

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Algarve, (Alte), Fonte Grande. — Uma «Semana Portuguesa» da nossa colónia, na América do Norte. — Os nossos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ateneu Ferroviário. — A Junta de Freguesia de Almargem do Bispo e a atitude estranha de um semanário. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Tenente Paiva Couceiro. — 5.º almôço dos «Carlos». — Os nossos mortos. — A velocidade nos meios de transporte. — As Ilhas Maravilhosas. — O Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro. — Publicações recebidas. — Espectáculos. — Há quarenta anos, por OLIVEIRA SANTOS. — Parte Oficial.

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE OUTUBRO

NÚMERO 1220

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

Uma «Semana Portuguesa»

DA NOSSA COLONIA,
NA AMÉRICA DO NORTE

O Sport Club Português, de Newark, estado de New Jersey, condecorado com a Cruz Vermelha de Mérito da República Portuguesa, como recompensa dos seus altos serviços prestados à Pátria e à unidade espiritual da nossa colónia, vai realizar no seu salão uma grande festa, a que se deu o nome de «Semana Portuguesa», e que começará no dia 1 de Dezembro próximo.

Esta festa, que coincide com a comemoração da Restauração da Independência de Portugal e o décimo-oitavo aniversário daquele club, tem por principal objectivo, despertar nos milhares de portugueses residentes no estado de New Jersey e cidades circunvizinhas um maior interesse pelas nossas coisas e pela nossa pátria.

Durante êsses dias o Salão Nobre do Sport Club Português vai tornar-se centro de uma exposição de artigos de Portugal, assim como de trabalhos manuais de homens e senhoras da colónia.

As pessoas que queiram colaborar nesta louvável e patriótica iniciativa, com a qual a propaganda e o prestígio de Portugal só têm a lucrar, podem enviar amostras dos seus produtos para «Sport Club Português», 65 Madison Street — Newark, N. J. — United States of América.

Sinceramente felicitamos a digna Direcção do Sport Club Portugal pela sua magnífica idéa, por esta prova de patriotismo e de carinho pela terra bemdita da Pátria.

Fazem parte da Direcção os srs: Manuel Gomes, presidente; António Santos, vice-presidente; António Filipe, 1.º secretário, Joaquim L. Pires, 2.º secretário e Pedro Martins, tesoureiro.

É Presidente Honorário o sr. dr. João de Bianchi, ilustre ministro de Portugal em Washington.

OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

DIFICULDADES DA HORA PRESENTE

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

TRAVOU-SE, há meses, na Câmara dos Deputados prolongado debate àcerca do parecer da Câmara Corporativa relativo à concessão de um adicional de 10% às tarifas de caminhos de ferro, com fundamento no aumento de preço dos combustíveis e dos metais. Não recordarei o que foi essa estranha discussão. Basta lembrar que o projecto foi votado, mas que o adicional terminaria, em qualquer hipótese, em 30 de Setembro. Ficavam as Companhias obrigadas a apresentar até 31 de Julho o projecto de reforma das tarifas gerais.

Entretanto uma Comissão técnica, após demorado labôr apresentou um projecto de revisão do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, base do regime jurídico dos caminhos de ferro. Sobre êsse projecto recaiu minucioso parecer da Câmara Corporativa, que a *Gazeta* vem publicando, verdadeiro contra-projecto, sobre o qual nenhuma resolução foi tomada até hoje.

Continua igualmente sem solução, há mais de dois anos, a reforma de regulamentação da camionagem para o serviço de mercadorias tão instantemente reclamada pelas empresas ferroviárias.

O Regulamento de protecção e exploração de 1868 que foi ainda revisto e todavia tanto êste diploma, como o de 1864, são as fontes a que tem de recorrer as tarifas gerais, que reproduzem vários dos seus preceitos. Ao mesmo tempo mantem-se, sem atingir fórmula aceitável, o plano de fusão exigido às três empresas de linhas de via estreita, como preliminar de qualquer auxílio que haja de lhes ser

concedido. A sua situação agrava-se de dia para dia.

E todavia os efeitos da concorrência desordenada e abusiva da camionagem, que em todos os países se procurou restringir ou suprimir, mantem-se e agravam-se entre nós.

Continua-se aguardando reformas de tarifas, que não podem remediar a situação e caiu-se num regime singular de vigência de adicional legalmente caduco e ainda não substituído por tarifas reformadas.

Passam os meses e os anos; a conservação das linhas e do material mantem-se àquem das necessidades de uma boa exploração.

Aproxima-se a celebração dos centenários, para os quais fazemos reclamo no Estrangeiro e não há a mínima renovação do nosso material de tracção e transporte, insuficiente e envelhecido.

Para onde vamos assim? A que estado chegará a nossa rede, abandonada aos seus insuficientes recursos e em rápida decadência?

As únicas providências de certo vulto, que se tomaram, além de obras e melhoramentos nos antigos Caminhos de Ferro do Estado, foi a extraordinária legislação de confisco das linhas da Companhia do Norte de Portugal, cujas vicissitudes durante cinco anos de posse ilegal pelo Estado temos analisado pormenoridamente.

Ainda por último, houve um simulacro de Assembléa Geral celebrada há mais de um ano, em que o Estado assegurara para si a maioria por uma compra de acções em carteira a 23\$00, lançadas ao activo da conta do património nacional pelo valor nominal de 100\$00. E até hoje não foram eleitos corpos gerentes, ou por outras palavras mais acomodadas à realidade dos factos, não foram nomeados novos administradores, que ponham termo ao consulado de cinco anos de uma famosa comissão de administração e inquérito com o seu presidente perpétuo.

E quando se trata de reformar o regime de uma linha arrendada, subtraem-se 44 anos à duração das concessões da Companhia, que após o período de amortisação das obrigações, poderia ter uma fase de desafogo e até de prosperidade!

É um dos factos mais grave ultimamente

ocorridos, mais profundamente atentatório dos direitos da Companhia.

Um prazo largo de concessão dá lugar à amortização dos empréstimos contraídos para a construção e ao reembolso gradual dos adiantamentos recebidos para garantia do juro; torna possíveis novos empréstimos para obras complementares e construção de novas linhas e oferece ao capital-acções possibilidade de remuneração.

Tanto assim que em muitos casos a prorrogação de concessões próximas do seu termo é um elemento da negociações para a sua reforma em troca de certas vantagens conquistadas.

Entre nós faz-se o contrário. Porquê? Pretende o Estado voltar ao regime de exploração directa, que, após um parêntesis feliz de 11 anos, foi um desastre completo? Tem por fim arruinar uma empresa e tirar-lhe as possibilidades de reconstituição financeira para mais cedo a substituir por outra aliviada desses encargos sem dar por isso mais garantias de idoneidade? É uma nova fórmula de confisco pela supressão do considerável factor de futuro desafogo, devido ao largo prazo de concessão. Que se restrinja êste em futuras concessões, que fiquem muito àquem dos clássicos 99 anos, comprehende-se; é um caso de *jure constituendo*. Cercea-lo a quem já o tem, sem ser por livre acôrdo, que presupõe a revisão equitativa do contrato e um balanço dos elementos financeiros, é violência condenável, atentado contra a legítima propriedade, menospreso da fé dos contratos.

A única providência útil tomada é a aquisição de terrenos da C. P. na 2.ª secção do pôrto de Lisboa para a habilitar à compra de automotoras, larga experiência a que se vai proceder e que pode ter excelentes resultados. É porém da dotação do pôrto que sai a quantia precisa, impondo-se-lhe uma aquisição que não lhe traz grandes vantagens e cercea os seus recursos para obras mais urgentes?

E a aquisição tão necessária de locomotivas e carruagens, interrompida há tantos anos e agravada pela abertura de novos troços?

Não está naturalmente indicado, perante as larguíssimas disponibilidades do Tesouro, um empréstimo industrial a largo prazo com juro módico e o material adquirido a servir de pe-

nhor, ficando o Estado isento de o resgatar no fim da concessão? Pois não se vê que os meses que passarem sem essa aquisição agravam uma situação, já hoje tão precária, da exploração?

Outro grande melhoramento que se impõe e de manifesta influência no tráfego suburbano: a electrificação, pelo menos do trôço Lisboa R.-Campolide, que ponha termo ao grave incômodo do percurso do túnel. A mudança de locomotiva em Campolide, como se fazia na estação de *Austerlitz* para vir ao *Quai d'Orsay* antes da electrificação em larga escala de linhas da P. O., seria sobejamente compensada pela libertação dos incômodos presentes, que tanto importunam os passageiros. Pois não pode o país com o encargo dessa transformação da sua principal linha à entrada em Lisboa? Não a pode empreender a C. P. com os escassos recursos próprios; incumbe pois ao Estado providenciar para a realização de tão capital melhoramento, enquanto não é possível a electrificação em mais alta escala. O assunto deve estar estudado e bem estudado. Bastaria fixar a fórmula contratual, que tornasse equitativamente exequível a transformação. Começar-se-ia por êsse curto trôço; o seguimento viria depois, mais cedo do que se julga.

A exploração desafogada do túnel em via dupla, sem cruzamento de direcções, mediante algumas modificações da estação de Lisboa-R, aumentaria a capacidade de utilização desta e daria lugar a economias de tempo, compensadoras da mudança de locomotiva em Campolide.

Mais útil seria essa transformação de serviço que o que se pretende gastar na construção de duas estações marítimas para um serviço eventual de secundária importância, que já hoje se faz e se podia melhorar com limitado dispêndio sem se visionarem instalações caras.

Não temos interesse, nem a hipótese se dará, dos passageiros — relâmpagos, que saltam do vapor para o combóio internacional e vice-versa sem parar em Lisboa. Para êsse trânsito o essencial é assegurar os logares e a transferência de pessoas e bagagens sem que o passageiro fique escravo delas e para que

Ateneu Ferroviário

Um interessante passeio fluvial

Embora estivesse previamente anunciado para se realizar no dia 25 do pretérito mês, em virtude de constantes e prolongadas alterações de ordem meteorológica na zona que habitamos, só se efectuou no dia 2 do corrente este apreciável II passeio fluvial entre as margens do lindo rio que corre à beira de Lisboa, a bordo do confortável vapor "Alentejo", cedido gentilmente pela Comissão Executiva da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, assim desta maneira iniludível, continua a prestar a sua valorosa simpatia e apoio por uma agremiação que, honrando o pessoal seu componente, a dignifica também.

Nada perdeu contudo, de brilhantismo esta digressão que decorreu — como aliás era de esperar, da educação e compustura dos seus dignos filiados — no meio da mais intensa alegria.

A animação a bordo foi comunicativa, e admirável a intimidade do meio digressivo, para o que bastante contribuiu a realização de vários *dancings* animados pela fluência musical da bem escolhida Orquestra Jazz, que se esmerou na selecção dum repertório alegre, agradável e absolutamente adequado ao fim em vista.

Quis a Direcção do Ateneu Ferroviário coroar a visita dos excursionistas a Vila Franca de Xira, importante localidade, sem dúvida a mais desenvolvida do fertil e encantador rincão ribatejano, com uma encantadora recepção no Club Vilafranquense e para isso conseguiu a honra de ver as portas desse belo núcleo de élite franqueadas aos seus dignos associados.

Aí, a Orquestra Típica de Portugal sob a regência habalizada do maestro Carlos Rocha Pires executou um mimoso programa e deu-nos o prazer de ouvir um solo da acordeonista D. Ennita Correia, magistralmente executado.

possa aproveitar as horas de demora em Lisboa na visita da cidades e arredores.

Esse serviço, bem organizado por combinação da C. P., do Pôrto de Lisboa e de empresas de automóveis, dará ótimos resultados, sem necessidade de espantosas e caras instalações de estações marítimas.

* * *

Isto que inumerai e tantas outras provisões a que omito por agora referência, serão levadas a efeito, estudadas e recebidas de

O regresso da viagem de Vila Franca de Xira decorreu com a mesma animação da ida e depois de o "Alentejo" haver singrado rio abaixo, até cerca da Rocha do Conde de Óbidos, passou junto à margem sul e depois atracou pontualmente no cais da Estação do Sul e Sueste, onde se apartaram os convivas de todo um dia passado esplendidamente.

A *Gazeta* ao publicar nesta notícia os clichés que a ilustram rende assim simples homenagem à Direcção do Ateneu Ferroviário que tão bem sabe cuidar das vantagens a conceder aos seus associados.



Dois aspectos do passeio fluvial

um acôrdo do Estado com as Companhias, suas associadas e úteis auxiliares e não entidades suspeitas, que só têm deveres e não direitos e cuja indispensável cooperação seja menospresada e impossibilitada?

Não o afirmo nem o nego, sem ousar esperá-lo, tão amarga é a experiência já larga de forma como entre nós se tem encarado o pungente problema dos caminhos de ferro, que parecem condenados à morte lenta por anemia que se não quer tratar e pela asfixia parasitária a que são abandonados.

A Junta de Freguesia de Almargem do Bispo

e à atitude estranha de um semanário

Um jornal que em Sintra se publica, parece que uma vez por semana, em meia coluna de "boa prosa" ataca a Junta de Freguesia de Almargem do Bispo por esta ter transferido provisória e gratuitamente as suas instalações para uma casa a menos de um quilómetro da antiga séde da referida Junta, única e simplesmente por no inverno não se poder ali efectuar qualquer sessão, devido à chuva entrar pelo telhado, e as janelas se encontrarem com os caixilhos em mau estado.

Além disso não possuia a casa mais que uma mesa e três velhas cadeiras.

O tesoureiro da Junta teve o gesto nobre de ceder uma casa da sua propriedade, para no inverno se poderem efectuar as reuniões da Junta e isso é um acto louvável e não censurável.

O sr. Administrador do Concelho notou bem, quando da sua última visita à Freguesia, que a referida casa, que pertence à igreja e nos está cedida gratuitamente, não tem qualquer comodidade, nem oferece segurança à documentação da Junta — sim, porque devemos esclarecer que a Junta hoje é muito diferente do que era outros tempos, e possue documentos de todas as suas transacções, não deixando os seus bens por mãos alheias — e portanto não pode ali continuar enquanto não dispuser de verba para fazer quaisquer melhoramentos.

Para que aparece portanto "um leitor", desconhecedor, do que se passa no Almargem a dizer que a mudança representava vaidade e comodismo, quando o que se procura é pôr a salvo a documentação da Junta?

Teria essa transferência, absolutamente necessária, prejudicado porventura a vaidade e o comodismo do ignorante "leitor"?

Casa Regional dos Hóspedes

MANUEL DIAS DE SOUSA

Artigos e produtos Regionais do Continente, Madeira e Açores, de linhos, bordados em várias cores, flores, mantas, carpetes, passadeiras, faianças, frutas, conservas, chá, etc.

Rua da Misericórdia, 94 a 98 (Antiga Rua do Mundo)

TELEFONE 21673

LISBOA



Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A festa de confraternização dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro tem lugar, em Tomar, no próximo ano

A fim de estudar as possibilidades da organização da próxima festa anual de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que esteve em França na Grande Guerra, partiram para Tomar no dia 9 do corrente os sr. Tenente Vaz Bandeira, Pedro de Freitas e Carlos d'Ornellas, como delegados da Comissão Organizadora.

Aguardávam-nos na estação, entre várias pessoas amigas, os srs. Marino d'Ornellas e João Coimbra, antigo combatente da Grande Guerra e uma das pessoas empenhadas na realização da próxima festa.

Uma vez avistados com o ilustre Presidente da Câmara sr. dr. Samuel Agostinho Matos d'Oliveira, ficou assente que a próxima festa se realizará em Tomar no dia 7 de Maio.

Brevemente daremos notas mais circunstanciadas da próxima festa.



Tenente Paiva Couceiro

Foi com sincero desgosto que lemos a notícia de que o sr. tenente Paiva Couceiro fôra vítima de um desastre, na cidade da Beira, Moçambique, quando seguia, com uma companhia indígena, em camioneta. Esta voltou-se, e o sr. tenente Couceiro esmagou o braço esquerdo.

Ao sr. tenente Paiva Couceiro, digno chefe da Repartição Militar no Território da Companhia de Moçambique, e cujas melhorias estão a acentuar-se, desejamos o mais rápido restabelecimento.



5.º Almôço dos "CARLOS"

No dia 4 de Novembro próximo realiza-se o 5.º almôço dos «Carlos», que, como os anteriores, deve constituir uma linda e animada festa em que se reúnem artistas e jornalistas.

As inscrições devem ser feitas na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7, 1.º, ou pelo telefone 20158.

Os nossos mortos

D. MANUEL PUEBLA DE OLIVEIRA

Faleceu há dias, em Valência de Alcântara, província de Cáceres, o sr. D. Manuel Pueblo de Oliveira, que desempenhou as funções de consul de Portugal e vice-consul do Brasil, e ainda de agente comercial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Filho de espanhol e de uma senhora portuguesa, D. Manuel Puebla de Oliveira era um amigo dos mais sinceros de Portugal e dos portugueses.

Deixa o falecido em quantos o conheceram uma saudade profunda, inapagável, pois o seu trato era fidalgio e a sua casa hospitaliera e franca.

Entre as pessoas ilustres que na sua linda e acolhedora casa encontraram agasalho amigo, desejamos salientar os srs. Fernando Brederode, general Garcia Rosado e Almirante Câmara Leme, que foram esperar à fronteira o marechal Joffre, o qual vinha a Lisboa, como representante da França, assistir à cerimónia da trasladação dos Soldados Desconhecidos portugueses para a Batalha.

Portugal soube distingui-lo com a concessão dos graus de comendador da Ordem de Cristo e da Ordem de Benemerência. A Espanha, por sua vez, dera-lhe o grau de cavaleiro da Ordem de Isabel, a Católica.

A família enlutada, a "Gazeta dos Caminhos de Ferro", apresenta sentidos pêsames.

ALFREDO DA CÂMARA

Na tarde de 16 de Setembro, faleceu, em Ponta Delgada, o sr. Alfredo da Câmara, figura de alto prestígio, que não só soube viver com dignidade para si e para os seus, mas principalmente para os outros.

Inspector de Incêndios e Comandante dos Bombeiros de Ponta Delgada, sócio protector de várias instituições de caridade, Alfredo da Câmara foi um bom, que nunca negou a sua actividade em favor de todas as festas de assistência, para as quais o seu precioso concurso era solicitado.

A sua família, e em especial a seu filho o comandante Liberal da Câmara, apresentamos a sentida expressão do nosso pesar.

A velocidade nos meios de transporte

O ilustre engenheiro sr. Joaquim José Salgado honrou-nos com a oferta do seu trabalho — «A velocidade nos meios de transporte» — em separata do n.º 17 do Boletim da Ordem dos Engenheiros.

São 19 páginas de leitura interessante e proveitosa, que merecem por isso uma referência ampla e a reprodução de algumas passagens.

Vivemos, começa o sr. engenheiro Salgado, no século da velocidade, e poucas épocas terão marcado tanto na história da locomoção como o final do ano de 1937.

Em seguida o articulista resume o que foi a progressão da velocidade na marinha, desde os veleiros que atravessavam o oceano, no tempo da Revolução Francesa, em 45 dias, até 1910, em que a Cie Générale Transatlantique tinha já navios que efectuavam a travessia a 20 nós em menos de 7 dias.

E o sr. engenheiro Salgado escreve:

«No decurso dos últimos anos a concorrência que as grandes nações marítimas se teem feito principalmente na travessia do Atlântico Norte, tomou a forma de luta de tonelagem e de velocidade, que parecia ter sido abandonada durante algum tempo, ou que pelo menos tinha abandonado. A entrada em serviço com um ano de intervalo dos paquetes Normandie e Queen Mary, excedendo largamente em tonelagem, potência e velocidade os transatlânticos precedentes, marcou a vontade das companhias de navegação, ou, melhor, dos governos que as subvencionam, de procurar na supremacia dos mares uma afirmação da sua potência económica. A concorrência dos transportes aéreos incita também, sem dúvida alguma, as companhias a aumentarem ainda mais a velocidade e o conforto dos seus paquetes».

E o sr. engenheiro Salgado observa, quase a seguir:

«Os transatlânticos construídos ou mesmo aqueles actualmente em construção não foram concebidos no intuito de que um dia deveriam ter que suportar a concorrência dos transportes por via aérea, mas sim, e unicamente, para concorrerem com os navios existentes; os do futuro deverão ser estabelecidos naquêle sentido.

O Zeppelin e alguns aviões têm efectuado serviços regulares sobre o Atlântico. Um e outros não asseguram um serviço de porta a porta mas sim tomam ou largam os seus passageiros em pontos de onde eles ainda têm que alcançar os grandes centros (Lakehurst, na América, está a 20 horas de Nova York). Estes trasbordos conduzem a uma duração total de aproximadamente três dias para a viagem de Londres ou Paris a Nova York em dirigível. É esta duração que se deve tentar não exceder. O avião ainda não assegura um serviço regular através do Atlântico Norte, mas as estatísticas dizem-nos que as linhas aéreas francesas efectuaram 212 travessias do Atlântico Sul em 1936 e que os dirigíveis alemães transportaram 3.530 passageiros no mesmo ano e nas linhas do Atlântico Norte e Sul.

Para concorrer com os transportes aéreos os navios deverão efectuar a travessia do Atlântico em três dias e meio, ou 84 horas, o que fixa a sua velocidade em 36 a 37 nós; esta duração, um pouco superior à da viagem aérea, seria compensada pela regularidade do serviço, quase independente das condições atmosféricas, e pelo aumento do conforto, as distrações oferecidas aos passageiros, perfeição e variedade da cozinha, etc.

Foi esse o problema estudado por Pierre de Malgaive, director da Cie. Générale Transatlantique, e A. C. Hardi, que conceberam um transatlântico de formas aerodinâmicas. Este navio será dotado de características que hoje nos pareceriam absolutamente contrárias à ortodoxia. Segundo os seus autores, a construção do navio do futuro para a linha Paris ou Londres-Nova York deve inspirar-se em princípios novos saídos de um lado da concorrência aeronáutica e de outro pelos progressos das suas máquinas».

Passando para o que se tem registado no domínio das locomoções terrestres, o sr. engenheiro Salgado dá-nos números interessantes, desde o tempo de Luiz XV em que a viagem Paris-Marselha não se fazia em menos de 12 dias, até ao «record» assombroso alcançado recentemente por uma automotora Bugatti, com motor de explosão, que fez 196 quilómetros à hora.

Lido o interessante trabalho de que nos ocupamos, chegamos à conclusão de que não será tão cedo que o avião porá de lado o transatlântico, nem o automóvel tornará inutil o caminho de ferro.

Baterias alcalinas de ferro-nickel
EDISON
 Tintas anti-corrosivas
BITUMASTIC
 C. SANTOS, L.D.A.
 57, Rua do Crucifixo, 59 — LISBOA

AS ILHAS MARAVILHOSAS

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que tem dedicado sempre ao turismo português o melhor da sua atenção, já revelou nas suas colunas, em magníficas fotogravuras, variados aspectos da Ilha da Madeira — a «Perola do Atlântico» como a designam, carinhosamente, os estrangeiros, e ainda não há muito publicou nestas mesmas colunas um artigo sobre S. Miguel — a «Ilha Verde», acompanhado de duas gravuras, uma reproduzindo a Lagoa das Furnas, outra os Lagos das Sete Cidades.

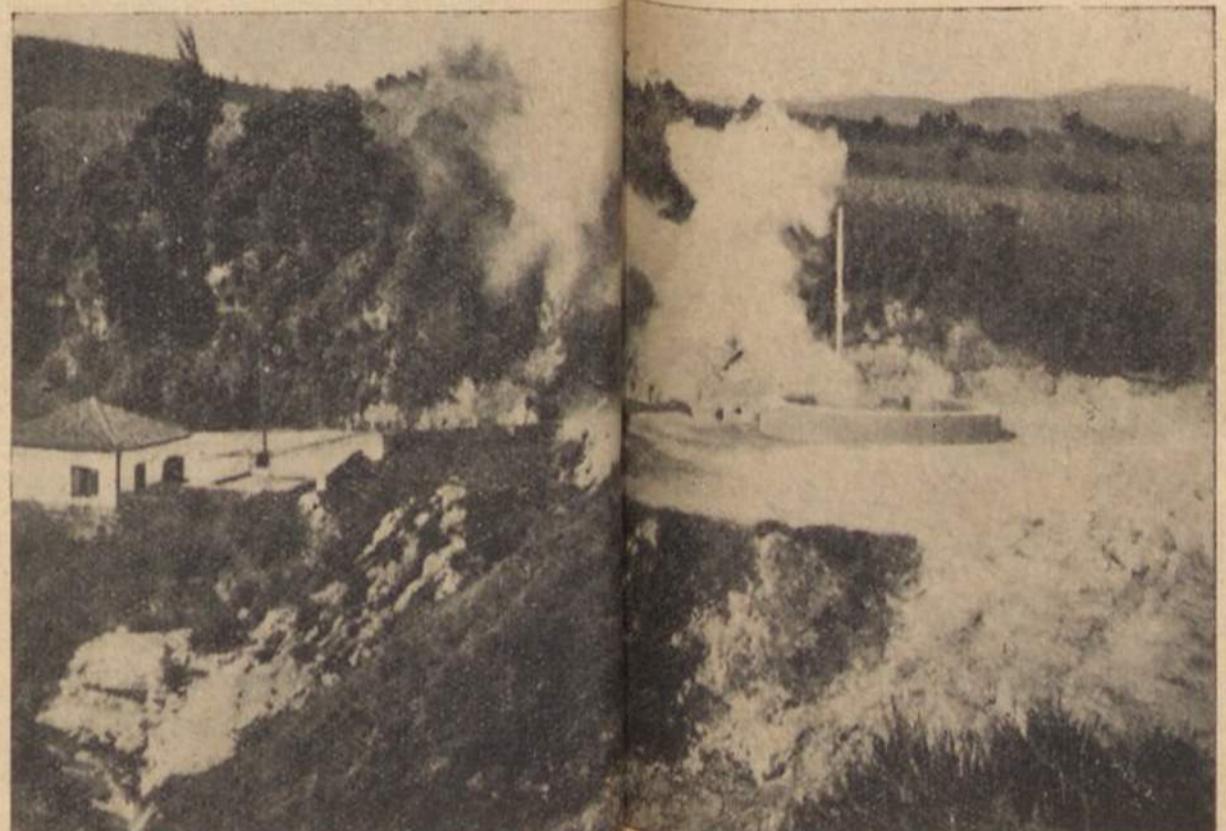
Hoje, publicamos mais três aspectos açorianos: as Caldeiras das Furnas, o panorama da Vila Franca do Campo, que já foi a capital de S. Miguel, e a vista da cidade da Horta e o seu magnífico pôrto.

Os Açores: o mais delicioso paraíso português, na expressão admirativa e grata do ilustre escritor Bourbon e Menezes, que

passou parte da sua juventude em Angra do Heroísmo, começam a despertar o mais vivo interesse por parte dos portugueses, que só gostavam de viajar por terras do estrangeiro, corrigindo, assim, com essa simpatia nascente, um velho preconceito de que só o que era estranho era digno de ser visto e admirado.

E já que registamos uma definição de Bourbon e Menezes vamos arquivar mais algumas palavras suas escritas em louvor dessas ilhas maravilhosas, nas quais se prolonga, nas tradições e na beleza, a nossa pátria gloriosa.

Diz Bourbon e Menezes: «O português que percorre do Norte a Sul o continente e exclui os Açores dos seus projectos de turista, comete uma injustiça que só redunda em prejuízo do cabedal de surpresas ao alcance da sua rotina. Todo o arquipélago é um encanto. Se a ilha de Santa Maria, na Primavera, antes de a avistarmos, já se deixa adivinhar pelo perfume das suas flores silvestres, todas as ilhas



AS CALDEIRAS DAS FURNAS (S. MIGUEL)

nenhuma vira maravilha que se lhe comparasse».

Nos Açores manteem-se vivas, com todas as suas características, as mais velhas e as mais nobres tradições nacionais, como as Festas do Espírito Santo, que já desapareceram no continente, e na ilha Terceira, a mais peninsular das nossas ilhas, realizam-se as ruidosas touradas à corda, que constituem uma novidade surpreendente para quem as presencia.

Na excelente baía da Horta, que já está apetrechada com uma magnífica doca, vai estabelecer-se um pôrto de escala para as navegações aéreas, que constituirá para os Açores mais um novo factor do seu progresso.

Pela sua posição geográfica, que assegura a Portugal

— até à do Côrvo — merecem a religiosa devoção de uma romagem. A de S. Miguel, sobretudo, é um deslumbramento, com o seu Vale das Furnas e o das Sete-Cidades, de quem há anos me dizia um homem extremamente viajado que em parte

e à sua velha aliada, a Inglaterra, o predomínio do Atlântico, e pela sua riqueza agrícola, sua actividade industrial e ainda pela beleza incomparável das suas paisagens, o arquipélago açoreano deve ser considerado um dos maiores títulos de orgulho do nosso glorioso país.

Naquelas ilhas formosíssimas nasceram Hintze Ribeiro, Teófilo Braga, Manuel de Arriaga, Antero de Quental, Sena Freitas, Alfredo Mesquita, Câmara Lima, e entre os vivos contam-se cinco professores da Faculdade de Medicina de Lisboa, o pintor Domingos Rebelo, que há anos obteve um grande triunfo no Brasil, e o escultor Canto da Maia, que em París tem honrado o bom nome de Portugal.

Berço de homens ilustres, pátria de jardins de encanto e de paisagens empolgantes, os Açores começam a ser visitados não só por nacionais como também por estrangeiros, pois reúnem condições admiráveis para a indústria do turismo.



CIDADE DA HORTA (FAIAL)



VILA FRANCA DO CAMPO (S. MIGUEL)

O Estatuto Jurídico das Caminhos de Ferro

Revisão do Decreto de 1864

(Continuação do número anterior)

Pode haver para o público certa comodidade em possuir uma tarifa geral única, vigorando em todo o País, como já actualmente existe, mas essa razão não pode sobrelevar à defesa justa dos interesses das empresas, quando demais a mais o público tem hoje a escolha, que não possuia, entre meios de transporte diversos.

No nosso entender não só as empresas devem poder adoptar diversas tarifas gerais, mas até tem de ser-lhes reconhecida a faculdade de possuirem mais de uma tarifa geral, porque podem ser muito diversas as condições de linhas pertencentes a uma mesma empresa.

Preconizamos, pois, uma redacção, totalmente diversa da da Proposta, em que se diga:

«As condições e preços de transporte constarão, para cada linha de caminho de ferro, de tarifas gerais elaboradas pela respectiva empresa e aprovadas por lei, procurando-se tanto quanto possível a sua unificação para linhas de características semelhantes».

Mantém-se assim a aspiração à possível unidade, dando às empresas a faculdade de variação de regimes, que a concorrência hoje delas reclama. De resto o próprio relatório da Proposta condena a tarifa única, julgando que nem com a correção das tarifas especiais ela oferece a maleabilidade necessária. Sendo assim, parece que não se deve hesitar em ir mais longe e em permitir a própria variedade das tarifas gerais. Neste sentido pareceu inclinar-se a comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936, embora não tivesse repudiado em absoluto a tarifa única.

Acresce ainda uma dificuldade prática. Desde que a tarifa geral é elaborada pelas empresas, como poderemos garantir que elas se acordarão todas no estabelecimento de uma tarifa única? Se o não fizerem, se uma só divergir das demais, como resolver a dificuldade? Irá o Estado impor a tarifa a essa

empresa recalcitrante, o que é absolutamente contrário ao espírito tradicional da nossa legislação, ainda justamente mantido na Proposta?

Com a correção indicada é necessária a intervenção do Estado e é natural que esta se exerça sob a forma de lei, visto tratar-se de fixar na tarifa geral o preço máximo que pode ser pedido no transporte ferroviário. Já não haverá hoje a base do monopólio a fundamentar esta acção limitadora do Estado, mas resulta ela da legitimidade com que este intervir em muitos casos na fixação dos preços, corrigindo as imperfeições da lei da oferta e da procura. É pois indispensável a iniciativa das companhias, mas não é menos imprescindível a confirmação do Estado, que pode ser negada, levando então naturalmente a negociações até se chegar a um acôrdo. Sómente esta não pode exercer-se sem aquela, pois de outro modo seria ilusório o direito das empresas a cobrarem taxas, que o Estado poderia discricionariamente baixar.

A fórmula em vigor hoje e que a Proposta perfilha representa uma equitativa transacção, porque combina a iniciativa das empresas com a faculdade de homologação ministerial. Em princípio o Governo pode não aprovar as tarifas que lhe são submetidas, mas não as pode alterar. Na prática o exercício daquele poder assegura ao estado o conseguimento de alterações razoáveis que deseje, pois pode fazer depender a sua aprovação da introdução pela empresa de uma ou outra emenda na sua proposta. Mantém-se assim o princípio essencial de que o Governo actua por meio da persuasão e não de autoridade.

Damos pois o nosso acôrdo ao sistema geral da Proposta em matéria de regulamentação de tarifas, desde que nêle se introduza a correção acima referida.

Seguidamente a Proposta manda incluir na tarifa geral as operações acessórias e as convenções internacionais a que o Governo português der a sua adesão. É uma inovação no sistema vigente que não nos parece feliz.

Como se sabe, as despesas acessórias representam o pagamento de operações onerosas de transporte e tanto têm

aplicação quando se segue a tarifa geral como quando se segue alguma tarifa especial. Por isso mesmo parece que não devem pertencer nem a uma nem às outras e essa é a prática uniformemente seguida em todas as legislações ferroviárias que conhecemos. A sua vinculação à tarifa geral, não se prevendo qualquer alteração, como sucede para a tarifa geral, que é um máximo corrigível pelas tarifas especiais, parece implicar que o público terá sempre de pagar o preço mais elevado pelas despesas acessórias, o que é de mau efeito. Reconhecendo que não tem grande importância a inclusão na tarifa geral da tarifa das despesas acessórias, que afinal lhe vem a ser apenas juxtaposta, pois não pode pretender a Proposta fundi-las, estabelecendo preços unitários, preferiríamos manter sem alteração o sistema em vigor.

Quanto às Convenções internacionais vigoram entre nós as Convenções de Berna de passageiros e bagagens e de mercadorias (portaria n.º 6:945, de 21 de Fevereiro de 1929, decretos n.ºs 16:659, de 25 de Março de 1929, 21:894, de 22 de Novembro de 1932, e 27:040, de 26 de Setembro de 1936). É lógico que sejam incluídas na tarifa geral porque estabelecem as condições gerais dos transportes internacionais.

Melhorando a redacção não muito correcta, sugerimos pois que o § 1.º do artigo 24.º passe a 2.º e fique redigido do seguinte modo:

«Considerar-se-ão incluídas nas tarifas gerais ou nas tarifas das operações acessórias as disposições das convenções internacionais sobre transportes por caminho de ferro, que o Governo Português tiver ratificado.»

O § 1.º seria o seguinte: «As condições e preços das operações acessórias constarão de uma tarifa que será estabelecida do mesmo modo que a tarifa geral e poderá ser publicada conjuntamente com ela».

Para as alterações às tarifas gerais ou de operações acessórias, depois de aprovadas, já nem sempre é necessária uma lei. Bastará um decreto, desde que tais alterações não importem aumento de preço nem revoguem ou modifiquem disposições do Código Comercial ou de lei especial. A referência à lei especial é infeliz, pois parece permitir a revogação por decreto de uma lei geral e não de uma lei especial. Parece-nos correcto e lógico dizer do «Código Comercial ou de qualquer outra lei». Demais o Relatório esclarece que se tem em vista permitir por decreto modificações das tarifas que não forem essenciais e certamente não serão mais essenciais as que constem das leis especiais do que as que constem das leis gerais.

Consagra-se aqui uma regra baseada no uso corrente e hoje mais do que nunca necessária. Pretende-se dar maior facilidade às correções das tarifas, manter o carácter de urgência que muitas vezes apresentam, sem qualquer perigo, visto que se mantém intangível o máximo de preço fixado na tarifa geral.

Um caso há, porém, em que esse máximo pode não ser respeitado. Dá-se quando se trata de um transporte ou operações acessórias a efectuar em condições especiais a pedido do passageiro ou expedidor, e em que a empresa tenha obtido para um suplemento de preço o acordo do seu cliente. Nem é necessária então a autorização do Governo; basta que a este se dê prévio conhecimento do facto. Embora a disposição só seja aplicável em casos especiais e que por certo não serão muito frequentes, é uma disposição salutar. Já se admitia que excedessem os preços da tarifa geral as matérias perigosas e infectas, os animais de valor superior a 10.000\$, as grandes massas indivisíveis de mais de 3.000 quilogramas e os volumes de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico. Agora generaliza-se a faculdade a todos os casos em que se obtenha o acordo do interessado no transporte. É uma demonstração mais do aspecto de flexibilidade, que as circunstâncias actuais da exploração impõem, na fixação dos preços respectivos.

Para evitar quaisquer dúvidas convirá no entanto preci-

sar que o conhecimento prévio deve ser dado a fiscalização do Governo.

A tarifa geral constitui a lei geral, por assim dizer, da exploração ferroviária em matéria de preço. Pode ser alterada pelas tarifas especiais, quanto a redução de preços e quanto à alteração das condições de transporte, como a lei geral pode ser revogada por leis especiais.

Temos insistido já no carácter acentuadamente comercial que deve revestir a exploração ferroviária nas condições de concorrência em que presentemente se encontra. Ora é precisamente no uso de tarifas especiais que reside o meio mais poderoso de solicitar e atrair o tráfego. A tendência contemporânea pronuncia-se claramente no sentido da multiplicação de tarifas especiais para servir os interesses da empresa e também as necessidades da economia nacional.

Para cabalmente desempenharem a função que lhes incumbe carecem as tarifas especiais de ter uma grande variedade de formas e de cláusulas. Para lhes dar essa conveniente latitud preceitua o § 1.º do artigo 25.º da Proposta que nas tarifas especiais se adoptem unidades de transporte, singulares ou colectivas, diferentes das estabelecidas na tarifa geral, e que se faça a discriminação de linhas, troços de linhas e de sentidos de transporte.

Explica o Relatório a razão de ser desta disposição. Tem-se em vista o uso de unidades especiais de transporte, como arcazes (*containers*), vagões inteiros (sem distinção da classe de mercadorias), vagão-quilómetro (sem distinção de percurso) e quaisquer outras combinações já conhecidas e que de futuro possam aparecer.

Também é justo que se possam fazer preços mais favoráveis no percurso de traçado mais favorecido ou no sentido em que preponderar o trânsito de material vazio ou em que valha a pena desenvolver os recursos locais pelo embaratecimento do transporte.

Sómente desde que admitimos a variedade por linhas da própria tarifa geral, não temos de considerar essa faculdade como privativa das tarifas especiais. Portanto lógicamente neste parágrafo dever-se-á dizer apenas «discriminação de troços de linhas e de sentidos de transporte».

Dentro da orientação que a Proposta vem traçando seria talvez sustentável dar ainda às empresas maior liberdade de ação, dispensando a sujeição das tarifas especiais à aprovação do Governo. Desde que elas traduzem preços inferiores aos da tarifa geral, pelo Governo admitidos, podia-se considerar sem perigo a sua promulgação sem prévia intervenção do Governo, ao qual as empresas se limitariam a dar conhecimento dos favores que houvessem resolvido conceder ao público. Não ousamos de momento propor solução tam radical, principalmente porque as tarifas especiais, além de reduzirem os preços, alteram também as condições em que o transporte se faz e nesse ponto pode ser necessária a fiscalização do Estado.

Pode-se, porém, levantar a dúvida se subsiste a faculdade da aprovação das tarifas pelo director geral de caminhos de ferro, prevista no decreto n.º 27:665, de 25 de Abril de 1937. Não houve certamente ideia de a suprimir, quando só se procura dar facilidade à adaptação à prática das tarifas ferroviárias. Para maior clareza conviria pois acrescentar ao § 2.º o seguinte: «mantendo-se todavia o que dispõe o decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937».

Além das tarifas especiais a Proposta permite ainda às empresas o uso de faculdades especiais, apreciáveis como meio de luta contra a concorrência que as ameaça. Proíbe, é certo, o estabelecimento de preços de favor, mantendo-se fiel ao princípio da igualdade de tratamento para os que recorrem ao caminho de ferro. Era uma consequência inelutável do antigo monopólio de facto de que gozavam as empresas ferroviárias e que já não tem hoje a mesma importância, dada a mudança de condições em que praticamente os transportes se exercem.

Não deixou de o reconhecer a Proposta e por isso restringiu a formal proibição da diferenciação de tratamento concedida aos clientes do caminho de ferro, permitindo-lhes celebrar contratos especiais de transporte, com reduções de preços de tarifas, concessão de bónus e outras vantagens, com a única condição de as comunicar previamente ao Governo. Subsiste, é certo, a importante restrição de se terem de tornar obrigatórios as mesmas reduções e contratos para todos os expedidores de mercadorias da mesma natureza e em idênticas condições, se o Governo o julgar conveniente. Mas o Governo pode não usar de tal faculdade; fica, pois, permitida legalmente a existência de contratos especiais de transporte, com revogação das normas gerais das tarifas, e essa é uma preciosa inovação da Proposta.

Consideramos vantajosa esta liberdade de acção consentida às empresas ferroviárias. Já se não exige que os benefícios dos acordos tenham de ser necessariamente extensivos a todos aqueles que aceitem as suas cláusulas, o que afinal apenas equivale a fazer deles tarifas especiais condicionais apenas dispensadas da homologação oficial e da prévia publicidade regulamentar. Já não perdura o preconceito da igualdade de tratamento, que tem de se considerar acabado, como fundo está o monopólio, contra cujos abusos ele constitui uma salvaguarda necessária.

O regime novo permite às empresas tentar experiências frutuosas, satisfazer necessidades imediatas e urgentes sem as demoras forçadas da elaboração e homologação de novas tarifas. Os defeitos antigos do sistema tornam-se hoje noutras tantas vantagens. A não publicidade dos arranjos feitos com uma determinada empresa industrial permite evitar que os concorrentes lhe venham oferecer iguais ou melhores condições. A maior facilidade para grandes empresas de concluir os contratos permite hoje vincular ao tráfego ferroviário os maiores transportadores e pode encontrar o natural correctivo na intervenção dos organismos corporativos. Mesmo a título de experiência os contratos particulares podem ser um meio útil de preparar com melhor conhecimento de causa a adopção de uma tarifa especial.

Aprovamos pois o novo sistema, formulando a esperança de que só excepcionalmente o Governo imponha a generalização de acordos, para a estes deixar o seu verdadeiro carácter comercial. Julgamos que, para mais, estes tratados particulares devem poder abranger um conjunto de mercadorias de natureza diferente e nisso se diferenciam totalmente das tarifas especiais. Deve tornar-se vulgar o tipo de contrato em que, por exemplo, a trâco de certas facilidades, uma empresa industrial se obrigue a transportar exclusivamente pelo caminho de ferro todas as suas matérias primas, combustível e instrumentos de trabalho, do mesmo modo que todos os seus produtos fabricados. O acordo abrangerá aqui as mais diversas mercadorias, que todas participarão de equivalentes vantagens.

Exprimindo assim o nosso pensamento, vemos na disposição do § 1.º do artigo 25.º da Proposta um meio eficaz de aumentar a recita das linhas ferreas e e-p-para-nos que assim seja entendida e praticada. Por isso nos surpreende que alguns ilustres vogais da Comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936 tivessem contrariado a aplicação desta medida às linhas beneficiadas com garantia de juro ou com anuidade de juros e amortização, enquanto o Estado não estivesse reembolsado dos adiantamentos feitos. Manifestavam assim claramente o receio de que por mero altruísmo fosse usada a faculdade novamente concedida às empresas e que desta resultasse cerceamento das suas receitas. Ora é precisamente como meio de defesa e aumento destas, como justamente o observou a maioria da citada Comissão, que a medida deve ser preconizada. Aquela divergência mostra que em muitos persiste o falso conceito de que as tarifas têm ainda o carácter de impostos, a que o público se não pode eximir, e cuja redução importa sempre uma vantagem para quem paga

e um prejuízo para quem cobra. Seria assim nos bons tempos do monopólio de facto ferroviário, mas é preciso ter sempre presente ao nosso espírito que esse tempo áureo acabou. O pensamento de que a indústria ferroviária está em regime de concorrência, contra a qual tem de ser animada a lutar, deve orientar tanto as diligências das empresas que a exercem como a acção dos serviços oficiais que a fiscalizam. De outro modo de pouco servirá a maior plasticidade das disposições da Proposta em matéria tarifária. Só para reprimir um abuso evidente ou um conluio escandaloso deve o Estado assumir a responsabilidade de estorvar qualquer iniciativa tarifária das empresas exploradoras de caminhos de ferro. Dentro da opinião que preconizamos, entendemos que entre as faculdades concedidas às empresas ferroviárias se deve incluir a concessão dos chamados preços firmes ou preços excepcionais entre duas estações determinadas. São úteis estes preços para lutar com outro meio de transporte sujeito a uma tarifa menos elevada, o que hoje assume especial importância, para amparar uma indústria desfavorecida pelo seu afastamento dos centros de consumo ou para promover o desenvolvimento do tráfego pela multiplicidade de transações em casos determinados. Os preços firmes permitem a todas as regiões do território a prática livre das suas transacções, sem terem de se preocupar com as distâncias, e facilitam aos exportadores o acesso aos mercados externos.

Ora o estabelecimento de preços firmes pode talvez considerar-se permitido pela generalidade nos termos do § 1.º do artigo 26.º da Proposta, mas é muito sustentável a dúvida a tal respeito. Somos por isso de parecer que se autorizem expressamente e assim acrescentarem ao referido parágrafo «redução dos preços das tarifas, estabelecimento de preços firmes, concessão de bónus».

Fiéis à mesma orientação de dar maior liberdade em matéria comercial ao caminho de ferro, também aconselhamos que não seja condição essencial o conhecimento prévio do Governo nestes casos. São fáceis de conjecturar os inconvenientes de tal exigência. Destinam-se especialmente estes contratos a conquistar clientes, porventura já ligados a outros meios de transportes.

A empresa consegue atraí-los, estipula com êles cláusulas fora do regime normal e, quando o acôrdo está quase estabelecido, suspende-o para fazer a comunicação oficial ao Governo. Tanto pode bastar para que se perca logo o cliente penosamente angariado. Pouco importa ao Governo ter conhecimento do contrato antecipadamente ou *a posteriori*, visto não ter de o aprovar. A sua única acção neste caso consiste em o poder mandar generalizar a casos idênticos, o que de certo não fará sem que primeiro esteja em vigor e, portanto, concluído, pelo menos para uma caso. Neste sentido alteramos pois o referido parágrafo.

Como última disposição tarifária consigna a Proposta que as reduções concedidas a indigentes e as reduções de preços e outras vantagens concedidas a serviços do Estado não podem ser declaradas obrigatórias a expedidores em iguais circunstâncias. Não há inconveniente em introduzir na Proposta mais este esclarecimento, embora as concessões a indigentes, pelo seu carácter gracioso, não possam ser tidas como disposição tarifária e a identidade de particulares com serviços do Estado nunca possa existir.

Relações entre as empresas e os proprietários de terrenos vizinhos das linhas ferreas

Os proprietários confinantes das linhas ferreas sofrem uma restrição dos seus direitos quanto às plantações de arvoredo, construções para qualquer destino ou levantamento de muros. A Proposta reproduz o disposto no artigo 27.º do decreto de 1854, mas limita aquelas proibições a uma faixa de 5 metros, que não estava anteriormente fixada.

Justifica-se claramente estas restrições ao direito de

propriedade. A queda de árvores pode causar acidentes graves nos caminhos de ferro. Das construções podem ser projectados objectos sobre as linhas e elas próprias correm o risco de incêndio causado pelas faúlhas das locomotivas. A contiguidade do muro impede a ocupação temporária do terreno e a extração de materiais por vezes necessária.

O limite dos 3 metros não é, porém, intangível. O Estado pode reduzi-lo a 2 para a plantação de arvoredo e para as construções e ainda a menos para os muros, como já determinava o decreto de 1864 no § 1.º do artigo 27.º O processo para determinar as distâncias é o mesmo em vigor pelo decreto de 1864, parecendo-nos que se deve usar a expressão «valetas» em vez de «fossos». Diferem, porém, as sanções; só se exige a demolição para além de 2 metros, quando até agora era exigida em todos os casos. As multas, que eram de 10\$000 a 50\$000 réis, são agora actualizadas para 500\$00 a 3.000\$00, como é indispensável. Há ainda outras servidões impostas aos proprietários, mesmo que não sejam confinantes com o caminho de ferro. Referem-se: a escavações junto dos aterros, o que tem especialmente em vista a exploração de minas e pedreiras, e visa a prevenir o perigo de desabamentos; o estabelecimento de matérias inflamáveis, que estariam sujeitos a um constante risco de incêndio; a instalação de depósitos de materiais mesmo não inflamáveis, que podem facilmente cair sobre a via. Em toda esta parte a Proposta apenas reproduz o disposto no decreto de 1864, só com a actualização das multas na proporção já referida. O mesmo se dá com a faculdade para o Governo de retirar a autorização anteriormente concedida e de mandar arrancar as árvores e demolir as construções.

Apenas se supriu a referência feita no decreto de 1864 à falta de direito à indemnização quando o Estado negasse a licença pedida para realizar construções, erigir muros ou fazer plantações dentro da zona vedada. Não quis evidentemente a Proposta permitir a indemnização em casos tais. Sómente entendeu e bem que nem havia que mencionar a hipótese de se pedir ao Governo uma indemnização por ele negar uma licença cuja concessão entra nos poderes discricionários que lhe assistem.

De entre estas disposições sobre a limitação dos direitos dos proprietários confinantes, uma há todavia que tem dado lugar a freqüentes litígios judiciais, o que talvez provenha da imprecisão dos seus termos. Referimo-nos à proibição de estabelecer a menos de 20 metros da linha barracas de colmo, medas de palha ou feno e depósitos de material inflamável, o que tudo é excepcional e temporariamente permitido durante as ceifas. Tal excepção não é de admitir se a propriedade se estender para além de 20 metros da linha, porque então fácil será fazer os depósitos temporários a maior distância. Deve pois a excepção ser estabelecida com mais rigor e assim poder-se-á dizer na segunda parte do parágrafo:

«Exceptuam-se as medas e depósitos estabelecidos durante as ceifas, quando a extensão da propriedade não permita fazê-los a maior distância, devendo em tal caso ser removidos logo que seja possível».

Por lapso evidente o § 1.º do artigo fala em «exposição» em vez de «disposição».

Nova é a disposição do artigo 38.º da Proposta, que confere à Direcção Geral de Caminhos de Ferro competência para proceder à delimitação ou demarcação dos terrenos confinantes com os caminhos de ferro, segundo certas regras que preceitua. São estas muito sumárias, pois se deixa para legislação posterior as normas do processo a seguir.

Parece haver real vantagem em esclarecer e liquidar por esta forma as questões freqüentes que se levantam entre as empresas ferroviárias e os proprietários confinantes, para a solução das quais muitas vezes umas e outros não dispõem dos documentos precisos. Para que tal delimitação ou demar-

cação surta os desejados resultados é necessário, porém, que nenhuma dúvida subsista quanto aos seus efeitos jurídicos. Certamente o intuito da Proposta foi torná-las definitivas quando não se queira recorrer desde logo aos meios judiciais. Por isso convirá modificar a redacção do artigo. Dir-se-á, pois:

«A Direcção Geral de Caminhos de Ferro tem competência para proceder, oficiosamente ou a requerimento dos interessados, à delimitação ou demarcação dos terrenos confinantes com os caminhos de ferro, as quais se tornarão definitivas se os interessados não interpuserem recurso, no prazo de sessenta dias, para os tribunais ordinários».

Atribue-se assim à decisão da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o mesmo carácter e força que teria uma decisão judicial. Reserva-se todavia aos interessados a faculdade de recurso ao Poder Judicial, caso se não conformem com a decisão administrativa. Contudo esta não pode ficar indefinidamente em suspenso e em dúvida. Por isso se limitou o prazo para o recurso a sessenta dias, como se afigura razoável e suficiente. Consideramos inútil a referência do artigo da Proposta aos parágrafos seguintes, que realmente não determinam os termos do processo a seguir e cuja obrigatoriedade não carece de ser expressamente mencionada. Aconselhamos igualmente a supressão do § 1.º do artigo 38.º da Proposta. É escusado dizer que a diligência será feita pelos funcionários da Direcção Geral dela especialmente incumbidos, pois é evidente que só por intermédio dos seus funcionários aquela Direcção Geral pode actuar e de entre estes pelos que designadamente encarregar dêste trabalho de natureza especial.

A alteração feita no artigo 38.º importa necessariamente a modificação do seu § 3.º, que com a nova redacção daquele deve ser posta em harmonia. Dar-lhe-íamos pois a seguinte forma:

«O Governo estabelecerá as normas do processo a seguir para se fazer a delimitação ou demarcação previstas neste artigo e os termos do recurso que destas poderá ser interposto».

Disposições penais

O artigo 27.º da Proposta reproduz com ligeiras alterações o artigo 30.º do decreto de 1864, elevando as multas de 200 réis a 200\$000 réis para 1.000\$ a 10 000\$. Em ambos os artigos se nota o defeito de não fazerem referência ao destinatário, que tem também direitos e obrigações para com o caminho de ferro, nem a outros, como, por exemplo, os que utilizem o telegrafo do caminho de ferro. Também parece menos correcto falar de expedidor sem dizer de quê.

Preferimos pois alterar o princípio do artigo, dizendo:

«As pessoas que se utilizem dos serviços dos caminhos de ferro são obrigadas a observar, na parte que lhes disser respeito, os regulamentos e disposições tarifárias aprovados pelo Governo».

Parece também muito exagerada a actualização do mínimo da multa, que passou de 2.000\$ para 1.000\$. Por isso limitamos esse mínimo a 100\$, graduando o quantitativo conforme os recursos dos transgressores, em harmonia com o que dispõe o artigo 67.º do Código Penal.

Os artigos 25.º, 29.º, 30.º, 31.º, 32.º e 33.º da Proposta correspondem respectivamente aos artigos 31.º (já alterado pelo artigo 33.º do decreto n.º 14:430, de 25 de Agosto de 1927), 32.º, 33.º, 34.º e 35.º do decreto de 1864, com a actualização do montante das multas no primeiro e com alterações de redacção sem importância em todos êles.

Porém, o artigo 29.º, que podia ser correcto em 1864, não o é actualmente, pois se refere a crimes hoje punidos por

legislação especial e não pelo Código Penal. Dever-se-á pois fazer referência de modo geral às «penas cominadas na lei».

No artigo 30.º suprime-se a referência aos que «destruiram ou de qualquer modo danificarem os trabalhos e obras feitos ou em construção». Pensou-se talvez que este crime estava abrangido na expressão anterior de perturbar a execução dos trabalhos, mas tal inclusão é duvidosa certamente e receamos que se tire argumento do confronto com a legislação anterior para considerar que tais actos deixaram de ser puníveis. Preferimos, pois, manter a redacção de 1864 e nesse sentido lembramos que se modifique o referido artigo. Convém ainda acautelar uma dúvida que tem surgido na prática, ampliando esta sanção aos que tentem impedir os estudos que precedem os trabalhos autorizados pelo Governo e não estão pois abrangidos na redacção visada na Proposta.

Não se pode negar a incorrecção do artigo 32.º ao falar em pena imediata à de homicídio. Quis-se certamente dizer: pena de homicídio frustrado.

Surge como disposição nova o artigo 34.º, mandando que o indivíduo que praticar qualquer crime dentro dos limites do caminho de ferro seja imediatamente preso, autuado e entregue à autoridade competente para ser processado e punido nos termos legais.

Não vemos qual o alcance desta disposição. Que saímos nunca se pretendeu reivindicar a inviolabilidade dos caminhos de ferro ou a existência na sua área de qualquer direito de asilo. Portanto as leis penais aplicam-se nos seus limites como em qualquer outra fracção do território nacional, não sendo necessária lei especial que o determine. Poderíamos, pois, propor a supressão deste artigo.

Julgamos, porém, que a sua redacção não corresponde ao pensamento que o ditou e que é útil, regulando obrigatoriamente a acção repressiva dos agentes ferroviários, quando se pratique qualquer crime dentro dos limites do caminho de ferro. Indicamos pois uma transformação nos seguintes termos:

«Os agentes juramentados dos caminhos de ferro devem prender imediatamente, se for caso disso, o que praticar qualquer crime ou delito dentro dos limites dos mesmos caminhos de ferro, autuá-lo e entregá-lo à autoridade competente para ser processado e punido segundo a lei».

Disposições diversas

Determina-se aqui qual o destino a dar aos autos levantados pelos agentes juramentados dos caminhos de ferro. Diz-se no artigo 39.º da Proposta que uma cópia deles será remetida ao Governo, mas decerto não se tem em vista qualquer membro do Governo. Parece mais correcto dizer à fiscalização do Governo. Semelhante disposição figurava já no § único do artigo 6.º do decreto de 1864.

Permite-se que as empresas sejam citadas na pessoa dos seus gerentes, directores ou administradores ou na pessoa do chefe da respectiva estação, à escolha do autor. A Comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936 propôs que fosse suprimida a possibilidade de serem citados judicialmente os chefes de estação, tendo em vista a sua fraca cultura e os seus modestos ou nulos conhecimentos acerca dos actos judiciais e dos seus efeitos. Maior será ainda o perigo quando, como freqüentes vezes sucede, as funções de chefes de estação estejam sendo exercidas por simples factores.

É certo que na maior parte das legislações se consagra este princípio, permitindo que a empresa seja citada na pessoa dos seus chefes de estação. Não se sabe bem porque é que as empresas ferroviárias estão sujeitas a um regime excepcional, que não se aplica a qualquer outra empresa. Ainda se poderia invocar antigamente a demora e a dificuldade de comunicações, que tornava difícil ter de accionar a empresa no local

da sua sede. Mas não parece que hoje subsista a força de tal motivo e que ela baste para se introduzir uma excepção, que não pode deixar de se ter por odiosa, ao regime geral da competência judiciária.

Tendo em consideração esta circunstância e o perigo sério que para as empresas representa tal regime de excepção, propomos que se termine o artigo nas palavras «ou administradores».

Também se deve considerar bastante a citação de «algum gerente, director ou administrador» e não de «alguns».

O artigo 41.º isenta de penhora, embargo ou arresto o material indispensável à exploração do caminho de ferro, o que resulta do seu carácter de utilidade pública. Por identidade de razão devem tais privilégios ser extensivos às ferramentas, não consideradas na Proposta.

Igualmente se isentam de embargo as obras e trabalhos para estudo, construção ou reparação dos caminhos de ferro, para evitar que possam ser prejudicadas por qualquer indivíduo actividades de interesse nacional. Não será, porém, muito rigoroso falar em obras para estudo e por isso preferímos dizer «os trabalhos de campo para estudo e as obras para construção».

Não consignou a Proposta o seguinte artigo proposto pela Comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936:

«Os caminhos de ferro de que trata o presente decreto estão sujeitos apenas à jurisdição do Governo, pelo que não é permitida qualquer ingerência, quer na sua construção, quer na sua exploração, aos corpos administrativos, cujas posturas ou outras disposições lhes não são aplicáveis».

Alegou o relatório da mesma Comissão que eram freqüentes os litígios entre as empresas e as câmaras municipais sobre questões de contribuições e de polícia, a que era conveniente pôr termo por uma disposição geral.

São de facto freqüentes e inconvenientes estes incidentes e lógico é que os caminhos de ferro de domínio público, sujeitos à fiscalização do Governo, não possam depender, na sua construção ou exploração, dos corpos administrativos. Sómente não nos parece podir ir até ao ponto de admitir que as empresas ferroviárias deixem de respeitar as posturas administrativas de carácter geral, o que as constituiria numa estranha situação de privilégio. Sugerimos pois que na Proposta se inclua o artigo do projecto da Comissão com ligeira mudança de redacção e a supressão da sua parte final «cujas posturas ou outras disposições lhes não são aplicáveis».

A isenção da contribuição predial e municipal e do selo fiscal na sua correspondência e documentação foi estabelecida nos artigos 43.º e 44.º da Proposta, de harmonia com a legislação vigente.

É, porém, defeituosa a designação de imposto municipal, que não corresponde à nomenclatura tributária legal. A intenção foi certamente a de isentar as empresas ferroviárias do pagamento dos tributos locais, como é lógico, dada a falta de ingerência municipal no seu funcionamento, firmada no artigo cuja introdução na Proposta sugerimos.

Dever-se-á pois fazer referência à contribuição predial e aos impostos municipais. Também é de difícil determinação a designação dos imóveis afectos à exploração. A razão justificativa desta isenção está certamente no facto de pertencerem ao domínio público quase todos os bens na posse dos caminhos de ferro. Melhor é pois isentar claramente de impostos os imóveis que façam parte do domínio público.

(Conclui no próximo número).

Publicações Recebidas

Banco de Portugal—Boletim n.º 19 (Serviço de Estatística e Estudos Económicos)

Recebemos o Boletim n.º 19 do Serviço de Estatística e Estudos Económicos do Banco de Portugal (Agosto de 1938).

Trabalho modelarmente feito, constitue este Boletim um indispensável elemento de informação para todas as pessoas que se interessam por questões económicas e financeiras e desejam, portanto, estar a par das flutuações dos valores nacionais e do movimento da nossa banca.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro —Relatório referente ao ano de 1937

Encontra-se publicado o Relatório referente ao ano de 1937 da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em que se encontram os srs. engenheiros Rogério Vasco Ramalho, director geral; Júlio José dos Santos, da Repartição dos Serviços Gerais; José Gramowell Camossa Pinto, da Repartição de Exploração e Estatística; Ernesto de Oliveira Rocha, da Repartição de Material Circulante, e Rodrigo Leveriano do Vale Monteiro, da Repartição de Estudos, Via e Obras,

sendo vogal secretário, o sr. dr. João de Matos Rodrigues, da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, individualidades que têm dado provas brilhantes da sua competência na gerência e orientação dos serviços de que foram encarregados.

É facto corrente de que em todos os países os caminhos de ferro foram também atingidos pela crise geral, sofrendo uns uma baixa considerável no movimento de passageiros, outros no transporte de mercadorias. Portugal, evidentemente, não pôde furtar-se às consequências da crise que avassala tanto a Europa como as duas Américas, mas podemos orgulhar-nos de que, apesar disso, das dificuldades financeiras contra as quais temos de opôr um trabalho persistente e bem orientado, os nossos caminhos de ferro puderam realizar não só uma Administração notável mas também obras de vulto, que honram a alta competência dos nossos engenheiros, e o seu inegualável escrupulo profissional.

O notabilíssimo relatório é ilustrado com vários mapas estatísticos e numerosas fotogravuras. Estas, dão-nos aspectos dos trabalhos da linha de Circunvalação do Pôrto, e de outras obras importantes em outras linhas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,30 — «A velha rabugenta».
APOLO — 20,45 e 23 — «Iscas com elas!...».
MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «Tudo na sua!».
COLISEU — 21 — Grande Companhia de Circo.
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Tragédia imperial».
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.
TIVOLI — Sempre estreias.
POLITEAMA — Filmes de bom agrado.
TRINDADE — Sempre programas delicados.
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CENTRAL — Restauradores.
CONDES — Programas de fino agrado.
OLÍMPIA — Sempre sessões continuas.
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.

ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24 — Sempre novos programas
CINE ROSSIO — Programas variados.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE-LISBOA — Mouraria.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Outubro de 1898

Navegação de cabotagem

Por OLIVEIRA SANTOS

Esmorece a olhos vistos a nossa pequena navegação sem que haja providencias pelas quaes se procure evitar o mal, fomentando, restaurando-a ou protegendo-a.

A navegação de cabotagem, a mais propicia escola da marinha mercante, a excellente reserva da marinha de guerra, decahe de dia a dia. Rareiam nos nossos portos assoriados as entradas de pequenos cahiques e hiates com bandeira portugueza, sem que os governos possam applicar as precisas quantias para as dragagens e aberturas de barras ou cabedelos, e sem que se tente levar a vida e actividade aos nossos desertos estaleiros, onde já se não sente o bater d'uma ca- vilha.

A navegação a vapor matou a industria de navegação á vela, diz-se. Não é assim. Subsistem as duas, pois cada uma tem vida propria e meios de prosperidade. Passou a epocha da crise, restabeleceu-se o equilibrio.

A navegação costeira tem em Portugal obrigação de viver desafogada; n'esta estreita facha oceanica, lista ou praia da peninsula hispanica, onde desagua tanto curso de agua que dão acesso a pequenas embarcações marítimas, mal se explica a decadencia a que chegámos.

Conhecem-se as causas do mal, justo é que se remediem. Leve-se o serviço relativo á navegação costeira para o ministerio em que logicamente deve estar.

Tire-se do ministerio da marinha e ultramar um ministerio militar onde tão mal estão já os serviços da pesca e onde não pôde manter-se o serviço da navegação costeira, como não podia estar lá o da viação accelerada terrestre.

A sua situação natural é no ministerio das obras publicas e repartição do commércio.

Supprimam-se de vez as peias e embaraços alfandegarios, que incidem tão duramente na nossa navegação costeira com os seus multiplicados formalismos de despachos e despachantes, verificadores, guardas, impostos e alcavalas.

Porque ha-de matar-se a industria da navegação costeira só em beneficio de outras empresas? As vias ferreas servem povoações que a primeira não pôde servir. Devem medrar e desenvolver-se ao lado uma da outra a industria dos transportes em caminhos de ferro e a dos transportes da pequena navegação.

Com isso lucram as relações commerciais, aumenta-se a facilidade da permuta, realça-se o valor dos generos affastados dos centros de consumo, embaratecem-se os transportes, facilita-se a lavoura aperfeiçoada e o emprego de adubos agrícolas.

Somos insuspeitos, quando n'este logar advogamos a causa da cabotagem e pensamos que, ao fazel-o, não prejudicamos a industria dos caminhos de ferro. A concorrença, diminuindo

as tarifas, traz por via de regra um aumento de tráfego amplamente compensador.

Achamos iníquo que se possam mandar para o Porto, Figueira ou Vianna, vágons de mercadorias com uma simples nota de expedição, que se troca por uma guia nas linhas ferreas, e sejam necessarios multiplicados despachos d'uma technica complicada e só attingida por profissionais, para a remessa de qualquer pequeno volume por via marítima.

O sr. ministro das obras publicas e da marinha deviam olhar com attenção para este importante serviço, pois assim proveriam de remedio a este mal, evitariam por certo a ruina imminente da nossa pequena navegação, fazendo grandes benefícios ao nosso commércio, dando trabalho a inumeros braços e continuando as nossas bellas tradições de povo marinheiro.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L. da

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

BALANÇAS E BASCULAS

ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automaticas
registadoras
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«ACOREANA»

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL E RESERVAS: 2.030.000\$00

ACEITA CORRESPONDENTES

Agentes Gerais LANE & C. A. L. DA

Rua do Alecrim, 22 — LISBOA — Telefone 22384

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 219, II série, de 20 de Setembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto do apeadeiro de Cedofeita, na linha da Boavista à Trindade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, devendo ser modificado o resguardo projectado.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobrante, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, uma parcela de terreno com a superfície de 564 metros quadrados, localizada entre os perfis 22 e 28 da variante de Lamego, na linha da Régua a Vila Franca das Naves.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Quinta das Naves, freguesia da Sé, concelho de Lamego e distrito de Viseu, e confronta ao norte e nascente com Ricardo de Sousa Neves e sul e poente com a linha férrea da Régua a Vila Franca das Naves.

Em conformidade com o disposto no artigo 4.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a parcela de terreno em referência está sujeita a reversão, por haver sido expropriada em 24 de Janeiro de 1931.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:236 metros quadrados, à direita da linha férrea do norte, entre os quilómetros 130,230.00 e 130,260.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte, poente e sul com o caminho de ferro e ao nascente com José da Paz.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:570 metros quadrados, à direita da linha férrea do norte, entre os quilómetros 130,196.00 e 130,230.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com João Vieira e ao nascente com Augusto Maria.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 399 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 130,260. e 130,270.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar, distrito de Santarém, e confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com João Maria.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 2:440 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 130,270.00 e 130,360.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar, distrito de Santarém e confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com João Vieira.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 123 metros quadrados, à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 36,615.50 e 36,624.82, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 21:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Macinhata da Seixa, concelho de Oliveira de Azeméis e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Amadeu Baptista da Silva Terra, ao nascente com o rio Alvão e ao poente com Amadeu Baptista da Silva Terra.

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

Por despacho de 14 do corrente do director geral:

Mário dos Santos Vieira, servente do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de hoje do director geral:

Alberto Dias Póvoas, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de Março de 1931.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral, de 16 do corrente, o projecto de uma tarifa especial para bilhetes de assinatura, que substitui a tarifa especial interna n.º 14 de grande velocidade na antiga rede e o capítulo 3.º da tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

O «Diário do Governo», n.º 221, II série, de 22 de Setembro de 1938:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 22 (agrupamento das empreitadas n.ºs 8 e 15) para a construção da variante às pontes de Pavorra, Vale do Mu e Sobralinho, entre os quilómetros 240,077,90 e 241,600,00, e variante e ponte de Padrona, entre os quilómetros 246,911,90 e 247,291,38, da linha férrea do Sul, de que são adjudicatários António Veiga e Manuel Martins de Oliveira, aprovar o referido auto e bem assim declarar os mencionados adjudicatários quites para com o Estado das obrigações que contraíram em virtude do seu contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão, composta do engenheiro chefe de repartição José Gromwell Camossa Pinto, do engenheiro civil de 2.ª classe José Júlio Martins Nogueira Soares e do engenheiro civil de 3.ª classe Cornélio Fogaca Guimarãis, a fim de verificar se a linha da Boavista à Trindade está em condições de ser aberta à exploração.

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 24 de Setembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado para execução da empreitada n.º 19 da linha de Estremoz a Portalegre, compreendendo os trabalhos do 4.º lanço:

a) Variante entre o perfil 266 e a estação de Portalegre (entrancamento), na extensão de 4:397^m,05;

b) Linha de Leste, Companhia Portuguesa, variante da estação de Portalegre, entre os quilómetros 215,083,82 e 217,450,50, na extensão de 2:399^m,92;

c) Desvio do caminho público ao perfil 4 do lanço de Cabeço de Vide à linha de Leste;

adjudicar a Francisco José Morgadinho a mencionada empreitada pela importância de 1:161.750\$00.

Por despacho de 20 do corrente mês do director geral:

Joaquim Pedro Ferreira Júnior, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 20 do corrente, o novo projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 2-A de grande velocidade, relativo a assinaturas por séries de cinqüenta e duas viagens, proposto pela Sociedade Estoril.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 20 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 14 de grande velocidade estabelecendo bilhetes de 3.ª classe para os combóios do ramal de Leixões, entre Pôrto-Trindade e Matozinhos, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Declara-se para os fins convenientes, que Eugénio Leite Morais, engenheiro civil, classificado em 9.º lugar no concurso documental para engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio findo, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

Nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos fiscais de 2.ª classe de exploração e de via e obras, opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de fiscais de exploração e de via e obras do quadro transitório desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 188, 2.ª série, de 15 de Agosto findo:

Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos.
Domingos Meireles de Sousa.
Avelino Vaz.
Alfredo José da Luz.
António Bergano Fialho Prego.
António Moreno Lagarto Júnior.
Francisco de Castro Freire.
Fernando Pinto da Mota.
Manuel Ferreira.
Jaime de Azevedo Pinto.
Manuel António Peneque Júnior.
João da Silva Alvaro.
Henrique Pedrosa de Aguiar.
Manuel António Júnior.

Para reclamação é dado o prazo de oito dias a contar da data da publicação desta lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 225, II série, de 27 de Setembro publica o seguinte:

Por despacho de 21 do corrente mês do director geral:

Francisco António José da Silva, fiscal contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

José Júlio Martins Nogueira Soares, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos sessenta dias de licença graciosa acumulada, ao abrigo do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, com a faculdade de a gozar interpoladamente, dentro do corrente ano.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente o projecto de uma tarifa especial para bilhetes de fim de semana, que substituirá a actual tarifa especial n.º 21 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente o projecto da nova tarifa especial interna de grande velocidade, que se destina a substituir a actual tarifa n.º 2, para assinaturas por séries de 52 viagens, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 227, II série, de 29 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Francisco José Morgadinho, para execução da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre, compreendendo os trabalhos:

a) Linha de Portalegre, 4º lanço: variante entre o perfil 266 e a estação de Portalegre (entroncamento), na extensão de 4,397,05;

b) Linha de Leste, C. P.: variante da estação de Portalegre entre os quilómetros 215,086,82 e 217,450,50, na extensão de 2,399,92;

c) Desvio do caminho público ao perfil 4 do lanço de Cabeço de Vide à linha de Leste.

O «Diário do Governo», n.º 228, II série, de 30 de Setembro publica o seguinte:

Por despacho de 26 do corrente mês do director geral:

Élio Rodrigues Gonçalves, primeiro oficial do quadro permanente — doze dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

José Maria da Silva Pereira, adjunto de inspecção de exploração, do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 215, II série, de 15 de Setembro publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão nomeada, por portaria de 4 de Agosto próximo findo, que vistoriou a linha de circunvalação do Pórtico, compreendida entre a estação de Contumil e a estação de Leixões, com a extensão de 18km,502 e do ramal da estação de S. Gemil à de Ermezin, com a extensão de 3km,882, que seja aberta à exploração a referida linha.

Junta de Electrificação Nacional

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 24 de Setembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e em presença do parecer da Junta de Electrificação Nacional, que a Companhia Carris de Ferro do Pórtico seja autorizada a explorar na cidade do Pórtico dois cabos subterrâneos a 5:000 volts, com o comprimento de cerca de 1:200 metros cada um, interligando a central eléctrica de Massarelos, da Companhia Carris de Ferro do Pórtico, com a do Ouro, dos serviços municipais gás e eléctricidade da Câmara Municipal do Pórtico, pelas Ruas e Calçadas da Boa Viagem e do Bicalho e estrada marginal do Pórtico à Foz, nas freguesias de Massarelos e Lordelo, concelho do Pórtico, sob as cláusulas gerais impostas pelas leis e regulamentos em vigor.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L. da
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

UNIÃO DE SUCATAS, L. DA

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" - 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2m,50x0,80 e 3m,00x0,80. Carris da C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 64214

RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA

Taça de Ouro, L. da

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo . . .	12\$00
TAÇA DE OURO, kilo . . .	9\$60
COMBATENTE, kilo . . .	7\$60
FAMILIAR, kilo . . .	5\$60

Rossio, 114 — Telef. 26244 — LISBOA

DESPENSA IDEAL JOSE ANTÓNIO TRINDADE

IMPORTAÇÃO-EXPORTAÇÃO

Os artigos desta casa, são todos de esmerada escolha e os preços os melhores do mercado. Os pedidos de qualquer ponto do país, são executados com a maior prontidão.

Telefone 20450

186, Rua da Prata, 188

Telegrams: BERBORGES

LISBOA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtico: Tait & C.º Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e anfractos

TELEFONES

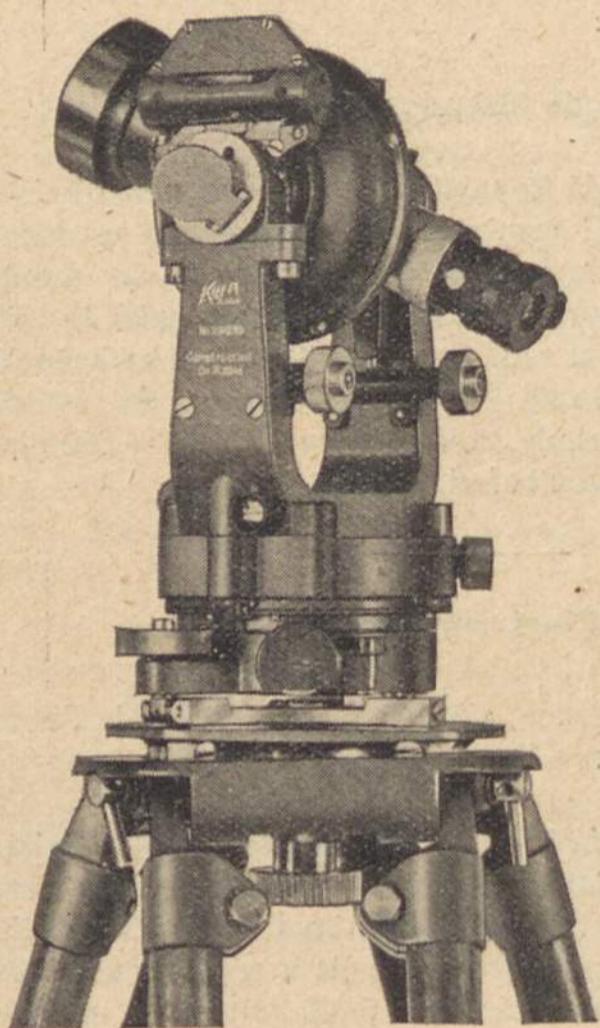
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



Kern
AARAU
SUISSE

A última criação do Dr. H. Wild, para poligonometria, triangulação secundária e outros trabalhos. Novos e importantes dispositivos permitindo um trabalho mais rápido e preciso.

TEODOLITO D K 1

À venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA

CARLOS GOMES & C. A. L. DA

15, Rua dos Fanqueiros



Fábrica de Tintas e Vernizes

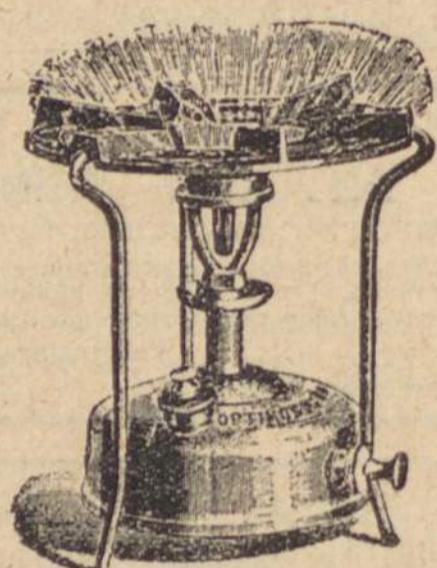
Tintas e vernizes de todas as qualidades e para todas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, L. da

Rua de Bento Júnior — PORTO

TELEFONE 4594

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados.

R. Horta Sêca, 24 - LISBOA - Tel. 22942

COMPANHIA DE SEGUROS



Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.