado tem a continuação na Avenida da Índia e a estrada marginal para a Costa do Sol.

b) *Nordeste-Sueste* — É a Avenida da Liberdade prolongada através do Parque Eduardo VII para ir terminar numa praça em Palhavã, que o sr. Belo chama praça *Salazar*.

Deve haver, no ponto culminante a par da Penitenciária, uma praça que sirva de miradouro do magnífico panorama da cidade e do Tejo.

Da praça Salazar irradiam as avenidas transversais de Berne, a que venha a Alcantara, a auto-estrada para Cascais, que passa pelo Calhariz ao Norte do Parque projectado da Serra de Monsanto e uma avenida directa para o Lumiar. Pela auto-estrada faz-se a ligação mais directa com Bemfica e Sintra.

c) *Norte-Sul* — É a avenida Almirante Reis prolongada até o Aerodromo projectado e que cruza as transversais, que vão uma ao Beato e a outra aos Olivais.

Terá a sua origem na Praça da Figueira.

d) *Nordeste-Sudoeste* — É a avenida marginal, da praça do Comércio a Sacavém, onde se liga com a estrada de Lisboa a Santarém.

Lembra ainda o sr. Belo outras mais restritas, a saber: rua do Carmo, Chiado, Loreto, calçada da Estrela e seus prolongamentos ao vale de Alcantara; Cais do Sodré, rua do Alecrim, S. Pedro de Alcantara, rua da Escola Politécnica, Praça do Brazil, Amoreiras, rua Saraiva de Carvalho e Campo de Ourique.

Para desafogo dessas duas artérias e melhoria do Bairro Alto são propostas avenidas que partem da Praça de Camões á escadaria do palácio do Parlamento com um ramal para a Praça do Rio de Janeiro, conforme veremos em artigo posterior.

* * *

Vejamos agora as artérias transversais indicadas na memória do Sr. Belo.

Primeira transversal (já construída) — Avenida Wilson, rua de S. Bento, praça do Brazil, rua Bramcamp, avenida Fontes, rua Morais Soares, Alto de S. João e prolongamento a Xabregas. Demanda algum alargamento no extremo superior da rua de S. Bento.

Segunda transversal — Parte da Avenida da Índia pelo vale de Alcantara a Campolide, onde passa por cima do túnel para ir á praça Salazar. Segue pela Avenida de Berne ao Campo Pequeno para cruzar no Arieiro a Avenida Almirante Reis e ir terminar no Beato. Liga-se em Chelas com a ponte sobre o Tejo projectada do Beato ao Montijo.

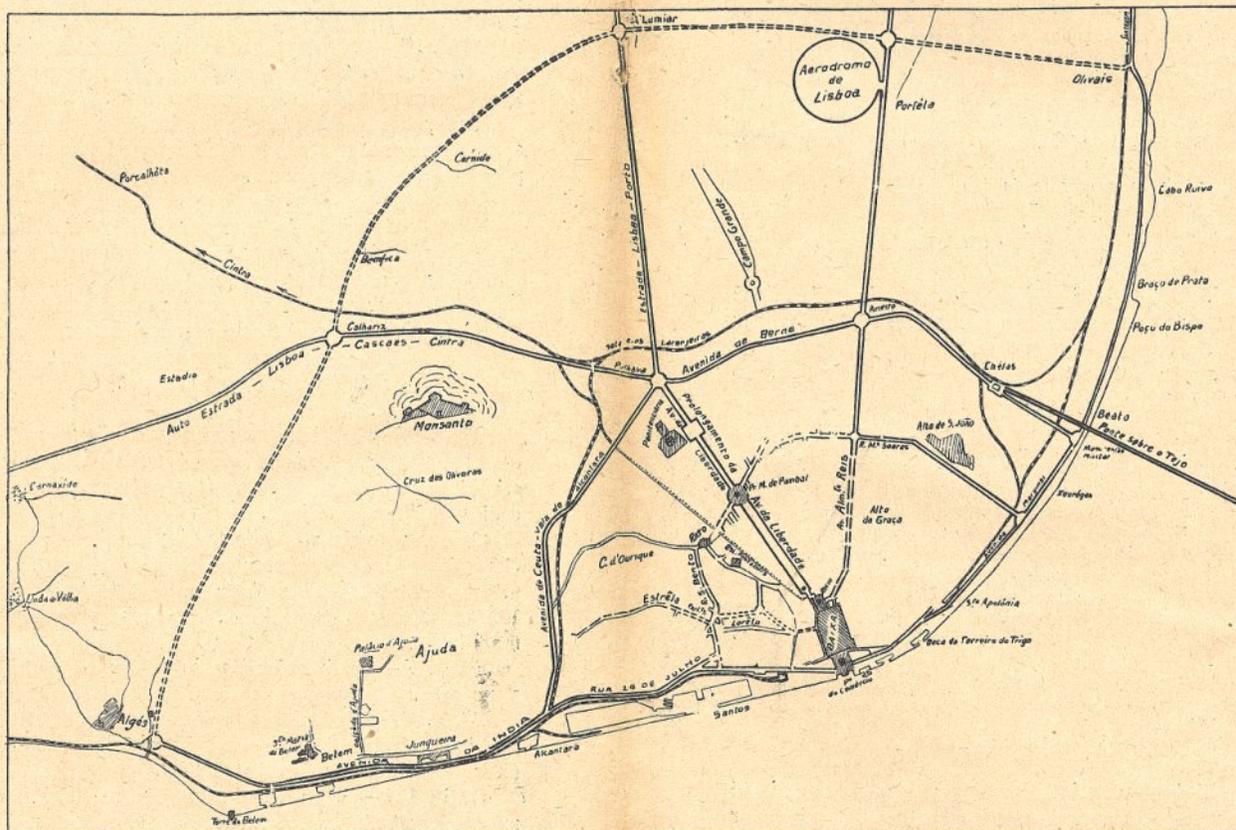
Põe o aeroporto em comunicação com toda a parte ocidental da cidade e liga-se com a auto-estrada de Cascais por directriz preferível á que foi estudada da Rotunda Marquês de Pombal á Cruz de Oliveira com altíssimo e caro viaduto sobre a ribeira de Alcantara e perfil acidentado.

Terceira transversal — É a estrada de circunvalação de Algés por Bemfica ao Lumiar, ao Aerodromo e aos Olivais.

* * *

Fica assim definido o plano racional das principais artérias radiais e transversais, indicado no esquema que ilustra o artigo e no qual se suprimiram minucias da planta para o tornar mais legível.

Noutro artigo darei notícia resumida dos alvites do Sr. Belo para o descongestionamento da Baixa, felizes complementos do seu plano geral.



ESQUEMA DO PLANO GERAL DE COMUNICAÇÕES DE LISBOA

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

c) Material de 39,8 quilogramas por m. l.
§ 1.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,09.

N.º 220 — 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 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,6411	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
141,148	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22,8	h. de capataz de via
578	h. de assentador
359,5	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 221 — 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 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,6856	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
141,992	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22,9	h. de capataz de via
580	h. de assentador
361	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 222 — 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 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,750	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
142,856	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
582	h. de assentador
362,5	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 223 — 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 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,7745	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
145,679	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
584	h. de assentador
364,2	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 224 — 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 2^m,20 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,8187 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
- 144,522 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 586,5 h. de assentador
- 366 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 225 — 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 2^m,25 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,8651 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
- 144,566 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 588,5 h. de assentador
- 367,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 226 — 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 2^m,30 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,9076 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
- 146,210 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 590,5 h. de assentador
- 369,2 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 227 — 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 2^m,35 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,952 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
- 147,054 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 592,5 h. de assentador
- 370,8 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 228 — 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 2^m,40 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,9965 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
- 147,896 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 594,5 h. de assentador
- 372,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 229 — 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 2^m,45 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 8,0407 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
- 148,740 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 23,5 h. de capataz de via
- 596,5 h. de assentador
- 374,2 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 230 — 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 2^m,50 e incluindo balastragem.

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

8,0851 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
149,584	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,6 de diâmetro
24 h.	de capataz de via
598,6 h.	de assentador
376 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 231 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,1296 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
150,428	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h.	de capataz de via
600,7 h.	de assentador
377,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 232 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,174 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
151,272	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h.	de capataz de via
602,7 h.	de assentador
379 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 232 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,2185 T	de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas

950	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
17	travessas rectangulares
151,841	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h.	de capataz de via
605 h.	de assentador
381,8 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 234 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,2627 T	de carris Vignole de aço
52	barretas de cantoneira
104	parafusos de via com porcas e anilhas
956	«tirefonds» correntes
156	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
18	travessas rectangulares
152,672	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h.	de capataz de via
607,2 h.	de assentador
383,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 235 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,3072 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
153,504	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h.	de capataz de via
609,3 h.	de assentador
385 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 236 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,3516 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 jogo de travessas especiais
 19 travessas rectangulares
 154,335 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 24,5 h. de capataz de via
 611,5 h. de assentador
 387 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 237 — 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 2^m,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,396 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
 155,167 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 24,5 h. de capataz de via
 613,5 h. de assentador
 388,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 238 — 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 2^m,00 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,4405 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
 155,997 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 24,5 h. de capataz de via
 615,5 h. de assentador
 390,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 239 — 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 0,08 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
 8,4847 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
 156,828 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
 392 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 240 — 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 180^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
 8,5292 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
 157,660 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 620 h. de assentador
 393,8 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

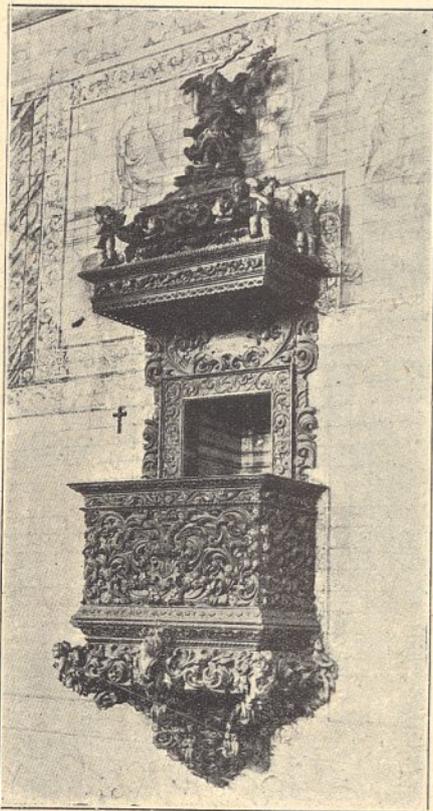
Rua do Amparo, 51
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PORTUGAL



BARCELOS



Púlpito do Têrço



TURÍSTICO

B R A G A



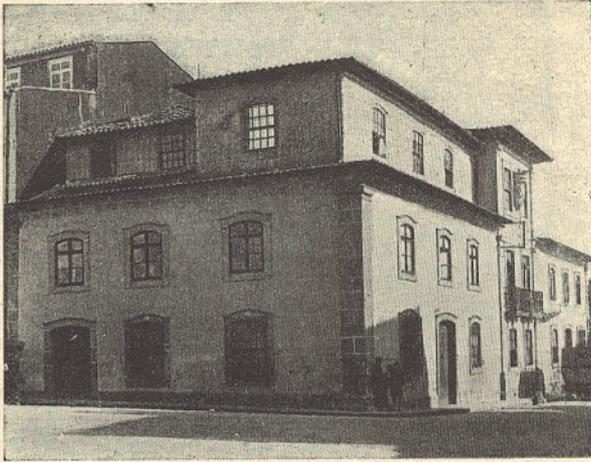
Hotel Aliança



BARCELOS



Mercado Municipal



B A R C E L O S
Creche de Santa Maria

B R A G A
Arco da Porta Nova



B A R C E L O S
Um aspecto da Feira

OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO EM 1935

Nos numeros anteriores publicamos as notas dos trabalhos mais importantes efectuados nas linhas das Companhias da Beira Alta, Vale do Vouga, Caminhos de Ferro Portugueses e Benguela.

Por nos ter chegado tarde só hoje podemos dar noticia dos trabalhos que efectuou a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que se segue.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Linha de Bragança — Assentamento de uma via de resguardo na estação de Frechas.

Construção de um anexo para W. C. no edificio de passageiros da mesma estação.

Reparações de conservação nas habitações do pessoal da estação de Tua: e nos edificios de passageiros das estações de Mirandela e Bragança e apeadeiro de Tralhão.

Linha do Vale do Corgo — Ampliação das casas dos partidos de conservação de via. N.º 1, 5 e 8.

Construção de uma toma d'água na estação de Sabrozo.

Idem de uma casa de guarda no apeadeiro de Fonte Nova (Km.º 94,354).

Renovação da parte metálica da via, na extensão de 22.668,70 (entre Km.º 1.330,50 e 23.999,20).

Linha do Vale do Sabor — Construção de muros de vedação das instalações do Serviço de Via, na estação de Mogadouro.

Ampliação da casa de guarda da estação de Moncorvo, para a adaptar a habitação do Inspector do Serviço do Movimento.

Assentamento de uma báscula de 20 ton. na estação de Pocinho.

Linha de Viseu — Construção de uma W. C. nas Oficinas de Traco, na estação de Viseu.

SERVIÇO DE OFICINAS

Transformou-se a carruagem A. By. 61 linha de Bragança, ficando a 1.ª classe com corredor la-

VIAGENS E TRANSPORTES

O comboio n.º 1.116, das linhas do Sado e Sul, foi suprimido entre Setubal e Barreiro. Os comboios n.ºs 803 e 804, que circulam entre Barreiro e Santiago de Cacem, continuam a efectuar-se aos Domingos. Porém, são suprimidos, naqueles dias, os comboios n.ºs 802 e 805, que ligam o Barreiro à Funcheira, e os n.ºs 821, 822, 825 e 826, da linha de Sines.

— O horário das linhas do Sul e Sueste sofreu as seguintes alterações: supressão do comboio n.º 1.116, entre Setubal e Barreiro, e, aos Domingos, do n.º 912, que circulava no ramal do Montijo. Por outro lado, foi estabelecido o comboio n.º 924, que parte do Montijo s 11 e 30, para chegar ao Pinhal Novo s 11 e 53.

— A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro publicou o 3.º aditamento ao cartaz horário C. H. 26 em que informa que a circulação dos combóios n.ºs 11 e 12, indicada no 2.º aditamento ao Cartaz C. H. 26, será mantida até aviso em contrário.

— A mesma Companhia publicou o 7.º adiamento ao cartaz horário C. H. 26 da linha de Santa Comba Do a Vizeu em que avisa que dsde 25 de Janeiro do corrente  suprimido o comboio n.º 55 que se efectuava aos sabados e o n.º 60 que se efectuava s segundas-feiras.

Dsde a mesma data os comboios n.ºs 52 e 57 passam a efectuar-se às segundas, quintas-feiras e sabados.



CAMINHOS DE FERRO

Foi nomeado vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro o sr. eng.º Alvaro de Lima Henriques, na vaga ocorrida pelo falecimento do sr. eng.º João Ferreira de Mesquita.

— Foi transferida da Société Anonyme Belge des Mines d'Aljustrel para a Société Anonyme de Produits et Engrais Chimiques du Portugal o direito de propriedade e exploração do ramal do caminho de ferro entre Praia-Sado e o rio Sado, construido pela primeira destas sociedades.

teral e 2 compartimentos com portas de correr, e com 6 lugares cada.

Transformou-se o wagon L. R. 20, da linha do Vale do Sabor, em wagon oficina-dormitório do Servio de Via e Obras, ficando com um compartimento para dormitório, outro para oficinas com bancada e outro para depósito de ferramentas e materiais.

Iniciou-se a construção de 6 wagons JJ sbore bogies, carga 15 ton., sendo 3 com freio e 3 sem freio, destinados às linhas do Corgo e do Sabor.

Fizeram-se as seguintes grandes reparações:

Locomotivas	1
Carruagens	6
Wagons	13

E reparações de conservação e pequena reparação:

Locomotivas	157
Carruagens	171
Wagons	255
Fourgons	40

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

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Secretaria

Decreto n.º 26:224

Usando da faculdade que me confere o n.º 1.º do artigo 81.º da Constituição: hei por bem conceder ao Doutor António de Oliveira Salazar a exoneração que me pediu de Presidente de Conselho, lugar que me apraz declarar exerceu com zelo, inteligência e acendrado patriotismo.

Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA.

Decreto n.º 26:225

Usando da faculdade que me confere o n.º 1.º do artigo 81.º da Constituição: hei por bem, sob proposta do Presidente do Conselho, conceder ao tenente-coronel Henrique Linhares de Lima, Doutor Manuel Rodrigues Júnior, Doutor António de Oliveira Salazar, coronel Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa, comandante Aníbal de Mesquita Guimarães, Doutor Armindo Rodrigues Monteiro, Dr. Duarte Pacheco, licenciado em direito José Silvestre Ferreira Bossa, Doutor Eusébio Tamagnini de Matos Encernação, engenheiro Sebastião Garcia Ramires e Dr. Rafael da Silva Neves Duque a exoneração que me pediram de Ministros do Interior, Justiça, Finanças, Guerra, Marinha, Negócios Estrangeiros, Obras Públicas e Comunicações, Colónias, Instrução Pública, Comércio e Indústria e Agricultura, lugares que me apraz declarar exerceram com zelo, inteligência e acendrado patriotismo.

Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar.*

Decreto n.º 26:226

Usando da Faculdade que me confere o § 1.º do artigo 106.º da Constituição; hei por bem, sob proposta do Presidente do Conselho, conceder ao Doutor João Pinto da Costa Leite a exoneração que me pediu de Sub-secretário de Estado das Finanças e interino das Corporações e Previdência Social, lugares que me apraz declarar exerceu com zelo, inteligência e acendrado patriotismo.

Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar.*

Decreto n.º 26:227

Usando da faculdade que me confere o n.º 1.º do artigo 81.º da Constituição: hei por bem nomear o Doutor António de Oliveira Salazar Presidente do Conselho.

Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA.

Decreto n.º 26:228

Usando da faculdade que me conferé o n.º 1.º do artigo 81.º da Constituição: hei por bem, sob proposta do Presidente

do Conselho, nomear o Dr. Mário Pais de Sousa, Doutor Manuel Rodrigues Júnior, Doutor António de Oliveira Salazar, coronel Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa, comandante Manuel Ortins Beitecourt, Doutor Armindo Rodrigues Monteiro, major de engenharia Joaquim José de Andrade e Silva Abrançes, Dr. Francisco José Vieira Machado, Doutor António Farinha Carneiro Pacheco, Dr. Pedro Teotónio Pereira e Dr. Rafael da Silva Neves Duque respectivamente Ministros do Interior, Justiça, Finanças, Guerra, Marinha, Negócios Estrangeiros, Obras Públicas e Comunicações, Colónias, Instrução Pública, Comércio e Indústria e Agricultura, Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar.*

Decreto n.º 26:229

Usando da faculdade que me confere o § 1.º do artigo 106.º da Constituição: hei por bem, sob proposta do Presidente do Conselho, nomear o Dr. Manuel Rebêlo de Andrade e o Doutor João Pinto da Costa Leite respectivamente Sub-secretários de Estado das Corporações e Previdência Social e das Finanças.

Publique-se.

Paços do Governo da República, 18 de Janeiro de 1956.—
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar.*

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso de Contribuições e Impostos

Recurso ordinário n.º 4458, sôbre imposto profissional do ano de 1953-1954 (empregado por conta de outem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente João Gomes da Cruz, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

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

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com séde em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, reclamou perante o Chefe da Repartição de Finanças do conselho de Espinho contra o imposto profissional lançado ao ex-agente João Comes da Cruz no ano económico de 1953-1954, com o fundamento de êle ter sido reformado em 1 de Março de 1954, deixando desde essa data de lhe prestar serviço, pelo que pediu a nulção e restituição da colecta na parte respeitante ao último trimestre daquele ano económico.

Ofereceu testemunhas e juntou uma procuração.

A fiscalização confirmou a fl. 5 v a alegação da reclamante, mas o chefe da Repartição de Finanças, depois de inquiridas as testemunhas oferecidas, julgou improcedente a reclamação, por entender que a Companhia não tinha legitimidade para reclamar.

Em recurso interposto para o tribunal da 2.ª instância, foi aquela decisão confirmada, pelo Acórdão de fl. 18, que êste Supremo Tribunal revogou, mandando, pelo acórdão de fl. 18, baixar o processo à 2.ª instância para conhecer da reclamação.

Proferiu então aquele tribunal o acórdão de fl. 32 v, que negou provimento ao recurso e julgou improcedente a reclamação.

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

O processo não contém nulidades.

O que tudo visto.

Com a sua minuta de fl. 42, juntou a recorrente o documento de fl. 44, que não é de considerar por a isso obstar o artigo 20.º do decreto n.º 16.735, de 13 de Abril de 1929.

Fundou-se o acórdão recorrido, para negar provimento ao recurso, na falta de prova do pagamento do imposto profissional impugnado.

Não procede tal fundamento, porquanto não há disposição legal que exija tal prova para se poder reclamar contra uma colecta indevidamente lançada.

No caso de cobrança coerciva, a lei até permite a interposição do recurso extraordinário no prazo de seis meses depois de efectuada a respectiva citação — artigo 52.º, n.º 2.º, alínea 2), do decreto n.º 16.735 — e a execução fica suspensa se o recorrente caucionar o pagamento da contribuição executanda — artigo 158.º do Código das Execuções Fiscais.

E também a apreensão em juízo do duplicado da participação de cessação de indústria ou do exercício da profissão, faz sustar o procedimento executivo pela colecta liquidada posteriormente à cessação quando se mostre ter sido apresentada perante o contencioso das contribuições e impostos a competente reclamação e até decisão desta ou dos recursos dela interpostos — decreto n.º 17.30, de 7 de Dezembro de 1929, artigo 2.º § 3.º

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

No caso dos autos não há dúvida de que o ex-agente da Companhia recorrente, João Gomes da Couz, deixou de lhe prestar serviço desde 1 de Março de 1934, por ter sido reformado nessa data; assim o afirmou a fiscalização e assim foi provado pelos depoimentos das testemunhas inquiridas.

Em face de tam concludente prova, a consequência lógica e legal é a anulação do imposto profissional que lhe foi lançado, na parte respeitante ao último trimestre do ano económico de 1933-1934, como se pede na reclamação de fl. 2.

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

Lisboa, 15 de Novembro de 1935. — *J. Novais — Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho.* — Foi presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 2 de Janeiro de 1935. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues.*

Recurso ordinário n.º 4.439, sobre imposto profissional do ano de 1933-1934 (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Manuel Alberto Heitor, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Guilherme Augusto Coelho.

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

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com sede em Lisboa, reclamou a anulação de um trimestre da colecta do imposto profissional liquidada no 7.º bairro fiscal desta cidade, para o ano de 1933-1934, ao seu empregado Manuel Alberto Heitor, alegando que este foi demitido em 1 de Março de 1934.

A reclamação foi indeferida, com fundamento em que, embora os autos provassem que o colectado deixou de prestar serviço à reclamante, continua a exercer a sua profissão por conta de outra entidade — a Sociedade de Construções e Reparações Navais.

A 2.ª instância, para onde a reclamante recorreu, revogou a sentença, com fundamento em que a recorrente era parte ilegítima para reclamar enquanto não lhe fôsse exigido o paga-

mento da impugnada colecta; porém este Supremo Tribunal revogou o respectivo acórdão e julgou a referida Companhia parte legítima para reclamar e recorrer das colectas dos seus empregados, nos mesmos termos em que estes o podem fazer.

Baixou então o processo à 2.ª instância, que pelo seu acórdão a fl... julgou o pedido improcedente, com fundamento em que o recorrente não provou o pagamento da colecta reclamada, como era necessário.

Com esta decisão não se conformou a interessada, pelo que dela recorreu para este Supremo Tribunal, com legitimidade e em tempo.

O que tudo visto:

Tem razão o recorrente.

Já ficou assente neste processo, em acórdão deste Supremo Tribunal, que os responsáveis solidariamente pelas colectas dos seus empregados podem reclamar contra a sua liquidação, nos mesmos termos em que o podem fazer os próprios colectados.

Nenhuma disposição legal obriga o contribuinte a pagar a contribuição ou imposto para poder reclamar, pelo que tal exigência não pode ser feita à recorrente.

A própria lei prevê a hipótese de ao decidir-se a reclamação a final não estar paga a importância em questão, embora as reclamações e recursos não tenham efeito suspensivo senão em certos casos.

Improcede também o argumento com que a 1.ª instância indeferiu a reclamação.

O que está unicamente em causa é a colecta liquidada ao contribuinte como empregado da recorrente e não como empregado de outra entidade.

Se se tratasse de uma tributação de taxa fixa ainda se poderia dizer que havia apenas mudança de responsável solidário pelo seu pagamento e, nesta hipótese, a decisão não deveria concluir pela improcedência do pedido, mas unicamente por declarar a recorrente sem responsabilidade pelo pagamento da colecta.

Mas, desde que a colecta é variável conforme o vencimento do empregado, podendo até não haver lugar à sua liquidação por tal vencimento ser inferior ao limite do rendimento colectável, só há que ordenar a anulação da colecta impugnada, e a administração liquidará nova colecta ao empregado.

Os autos provam que este deixou o serviço da recorrente em 1 de Março de 1934, pelo que há que anular a colecta na parte respeitante a um trimestre.

Pelo exposto, e com o duto parecer desfavourável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam as decisões recorridas e atendem a reclamação, pelo que se passará título de anulação respeitante a um trimestre.

Sem custas nem selos.

Lisboa, 15 de Novembro de 1935. — *Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho — J. Novais.* — Foi presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes.*

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

Recurso ordinário n.º 4.446, sobre imposto profissional do ano de 1933-1934 (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-empregado Marco António de Oliveira Montaurý do Nascimento, recorrida a Fazenda Nacional, e de que é relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acordam, em conferência, na secção do contencioso das contribuições e impostos do Supremo Tribunal Administrativo: A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima com sede em Lisboa, na calçada do Duque, 20,

reclamou, perante o chefe da Repartição de Finanças do 7.º bairro fiscal, contra o imposto profissional lançado no ano económico de 1933-1934 ao seu ex-agente Marco António de Oliveira Montauru do Nascimento, pedindo a anulação e restituição do referido imposto na parte respeitante aos dois últimos trimestres do mencionado ano económico, com o fundamento de aquele seu ex-agente ter sido reformado em 1 de Janeiro de 1934, deixando desde essa data de lhe prestar serviço.

Ofereceu testemunhas e juntou uma procuração.

A fiscalização confirmou o alegado pela reclamante, mas o chefe da Repartição de Finanças, depois de ouvir as testemunhas oferecidas, indeferiu a reclamação.

Com tal decisão se não conformou a reclamante, que dela recorreu para o tribunal da 2.ª instância, que, pelo acórdão de fl. 19, não considerou a Companhia parte legítima para reclamar; mas esse acórdão foi revogado pelo acórdão de fl. 29, d'este Supremo Tribunal que mandou baixar o processo à 2.ª instância para conhecer da reclamação.

Foi então proferido o acórdão de fl. 35 v, que negou provimento ao recurso e confirmou a sentença da 1.ª instância.

Dêse acórdão vem este recurso, que está em tempo.

As partes são legítimas e o processo não contém nulidades. O que tudo visto:

Com a sua minuta de fl. 42 juntou a Companhia recorrente o documento de fl. 44, que não é de considerar, por a isso obstar o artigo 20.º do decreto n.º 16:753, de 13 de Abril de 1929.

Fundou-se o acórdão recorrido para negar provimento ao recurso na falta de prova de pagamento do imposto impugnado.

Não procede tal fundamento, porque não há disposição legal que exija tal prova para se poder reclamar ou recorrer contra uma colecta indevidamente lançada.

No caso de cobrança coerciva a lei até permite a interposição do recurso extraordinário no prazo de seis meses depois de efectuada a respectiva citação — artigo 52.º, n.º 2.º, segunda alínea, do decreto, n.º 16:753 —, e a execução fica suspensa se o recorrente cautionar o pagamento da colecta exequenda — artigo 138.º do Código das Execuções Fiscais.

E também a apresentação em juízo do duplicado da participação de cessação de indústria, ou do exercício da profissão, faz sustar o procedimento executivo pela colecta liquidada posteriormente à cessação quando se mostre ter sido apresentada perante o contencioso das contribuições e impostos a competente reclamação e até decisão desta ou dos recursos dela interpostos — decreto n.º 17:750, de 7 de Dezembro de 1929, artigo 2.º, § 5.º.

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

No caso dos autos não há dúvida de que o ex-agente da Companhia recorrente Marco António de Oliveira Montauru do Nascimento deixou de lhe prestar serviço desde 1 de Janeiro de 1934, data em que foi reformado, e assim tem fundamento o pedido de anulação do imposto profissional que lhe foi lançada no ano económico de 1933-1934, na parte respeitante aos dois últimos trimestres dê-se ano.

Nestes termos, e com parecer, desfavorável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam o acórdão recorrido e anulam a colecta impugnada.

Sem custas.

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

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por portaria de 24 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de contas em 2 de Janeiro corrente:

João da Silva, condutor de 1.ª classe da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 605\$28. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 9 de Janeiro de 1935. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos.*

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 25 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 7 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

Jaime Augusto Ferreira, inspector de material e tracção — concedido o 4.º período de diuturnidade, a contar de 19 de Maio de 1934, mas a abonar somente a partir de 28 de Novembro próximo findo.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 10 de Janeiro de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*

Por portarias de 25 de Dezembro próximo findo, anotadas pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente mês, não sendo devidos emolumentos:

Demóstenes Ivo Freitas de Oliveira, inspector do movimento e tráfego, Pedro Augusto Ferreira, idem, idem, e Alexandre Mendes Martins, fiscal principal do movimento e tráfego — desligados do serviço aguardando a aposentação, ao abrig do disposto no artigo 5.º do decreto n.º 16:669, de 27 de Março de 1929.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Janeiro de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos.*

Divisão de Exploração

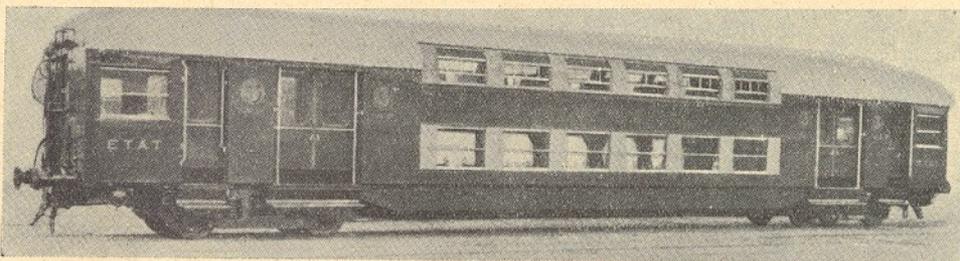
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público estabelecendo uma concessão especial para as remessas de «areia não designada», procedente da estação de Treixedo para a estação de Viseu (local), proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

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

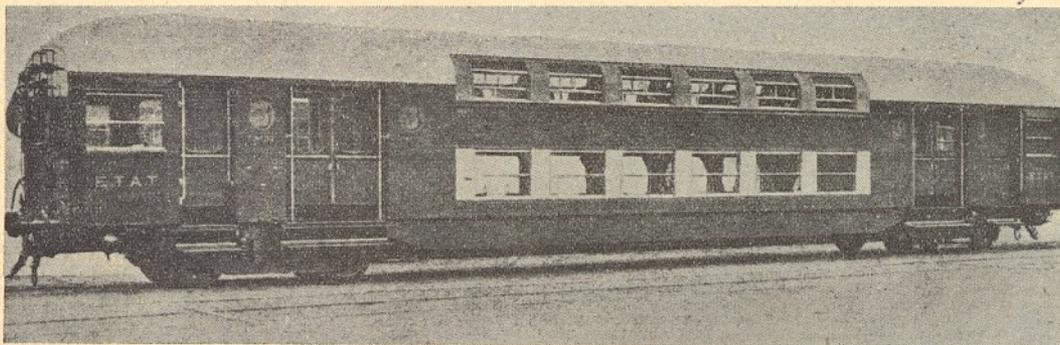
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (12.º aditamento ao A. n.º 375, de 25 de Maio de 1933) relativamente à abertura à exploração dos novos apeadeiros: de Moscavide, situado ao quilómetro 7,650 da linha de Leste, e da Quinta das Tôrres, situado ao quilómetro 28,567 também da linha de Leste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

CARRUAGENS MODERNAS



Aspecto exterior da nova carruagem de vários pisos posto em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado Francês



Outro aspecto da carruagem de 3 andares, o seu aspecto é agradável á vista, muito embora o pavimento inferior esteja apenas a 30 cm. dos rails

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público sobre o transporte de fruta fresca de mesa, legumes e hortaliças frescas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo da Sociedade Estoril.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público concedendo aos expedidores que tiverem transportado durante o prazo de um ano um mínimo de toneladas superior a 2.000, 3.000 e 4.000 respectivamente o abatimento de 25, 30 e 35 por cento no custo total do transporte (incluindo a manutenção), proposto pela Sociedade Estoril.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projectado de aditamento às tarifas especiais n.ºs 14, de grande velocidade, em vigor na antiga rede, e 1, de grande velocidade em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, sobre a aquisição de bilhetes de assinatura semanal e mensal entre Pôrto e Braga, Barcelos e Viana do Castelo, e entre Braga e Viana do Castelo, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas as novas tabelas n.ºs 11 e 12 da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, para vigorar na rede própria da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

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

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

A DECADÊNCIA DO AUTOMÓVEL

TODAS as modas têm o seu tempo marcado. O teatro teve a sua fase que durou umas dezenas de anos substituindo-o o cinema, por ter mais vida e apresentar-se modernamente desempenhado. Claro que o teatro cedeu ao cinema o seu lugar por lhe faltar modernismo e actualidade na sua realização. O cinema deu lugar ao cinema sonoro, e agora os cinemas começam a viver mal, a principiar na França onde alguns já deram a alma ao criador.

Agora vamos ao automóvel.

É certo que ele teve o seu auge em quasi todos os grandes centros de actividade, mas certo é que agora começou a entrar na decadência, não faltando pois muitos anos que ele não dê a alma ao criador.

Anunciam em letras bem gordas os periódicos franceses que os negociantes de automóveis se mostram verdadeiramente preocupados com a grande crise que começou a atravessar a indústria do automóvel em França, onde era uma das maiores. Calcula-se mesmo que a produção anual baixou 70.000 unidades.

Esta informação dá-nos «O Volante», que é insuspeito em assuntos desta natureza.

Nas suas considerações acrescenta a interessante Revista que «dêste modo, a indústria francesa que, nas estatísticas mundiais apparecia em 2.º lugar, isto é, imediatamente aos Estados Unidos, passará este ano para o quarto lugar, depois da Inglaterra e da própria Alemanha.

Isto oferece um aspecto grave, pois é preciso ter em conta não só as indústrias subsidiárias da do automóvel, como esta em si que mantém a existência de aproximadamente dois milhões de pessoas,

Curioso é de notar que em 1933 a indústria do automóvel consumiu 250.000 toneladas de aço, 6 milhões de metros quadrados de tela e 5 milhões de lampadas eléctricas, isto sem contar com muitos outros materiais indispensáveis à indústria e que atingiram uma considerável importância, dando trabalho a muitos milhares de operários e activando extraordinariamente outros ramos da indústria.»

Era fatal esta derrocada.

O problema apresenta-se complicado e o Estado francês sente também a diminuição nas suas receitas dos impostos fiscaes lançados à indústria automobilista.

Isto não é para admirar pois é como todas as coisas neste mundo que... passam de moda.

O caminho de ferro não passou ainda de moda, o que necessita é ser actualizado com novos maquinismos eléctricos.

Vamos a ver o que nos dá o ano corrente.

O QUE CUSTA A S. D. N.

CONTA o importante diário «Notícias de Evora», a propósito do que custa a Sociedade das Nações o seguinte:

«O orçamento da S. D. N., o famoso agrupamento genebrino, que mantém em equilibrio as várias nações, tentando — bem ou mal — evitar novas guerras — o que nem sempre consegue — está calculado em 29.390.000 francos suíços.

Fazendo-se-lhe as contas em relação ao dinheiro português, encontrar-se-á duzentos e quinze mil contos, verba importantíssima para organismo de tão reduzido número, se bem que dele façam parte muitas nações.

Continuando a fazer contas chegaremos à conclusão de que o referido organismo gasta por mês 18.000 contos, por dia 600, 26 por hora e 416 escudos por minuto.

É caro, não ha dúvida, mas seria muito hazoto se a S. D. N. conseguisse terminar com as guerras.

O peor é que, apesar dos seus esforços as guerras continuam a flagelar o mundo. Mas se a S. D. N. não existisse talvez fosse peor. Conclue-se daqui, que, apesar de tudo, aquele organismo sempre serve para alguma coisa e que ha muito dinheiro peor gasto.»

ATERRISAGENS NOCTURNAS

UM dos grandes problemas da aviação que ainda não está bem desenvolvido é sem dúvida aquele com que lucha o piloto dum avião-aterriagem nocturna.

Este problema foi um dos que a Alemanha mais desenvolveu, após a grande guerra, por ter reconhecido de oportunidade e de grande importância, pelo que ali se fizeram inumeras experiências, que até hoje não são consideradas a última palavra.

Antes da guerra de 914, inventaram um sistema que bastante auxiliava os pilotos nas manobras de aterragem nocturna nos aerodromos, sem esta constituir perigo.

No centro do aerodromo era colocada uma luz branca, de grandes dimensões e forte potência, no fundo dum pôço coberto com um vidro branco de grossa espessura para resistir aos embates dos aviões e ao tempo. A 75 metros desta luz existiam quatro luzes vermelhas correspondentes aos pontos cardiais, e também abaixo do nível do solo. Cada uma destas luzes vermelhas estava em contacto, por meio de fios subterraneos, com um catavento montado num ponto conveniente. A luz central brilhava durante a noite e as luzes encarnadas determinavam a direcção do vento. Se por exemplo o vento estava de Este, brilhava, além da luz branca a luz vermelha do citado ponto cardinal; se o vento era Nordeste, brilhavam as luzes do Norte e do Este. O catavento acendia e apagava as luzes por um sistema eléctrico automático.

CARTAS DE JOGAR PORTUGUESAS

TENHO presente alguns baralhos de cartas editadas e litografiadas em Portugal, oferta esta dumha conhecida casa comercial de Lisboa.

Apesar destas serem feitas no nosso país notam-se os azes com vistas de Pfals u Camp, Sibengebirg, Lurlei, Bingen, Rheumatem, Stolzenfels, Nassar, e Bad Ems.

Porque razão não procuram os seus confeccionadores substituir estas vistas por outras tantas de Lisboa, Porto, Coimbra, Braga, Viana do Castelo, Sintra, Cascaes, Mafra, ou outras localidades do nosso país?

Não confundir este pedido com o que fez Mr. Guillemard, na Câmara dos Deputados de França em que o furor de republicanismo o levou a solicitar da Câmara a substituição dos quatro reis, condes e damas por elementos da República francesa como seja Adolpho Ziers, (rei de espadas) Marechal Mac-Mahou, (rei de oiros); Julio Grevij, (rei de paus); Saroi Carnot, assassinado em Lijão por um anarquista italiano, (rei de copas), os quatro primeiros presidentes da República de França e os valetes e damas também por nomes de passos de maior destaque na referida nação.

Foi uma febre perigosa que ainda por cá não passou.

CURIOSA ESTATÍSTICA

INFORMA-NOS uma estatística americana, publicada numa revista, o relato deveras curioso da viagem de um economista americano à Europa, que se resume nas informações seguintes:

Países visitados, 19; vezes que ouviu o hino americano, 78; corôas depositadas, 19; discursos de saudação pronunciados, 53; respostas a vários discursos, 41; metros de tapete vermelho percorrido, 1.870; horas durante as quais esteve com a cabeça descoberta, 29; dias de viagem, 52; reis e rainhas encontradas, 7; audiências com o Papa, 1; palácios visitados, 31; soldados passados em revista, 19.807; músicas militares ouvidas, 118; dias aborrecidos, 0! prendas compradas, 26! generais encontrados, 52; generais com quem se entrevistou, 216; medalhas vistas, 428; pratos com frango, 53; pratos em que poderiam ter servido frango, 62; banquetes com café, 88; número de gorjetas dadas, 310. Não nos informa este notavel viajante as grammas de juizo que perdeu a ouvir os discursos de saudação, a contar os metros de tapete vermelho, nem nos informa quantos calices de vinho tomou e quantos quilos de alimento ingeriu.

Nesta descrição deve haver uma «escovadela» embora pequena, que nos faz não acreditar nas entrevistas com 216 generais em 52 dias. Isto mete aldrabice pela certa.

Ou então é uma americanice das do costume!

VICTÓRIAS PORTUGUEZAS

Por L. DE MENDONÇA E COSTA

Ao encararmos os felizes successos das armas portuguezas em Moçambique, o nosso espirito, emocionado pela admiração, pelos feitos dos nossos valentes soldados, pela sua nunca desmentida intrepidez, pela sua coragem sem limites, e finalmente pelo seu prodigioso trabalho de dedicação e de sacrificio, levantou-lhes bravos freneticos.

Ao vê-los aqui, de regresso, abatidos e marcados pelo terrível paludismo das terras de Africa, a alma nacional — essa grande alma de um povo digno que pôde estar adormecido, mas não morto — estremeceu de jubilo n'uma expansão mixta de enthusiasmo e de tristeza.

Mas a obra d'esses corajosos guerreiros foi mais longe do que elles mesmos pensaram a o atacar, resolutos, disciplinados e unidos como n'uma parada, legiões de pretos poderosas, ao arrostar com as inclemencias de climas mortiferos. Acima dos resultados physicos d'essa campanha está ainda o resultado moral na affirmação de que não está ainda comprida a missão d'este povo, experimentado, como poucos, em todas as epochas da História.

De toda a recente campanha, não foi o seu brilhantissimo epilogo o facto principal, não foi certamente a prisão de um regulo poderoso, imbecil e ignorante, o que mais gloria trouxe ao exercito portuguez.

O acontecimento principal que a todos sobreleva foi o resultado moral d'essa lucta, foi o ter sahido dos campos de Marraqene, Coolela e tantos outros, não só a derrota de um revoltado, mas especialmente o inicio da restauração do nome portuguez de ha tanto abatido pela inercia a que nos votamos.

Batalhando e morrendo em Africa, o nosso soldado mostrou aos ambiciosos da Europa que Portugal sabe, quer e pôde manter os seus direitos, ainda mesmo a troco de pesados sacrificios.

O vencer o Gungunhana era muito, mas muito mais foi o salvar a dignidade nacional.

E foi esse o grandioso trabalho do soldado portuguez.

De facto, quando passava por axioma em toda a Europa a nossa fraqueza, quando o nosso abandono era apontado o criticado por todos os paizes, quando a par dos insultos de jornaes assalariados, recebiamos de governos que se dizem amigos affrontosas humilhações, não podiamos desejar melhor vingança do que esta que nos proporcionaram as ultimas guerras.

Aos que nos tomaram como fracos, mostrámos como se sabia morrer com valentia na Guiné, no sertão de Angola, e por fim em Lourenço Marques. Aos que se riam da nossa falta de recursos indicámos-lhes como se podia fazer face ao mesmo tempo aos revoltosos de Angola, aos de Timôr, aos da Guiné, aos de Moçambique, e por fim aos da India.

Regeitando todos os auxilios, encontrámos no valor



ULTIMO RETRATO DE "ZIXAXA" — O Marechal Gomes da Costa quando da sua estada em Angra do Heroísmo, acompanhado de sua esposa, tendo à esquerda o "Zixaxa" e o tenente Anacleto dos Santos

do nosso exercito a força necessaria para nos fazer respeitar em tão distantes como diferentes paragens.

Para um paiz que estava considerado morto, é muito todo esse trabalho.

Para um paiz que quer viver, é pouco ainda.

Falta o resto.

Falta aproveitar este momento de felicidade, tão raro entre nós, completando o que se fez com amplas medidas de administração assentes em planos definidos e claros.

Temos sido accusados de não ter tino para nos governar e de não ter forças para nos fazer respeitar.

A ultima affirmativa desmentimol-a nós brilhantemente, como a poucos paizes tem sido dado fazer.

E' preciso desmentir a primeira.

E bem conjugados estes dois grandes elementos do progresso — boa administração e força — teremos conseguido o engrandecimento da Pátria.

Tal é a nossa mais ardente aspiração.

HÁ QUARENTA ANOS

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



Estadísticas

As contas da Companhia do caminho de ferro de Guimarães, respeitantes ao exercício de 1895, mostram que o rendimento do tráfego durante aquelle anno foi de 71:116\$611 réis ou mais 3:535\$085 réis que no anno anterior; o numero de passageiros foi de 189.440 e o seu producto de 40:875\$535 réis ou mais, em numero, 7.184, e em producto, 1:488\$395 réis do que no ultimo anno; o transporte em mercadorias de grande e pequena velocidade foi de 29:708 toneladas, ou menos de 25 toneladas, e o seu producto de 29:540\$375 réis ou mais 2:013\$452 réis do que no exercicio anterior; a receita fóra do tráfego foi de 700\$741 réis, a media annual kilometrica 2:071\$055 réis ou mais 105\$010 réis do que em 1894.

As despesas de exploração, incluindo as de reparações, sommaram 24:879\$115 réis, menos 711\$991 réis do que no anno anterior. Portanto o resultado liquido, deduzidas as despesas de exploração durante o anno, foi de 46:237\$496 réis ou mais 4:245\$074 réis do que no anno anterior, isto é, quasi 10 por cento livre.

D'aquelle resultado liquido, deduzindo-se as amortizações completas de contas geraes de despesas na séde da companhia de 1:294\$680 réis, imposto de transito e sellos, e de bonus ao governo, de 4:465\$597 réis; contribuição industrial e predial 484\$218 réis, gratificações aos empregados relativas a 1894, réis 859\$500, e subsídios á sua caixa de soccorros 250\$545 réis fica restando, como lucro liquido do anno, a quantia de 58:905\$146 réis, do qual se applicou a quantia de 27:036\$629 réis para o pagamento anticipado e total dos encargos geraes da divida fluctuante da companhia, os quais foram em 1895 menores de 972\$279 réis do que os do anno anterior, ficando portanto na conta de Lucros e Perdas d'este anno o saldo positivo de 11:836\$517 réis ou mais 5.695\$675 réis do que no anno preterito, para ser applicado ao devidendo do capital accionista.

Vê-se n'este exemplo como uma cuidadosa administração pôde conduzir uma companhia, que esteve periclitante, ao caminho da prosperidade.

De Lisboa a Paris ou vice-versa em 39 horas

Parece que, finalmente, graças ás tenacissimas insistencias da administração da companhia portugueza, vamos ter um rapido a valer entre Lisboa e Paris.

O negocio não está ainda de todo resolvido, pelo que não podemos ainda dar a boa noticia de quando o novo serviço começará a vigorar, mas está bem encaminhado para que brevemente tenha a solução que tanto desejam os que se utilizam do *sud-express* para ir a Paris ou vir d'aí.

O caso dependia de que a companhia do Norte de Hespanha se oppunha a alterar a marcha d'este comboio no seu percurso, fundando-se em que não podia fazer manobrar materias em Medina a um tempo, reunindo ali o comboio descendente de Paris com o ascendente de Madrid, e o que ia de Lisboa e aqui havia de regressar.

Houve, portanto, que separar por completo o serviço, do que ainda resulta uma maior vantagem para o comboio directo para Portugal como aedeante diremos.

O *Sud-Express* poderá partir de Lisboa ás terças e sextas pelas 6 horas da tarde e, chegando a Paris pelas 10 da manhã, terá feito o trajecto em 39 horas e alguns minutos, attentas as differenças de meridiano.

O de Madrid sae d'aquella cidade aos domingos e quintas-feiras e seguirá a mesma marcha que hoje.

Em sentido descendente partirá de Paris ás segundas e sextas-feiras para Madrid, seguindo a marcha hoje em vigor, e para Lisboa sahirá ás 7,25 da tarde, para aqui estar pelas 10 da manhã.

Como se pôde ganhar esta differença, em relação ao horario actual, de perto de 5 horas e meia á ida e de 2 horas á volta?

Primeiramente porque, sendo o trem de Lisboa independente do de Madrid, a demora nas fronteiras pôde ser muito menor, por não haver que visitar bagagens que se destinem á capital da Hespanha, e sendo bem raras as que se dirigem aos pontos intermedios, entre Fuentes de Oñoro e Irun, as operações das alfandegas hespanholas limitam-se á sellagem dos volumes para que possam transitar de uma a outra fronteira, visto que se destinam a paiz estrangeiro.

Depois evita-se a inqualificavel actual demora em Medina, parando o comboio apenas uns poucos minutos para toma d'agua. Depois ainda uma boa meia hora só poderá economizar, não tornando obrigatorio aos passageiros ir á *gare* do Norte como até hoje, fazendo seguir o comboio de Les Aubrais para a *gare* d'Orleans.

Como é sabido, quer dos viajantes de Lisboa quer dos transatlanticos que veem desembarcar aqui para se dirigirem ao centro da Europa, preferindo a maior despesa que isso lhes origina a continuar a viagem maritima, de que já estão fartos quando aqui chegam, quer d'uns quer d'outros, diziamos, raras, rarissimos são os que se dirigem directamente a Londres, á Belgica, á Hollanda, sem pararem em Paris.

Ora n'estas condições escusado é fazer-lhes perder meia hora para os levar á estação do Norte, podendo empregar a metade, a terça parte d'esse tempo para chegar ao hotel, na capital franceza.

E mesmo as que tenham que seguir logo para ma's além, como os comboios para Londres, por Calais, sahem do Norte ás 11 horas e 50 minutos e para a Belgica, Hollanda e Alemanha ao meio dia e 40, chegando á *gare* de Ivry ás 10 horas ou pouco mais, tem sempre tempo de atravessar a cidade, de tomar qualquer refeição, etc., sem perigo de perder o comboio.

Bom será que se comprehenda que não deve sacrificar-se o maior numero, que é indubitavelmente o dos que ficam em Paris, aos raros viajantes apressados que não querem entrar na magica cidade, e muito mais quando estes ainda lucram em commodidades, porque differente é almoçar em qualquer bom restaurante ou hotel dos *boulevards* a ser compellido a servir-se do *bufette* da estação do Norte, posto que este faça excellentes serviços, não tendo em volta da praça de Roubaix mais que restaurantes de infima classe.

Ora se o nascimento do verdadeiro rapido Lisboa-Paris coincidisse com a morte das quarentenas, não era tão bonito serviço?

Linha Urbana do Porto

O estado dos trabalhos em 31 de Dezembro findo, segundo o relatório pelo distincto director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o sr. Justino Teixeira, fornecido á Associação Commercial do Porto, era o seguinte:

1.º Troço—*Perfis o a 22*. - Os trabalhos das tres empreitadas, em que foi dividido este troço, tem continuado com toda a actividade, achando-se completamente acabada a segunda (passagem inferior da rua do Freixo) e em via de conclusão a 1.ª e a 3.ª, faltando apenas n'esta (viaducto de Rego Lameiro) o assentamento de parte do cordão e guardas.

As situações dos trabalhos d'estas empreitadas, referidas a 30 de novembro proximo passado, importaram no seguinte:

1.ª empreitada	2:851\$641 réis
2.ª »	1:100\$000 »
3.ª »	10:423\$249 »

Todas as obras estão executadas com a maior perfeição e

PROGRESSOS DO NORTE

A INAUGURAÇÃO DE UM ESTABELECIMENTO MODELAR NO PORTO

NA Rua 31 de Janeiro, da cidade Invicta foi inaugurado no dia 18 do mês findo as novas instalações dos estabelecimentos comerciais de Agostinho Ricou Peres, inauguração que se salientou pela série de amigos e apreciadores do distinto comerciante que acorreram a felicitá-lo pelo seu grande empreendimento.

Um «Pôrto de Honra» serviu de base para que vários oradores puzessem em destaque as excelentes qualidades do sr. Ricou Peres, homenagem de grande apêço que lhe prestaram os srs. Raul de Sousa Ferreira, em nome da Associação dos Comerciantes; António Pinto Moreira, em nome do Ateneu Comercial do Pôrto; Domingos Ferreira, António Pires Júnior, Agostinho Ribeiro Pinto, José Maria Simões, António Augusto Regueira e José Albano em nome do pessoal e das casas comerciais que representavam.

Os estabelecimentos do sr. Ricou Peres dedicam-se especialmente ao ramo de: locomotivas, caldeiras, máquinas a vapor e maquinaria industrial e agrícola, artigos de electricidade e ferramentaria.

A inauguração d'este importante estabelecimento teve as honras de um importante acontecimento e ali compareceram os mais importantes comerciantes do Norte, além de capitalistas do Pôrto que quizeram patentear ao seu proprietário as homenagens que êle bem merece.

De Lisboa seguiram especialmente com o fim de assistir também á referida inauguração os srs. José Honorato de Carvalho e Alvaro Figueiredo de Al-

meida, representantes da importante firma Black, Limitada, desta cidade, e o sr. Gilberto Sequeira que expôs dentro do mesmo estabelecimento o seu interessante «stand» das lâmpadas «Pallas», além de outros convidados.

No final do «Pôrto de Honra», o sr. Agostinho Ricou Peres agradeceu comovidamente tôdas as demonstrações de amizade e simpatia que lhes prestaram os seus amigos e admiradores.

A Direcção do Asilo do Têrço, a que pertence o illustre comerciante, no desejo de se associar a essas manifestações de apêço, mandou a sua banda de música tocar alguns trechos durante a inauguração do modelar estabelecimento, surpresa esta que muito sensibilizou o homenageado.

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES Ridelines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris
Autorisado pela Direcção Geral de Saude

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA E COM ÊSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Ação rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURIDOS. Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:
TEIXEIRA LOPES & C.ª, Rua do Ouro, 154 - ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225 - LIBERAL, Av. da Liberdade, 213
E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal
E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, Limitada
Rua da Magdalena, 46, 2.º LISBOA
TELEFONE 2 3572

solidez, especialmente o viaducto de Rego Lameiro, que é, seguramente, a obra mais importante d'estas empreitadas.

Estação Central.—Os trabalhos da estação central de exploração provisória constituem uma empreitada com a designação de «Empreitada E.»

Esta empreitada tem tido um consideravel desenvolvimento, demonstrando os empreiteiros a sua competencia no modo por que tem dirigido os trabalhos, que, embora só devessem estar concluidos em setembro do proximo anno, pôde bem calcular-se que estarão terminados em abril proximo futuro.

Na situação referida a 30 de novembro findo foram abonados aos empreiteiros trabalhos no valor de réis 66:385\$303, havendo por isso apenas a abonar-lhes a quantia de 21:614\$697 para o completamento da importancia total da empreitada.

A obra mais importante d'esta empreitada, que falta concluir, é o muro de suporte da rua da Madeira.

Os aqueductos estão quasi todos concluidos.

As terraplenagens continuam com bastante desenvolvimento, sendo os transportes feitos por tracção a vapor.

O material de via para todo o lanço já se acha adjudicado,

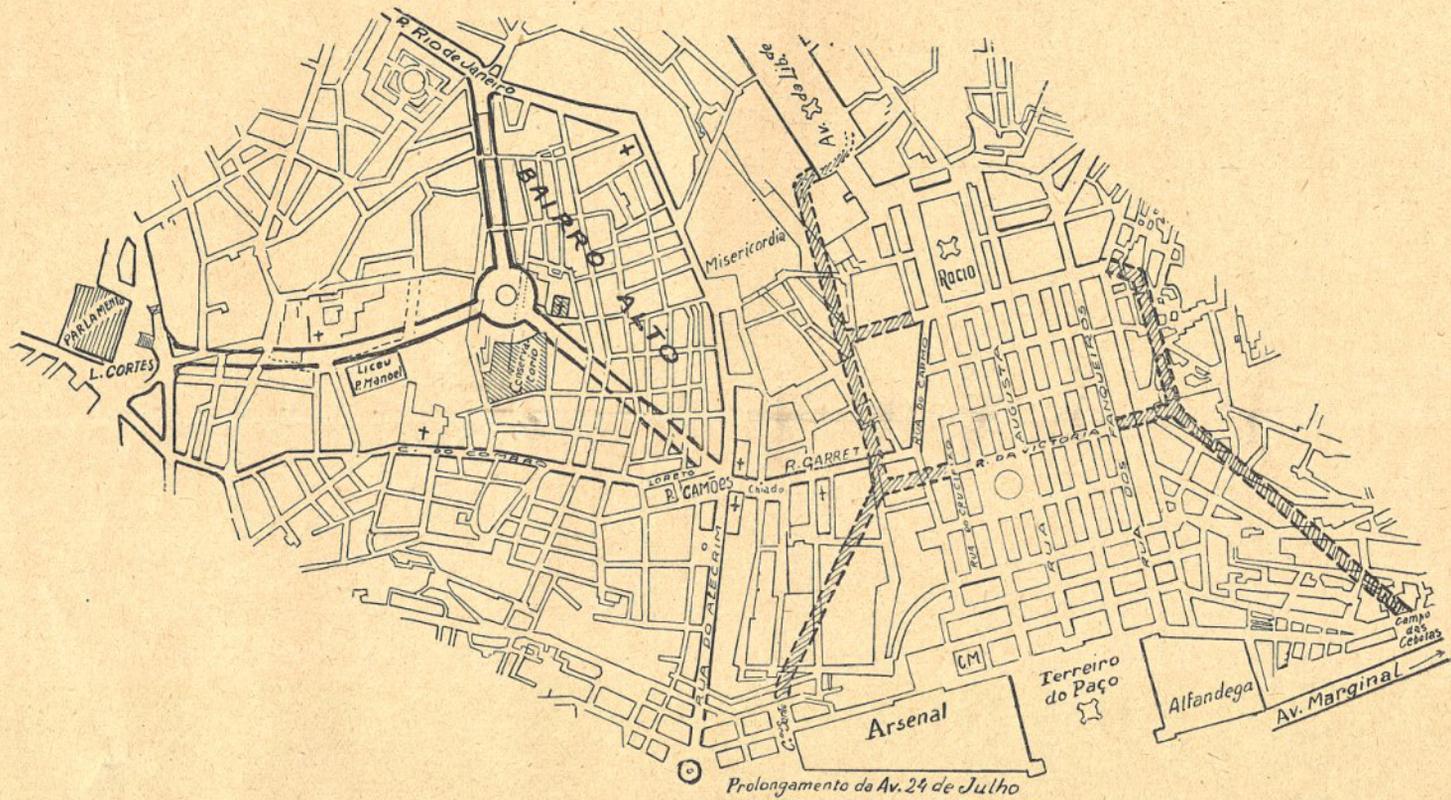
tendo sido abertos tres concursos publicos: um para carris e respectivo material de fixação, outro para placas e signaes e outro para travessas.

Um assumpto de grande importancia, relativo á estação central, se acha submetido á approvação superior, e que pôde bem traduzir-se de grande alcance para a construcção da estação definitiva e evidentemente de vantagens economicas para o Estado.

Consiste a proposta em construir immediatamente os tuneis completos do projecto definitivo, abrindo uma galeria na trincheira na frente dos mesmos tuneis em toda a largura da estação, a fim de se poderem construir rapidamente os dois tuneis que faltam e a parte correspondente do muro de testa.

Não posso remetter nota relativa aos serviços de exploração, por não estarem ainda n'esta epocha colleccionados os elementos indispensaveis.

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



PLANTA DA PARTE CENTRAL DE LISBOA (BAIXA E IMEDIAÇÕES)