

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: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (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

Leiria, Vista parcial da cidade. — Ecos & Comentários,
por SABEL. — Como se resolverá o problema ferro-
viário ?, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. —
A Linha Férrea da Boavista à Trindade. — Urbaniza-
ção de Lisboa. — Vida Ferroviária. — Linhas estrangei-
ras. — Teatros e Cinemas, por SÓMEL e TIO XAN-
DA. — Tenente José Capela. — Parte oficial. — Há
quarenta anos. — Tenente Mário Pimentel. — Cami-
nhos de Ferro Coloniais. :::: :::: :::

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE JULHO

NÚMERO 1214

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

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

SECRETIARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Porto — 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



ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

CAIXOTE DO LIXO

UMA rápida visita a um compartimento reservado permitiu-nos passar a vista por uma Revista Pan que, se não estamos em erro se publica no Rio de Janeiro.

No exemplar em questão, onde se leem recortes de todos, ou quase todos os periódicos estrangeiros, chamou-nos a atenção os «Reis sem trono», artigo da autoria de Edith Liggett (De Weck Endem) — Nova York. Entre a série de asneiras que o seu autor despeja na Revista em questão uma não podemos deixar passar em claro «uma antiga rainha de Portugal, casada em segundas nupcias com um dinamarquês».

Muito gostavamos nós de saber onde é que foram arranjar essa rainha de Portugal, casada com um dinamarquês.

Basta de tanta parvoice.

OBJECTOS PERDIDOS

OS caminhos de ferro franceses possuem uma repartição encarregada de tratar dos objectos esquecidos nas suas carruagens. Não se julgue que esta repartição tem pouco que fazer: até pelo contrário, basta analizar esta interessante lista fornecida pelos seus serviços estatísticos. Vejamos essa lista de objectos perdidos: 3651, guarda-chuvas; 1500, maletas; 1450, pares de luvas; 487, pares de calçado; bengalas, 750; impermeáveis, 720; chapéus, 480; gorros 380; livros, 300; óculos, 260; carteiras, 180; relógios, 120; máquinas fotográficas, 120; peles, 90; chaves, 90; mantas, 35 e revólvers 18. O número total de coisas perdidas é de 17.091, estão avaliadas em 750.000 francos!

— Muito cômodos devem ser os Caminhos de Ferro de França, para que os passageiros se deixem assim entregar a meditações profundas, esquecendo aquilo que trazem consigo?

HOSPITAL SUBTERRÂNEO

O governo tchecoslovaco acaba de conceder 2 milhões de corôas para a construção, em Praga, dum hospital subterrâneo. Para isso, ter-se-há de efectuar uma grande escavação no centro da cidade. Por cima do último andar, a 4 metros, ficará um jardim público. A energia eléctrica, será fornecida por uma geradora privativa a qual dará toda a corrente necessária aos serviços hospitalares. Estamos pois em presença dum hospital de características ultra-modernas, que até prevê os bombardeamentos aéreos... Chama-se a isto um país de Progresso; já que nos nossos dias, se analisa o grau de aperfeiçoamento dum povo, através das suas artes de exterminio da Humanidade. Noutros tempos, bastava uma bandeira branca com uma cruz vermelha...

O AUTOMÓVEL... RASPADEIRA

O Secretariado do Estado do Interior, nos Estados Unidos, acaba de publicar a estatística referente aos acidentes de automóveis no ano de 1937. Vê-se que perderam a vida 106.000 pessoas e que o número de feridos chegou quase aos dez milhões...

Pelos vistos, nem só as cancelas das passagens de nível, dão origem a desastres...!

* * *

Outra estatística referente aos desastres de automóveis em Inglaterra, do ano de 1936, acusa a morte de 6.561 pessoas e feridas, 228.813. Atendendo ao número de mortos e de dias de que se compõe um ano, chega-se à conclusão que se dá um desastre em cada dois minutos... Onde é que está aquela serenidade britânica?

Como se resoluerá o problema ferraviário?

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

A série das conferências acerca do problema dos caminhos de ferro na Sociedade de Geografia, na Associação Comercial do Pôrto e na Ordem dos Engenheiros projetaram intensa luz sobre um assunto acerca da qual são numerosos e arraigados os prejuízos.

Foi anunciada a contradita em duas conferências, uma do sr. engenheiro Plínio da Silva, antigo director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e antigo Ministro do Comércio e outra do sr. dr. Botelho Moniz, que foi adiada *sine die*.

Não houve, pois, até hoje, sombra de refutação das doutrinas enunciadas e demonstradas naqueles estudos,

Ficou bem patente o carácter nacional e de serviço público dos caminhos de ferro, essencial, como todos os outros, à vida do país e que o Estado deve fazer executar segundo as exigências do bem geral, ocorrendo aos encargos para que não sejam suficientes as receitas do tráfego e ao mesmo regular com justiça e equidade a situação das empresas, auxiliando-as no que fôr justo e rasoável.

Ficou iniludivelmente frisado o carácter diverso da camionagem, que deve ser sobretudo complemento dos transportes ferroviários e com êles coordenada conforme a conveniência pública.

Viu-se bem quanto é necessário pôr termo à situação privilegiada de certos serviços de camionagem, principalmente de mercadorias, sem fiscalização, sem sujeição a regras derivadas do interesse público.

Ficou bem patente em toda a sua gravidade crescente a crise que atravessam os caminhos de ferro, que não podem renovar material, nem introduzir certos melhoramentos na exploração. O adiamento de trabalhos de conservação tem um limite e dá logar a situações subsequentes ainda mais precárias.

Que se deverá fazer?

Providenciar com urgência acerca da concorrência abusiva da camionagem, aproveitando estudos feitos há mais de dois anos e que não tiveram o devido seguimento.

Ao mesmo tempo fixar, de acordo com as empresas, os auxílios imediatos necessários para normalizar o estado das linhas, de modo que em curto prazo se remediassem as deficiências existentes.

Depois do *vivere o philosophari*.

Contrastados os desvios abusivos do tráfego, assegurada a conservação das linhas e as melhorias mais urgentes de exploração, havia que proceder à revisão dos contratos, à reorganização administrativa das empresas, até mesmo às fusões que se julguem convenientes.

Infelizmente uma visão errada do problema fez dar a precedência ao que devia ser o final da reforma.

Assim às três companhias de via estreita declarou-se que o Estado nada faria, nem examinaria para as auxiliar, sem que primeiro se fundissem, e indicaram-se-lhes bases absolutamente inviáveis, que nem ao menos tinham em conta a situação de cada concessão com garantia de juro.

O resultado foi que mais de um ano se passou em negociações, com estudos sem base prática, em luta com bases inviáveis, com a agravante que das três companhias, uma existia nominalmente, pois sofrera a violência do esbulho da sua Administração pelo Governo e acha-se há cinco anos entregue a uma Comissão Administrativa presidida pela entidade que por um libelo secreto levou o Governo a praticar o esbulho e que acaricia talvez o sonho de ficar sendo o senhor da nova Companhia em que as três se fundam.

Entretanto passam as semanas e os meses e nem sombra do plano de agrupamento existe.

Suponhamos este gisado, o que presupõe

manifestamente a fixação dos auxílios concedidos.

Quanto tempo será preciso para que tudo se decida e se entre na fase da activa reparação das linhas e aquisição do material necessário?

* * *

Como ponderei nas minhas conferências, a fusão das três empresas presupõe a ligação prévia das respectivas linhas e a êsse propósito tenho insistentemente frisado a importância da transversal de Trás-os-Montes, que atravessa de Oeste a Leste o centro da província, vasta zona que entre a fronteira e o Douro, a ela sensivelmente paralelo, tem 80 quilómetros de largura média.

Partindo do Arco do Baulhe, em seguimento da linha de Basto vinda do Minho e da do Tâmega, irá às Pedras Salgadas e sairá dêsse ponto ou de Vila Pouca para Valpassos e Mirandela. Ficarão assim ligadas, com circulação reciproca de material e oficinas comuns, as linhas do Tua, do Corgo, do Tâmega, de Basto, de Guimarãis, da Povoa e do Vouga por Vizeu, faltando ainda o trôço da Arrifana ao Pôrto para ligação mais direta das linhas do Vouga e do Minho.

Ficava apenas desligado do sistema a linha do Sabôr, aguardando à construção uma mais longinqua fase do trôço de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro.

«—Linha cara, de pequeno tráfego, forçosamente deficitária: seria verdadeiro desperdício construí-la!» objectar-me-ão compassivamente, considerando a insistência em a reclamar manifestação de loucura mansa.

E não serão mais condenáveis certas obras de chamada urbanização, que vemos preconisar e serão provavelmente executadas com sacrifício de outras de maior utilidade?

O valor da transversal de Trás-os-Montes sob o ponto de vista económico, administrativo e militar é incontestável, embora seja deficitária a linha, que manifestamente representaria um complemento necessário e valioso do nosso sistema ferroviário.

* * *

Tem sido por vezes aventada, para pôr termo ao isolamento das várias linhas de via es-

treita afluentes das do Douro, duas soluções qual delas mais inconveniente. Consiste uma na utilização da linha do Douro entre o Pocinho e a Livração para a via estreita cumulativamente com a via larga pela colocação do terceiro carril ou dos dois de via estreita entre os da via larga.

Solução simplista, que traria formidáveis complicações para a exploração em estações acanhadas, dificeis de ampliar, para nelas isolar os dois sistemas e deixar as respectivas vias independentes.

Há mais e pior: chega-se a alvitrar o estreitamento da linha do Douro em toda a sua extensão, com as baldeações consequentes em Ermezinde, a não ser que a radical providencia abranja também a linha do Minho.

Assim se renunciaria à continuidade das nossas linhas principais de Norte a Sul do País, e às vantagens dela resultantes, tão caro compradas.

Concordam com essa mutilação as estações militares e os representantes dos interesses económicos?

Não podemos acreditar em que essa baixa de classe das linhas do Minho e Douro seja encarada a sério por quem tenha as responsabilidades de resolução dos graves problemas ferroviários.

E é nêste momento em que êles têm que ser estudados com ponderação e competência sob os seus múltiplos aspectos que deixou de haver o Conselho Superior de Caminhos de Ferro instituído há cerca de um ano por um vago Conselho de Tarifas.

Há hoje nos diversos Ministérios uma infinidade de corporações consultivas para o estudo e exame prévio dos mais diversos assuntos de toda a espécie: deixou de existir para os caminhos de ferro, sem que a sua função complexa haja de ser suprida pelo exame puramente técnico dêsses assuntos pelo Conselho Superior de Obras Públicas.

Enfim, aguardemos os acontecimentos e façamos votos para que bem inspirados sejam os que vão defrontar com o candente problema ferroviário.

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

A Linha Ferrea

da

Boavista à Trindade

O nosso colega «A Voz» transcreveu nas suas colunas uma carta dum leitor assiduo do «Primeiro de Janeiro», vindo a lume nesse jornal no número de 3 do corrente:

A propósito do projecto da linha férrea da Boavista ter o seu «terminus» na rua de Alferes Malheiro, escreveu-nos um leitor assiduo, dizendo.

«Nos meios comerciais que freqüento, por dever da minha profissão, posso assegurar-lhe, que é com mais alguma coisa do que magua, que esse projecto é encarado. O Pôrto sentirá uma profunda decepção, se a linha da Boavista não fôr até o local lógicamente marcado há muito: para além da rua de Fernandes Tomaz.

Nos seus juízos pessimistas, o público gostaria de saber a quem devem ser pedidas explicações do que se pensa, pelo visto, fazer.

Custa-nos a crer que a responsabilidade caiba à Companhia do Norte, pois, esta, só teria vantagens em satisfazer as aspirações legítimas do Pôrto, e a conquistar toda a sua simpatia. Portanto parece que se a Companhia reduz o seu projecto antigo desta forma, é que fortes motivos há para que tal suceda. Ignoro quais eles sejam, pois não faço fé por boatos irresponsáveis, nem, agora, neste momento, se trata de explicações: do que se trata é de levar a Companhia a reflectir, e a prolongar a linha desde a rua de Alferes Malheiro até além da rua de Fernandes Tomaz, auxiliando-a a procurar os obstáculos que a embaraçam, se de obstáculos se trata, ou a pôr de parte a sua determinação, se se trata apenas da sua vontade.

Para quem a dirige, apelo neste momento, em nome dos interesses do Pôrto que serão manifestamente lesados, se a linha ficar onde se diz que fica, para que o velho projecto de levar a linha até à altura da Câmara Municipal seja retomado e realizado, sem novos desvios ou paragens deformadoras.

Comentando esta carta, o sr. Conselheiro Fernando de Sousa escreve em «A Voz»:

Tem carradas de razão o leitor assiduo, que labora, porém, num erro dirigindo-se à *Companhia do Norte de Portugal*, que está privada dos seus direitos e da sua acção há cinco anos e substituída por uma *Comissão administrativa intrusa* delegada do Governo, que há um ano comprou 12.000 acções em carteira a baixo preço e pôde dispor da assembleia geral.

Reúnida esta, há um ano, para a ficticia reforma

de estatutos e das concessões, não tornou a reunir para a ficticia eleição dos corpos gerentes.

Portanto, nenhuma responsabilidade se pode imputar à Companhia por qualquer acto de administração posterior a Agosto de 1933. Nenhuma responsabilidade lhe cabe pela demora na conclusão do trôço Boa Vista-Trindade e muito menos pelo abandono do local da estação na Praça do Município, para a qual adquirira o terreno necessário.

Eduardo Plácido, com a sua rasgada iniciativa, projectava fazer construir ali um grande edifício condigno em que se alojariam, além da estação de passageiros e recovagens, um grande hotel expressamente construído para esse fim, cafés, restaurantes, estabelecimentos comerciais, etc.

O local obedecia ao critério de aproximar o mais possível o término da linha do centro da cidade e de embelezar a praça.

Não se deixou pôr em prática o plano financeiro pelo qual se venciam as dificuldades de ocasião. Aproveitou-se dele, ao cabo de alguns anos, tarde e mal, a ideia da conversão das obrigações, mas esbulharam-se os credores de 40 a 50 % dos seus créditos. Não se activou a construção do trôço, ao menos para exploração até uma estação provisória, perdendo-se centenares de contos de receitas.

Tem razão o leitor assiduo. A estação deve ficar onde se projectara e fôra aprovado pelo Governo, tanto assim que no contrato de concessão se distinguiu o que no edifício era destinado à estação, do que tinha outros destinos.

A Câmara cedeu em boas condições os terrenos, que ainda há muito pouco tempo pertenciam à Companhia.

Ultimamente a famosa Comissão administrativa congregou o plano de nova estação, escondidinha, afastando-a do local fixado.

Está à testa da Câmara um espírito culto e de alto valor, o sr. dr. Mendes Correia, que bem comprehende, decerto, o alcance do plano primitivo.

É para desejar que o sr. Ministro das Obras Públicas o mantenha também, ainda que o Estado faculte capitais para a construção do edifício.

Se a opinião pública se manifestasse a valer, não iria decerto por diante a mudança local.

* * *

E já que das linhas do Norte escrevo, mais uma vez registo e lamento a infracção da lei, pela qual se reconstruiu a ponte do Ave da linha do Minho sem aproveitar o ensejo para a deixar independente da de Guimarãis, como tão necessário é para a desafogada circulação em ambas.

É da lei essa independência imposta no contrato à Companhia do Norte e para isso se deu garantia de juro ao pequeno trôço Trofa-Lousada.

Cumpre-se a lei, para que não fique na rede ferroviária do país esse aleijão, tão fácil de remediar, do leito comum, em trôço curto de duas linhas que devem ser independentes na sua activa circulação.

URBANIZAÇÃO

DE

LISBOA

O importante convénio estabelecido entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pela pasta das Obras Públicas e Comunicações, foi publicado no dia 1 do mês corrente, um importante decreto-lei o qual passamos a transcrever:

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS
E COMUNICAÇÕES**

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 28:796

O plano de urbanização da cidade de Lisboa, actualmente em estudo, comporta, entre outras realizações, o arranjo das Praças dos Jerónimos e de Afonso de Albuquerque, a valorização da Avenida Marginal e o embelezamento das imediações da Torre de Belém.

Para valorização da Avenida Marginal tem de procurar-se que desapareçam as miseráveis e inestéticas edificações que a constituem hoje, em grande parte, o pano de fundo do nosso maravilhoso Tejo e promover-se o aproveitamento apropriado dos vastos tratos de terreno que a marginam, oferecendo o aspecto de baldios e vazadouros.

Também parece aconselhável integrar na área do pôrto de Lisboa, para satisfazer as suas crescentes necessidades de expansão e assegurar a interligação dos seus diversos serviços, toda a faixa de terrenos compreendida entre a linha da margem e a Avenida Marginal, e estudar o plano de aproveitamento da zona portuária com o duplo sentido da sua função económica e do seu carácter de elemento urbanístico valiosíssimo no plano geral da urbanização da capital.

Terá de separar-se, tanto quanto possível, a zona fundamentalmente comercial e industrial do pôrto da zona de passageiros para o tráfego fluvial, das ilhas, das colónias e internacional e de tantos outros serviços limpos adstritos à vida do pôrto, deslocando-se aquela para a margem oriental e instalando-se esta no trôço que vai do Terreiro do Paço à Torre de Belém.

Para executar esta política, reconheceu o Governo, de há muito, a conveniência de serem adquiridos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses todos os terrenos que a Companhia ainda possue na margem direita do Tejo, desde o caneiro de Alcântara à Torre de Belém.

Vieram estes terrenos à posse e domínio da Companhia como compensação dos encargos assumidos, em execução do alvará de 9 de Abril de 1887, que lhe concedeu autorização para construir e explorar a linha férrea de Cascais, com a obrigação de, sem subsídio ou garantia do Estado, construir com via dupla o túnel e a estação do Rossio; realizar os trabalhos de rectificação da margem do Tejo, desde o caneiro

de Alcântara à Torre de Belém, incluindo as docas respectivas, e ceder ao Estado, em toda a extensão da margem conquistada, uma faixa para o serviço do rio e outra para a abertura de uma avenida, que depois se chamou Avenida da Índia.

Foram estes encargos que levaram a Companhia a fazer uma emissão especial de obrigações, garantidas pelos terrenos conquistados, e cujo pagamento de juros e amortização sempre constituiu pesado farco para a vida financeira.

As negociações com a Companhia para se ajustarem as condições de compra dos terrenos pelo Estado foram naturalmente difíceis e laboriosas, dada a complexidade e extensão do problema, mas chegaram finalmente a seu termo, num espírito de boa colaboração e entendimento.

Com a aquisição destes terrenos satisfaz o Governo necessidades impostas pela realização de parte do plano da urbanização da cidade e do seu pôrto e, do mesmo passo, auxilia a Companhia a vencer as suas dificuldades financeiras presentes, libertando-a do pesado encargo do pagamento de juros e amortização das obrigações ainda vivas e permitindo-lhe, ao mesmo tempo, obter fundos relativamente importantes com que poderá promover a aquisição de algumas automotoras, tam insistentemente reclamadas pelos técnicos responsáveis e pela opinião pública, como meio de se conseguir a melhoria das condições de exploração das linhas férreas a seu cargo.

Aproveitou também o Governo esta oportunidade para ajustar com a Companhia a arrumação de certo número de problemas ou questões mais ou menos importantes, cuja resolução interessava ao Estado, por alguns dos seus departamentos, ou ao Município de Lisboa.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a adquirir à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos do presente decreto-lei, os terrenos por esta conquistados ao Tejo, entre o Caneiro de Alcântara e a Torres de Belém, actualmente no domínio e posse da Companhia.

§ 1.º Os terrenos a adquirir pelo Estado são os identificados e medidos em planta organizada por uma comissão constituída por engenheiros do Governo e da Companhia, encontram-se devidamente demarcados e compreendem as parcelas seguintes:

Parcela X — Terrenos ao sul da linha férrea:

	Metros Quadrados
Para talhões	109:669
Para ruas	18:824
	<hr/>
	128:493

Parcela Y — Terrenos ao norte da linha férrea:

Para talhões	129:035
Para ruas e jardins	85:297
	<hr/>
	214:332
	<hr/>
	342:825

§ 2.º Um exemplar, em tela, da planta a que se refere o parágrafo anterior será anexado ao contrato a celebrar com a Companhia.

Art. 2.º A compra será feita, nos termos acordados com a Companhia, pelo preço global de 16.683.505\$, pago por uma só vez.

Esta importância corresponde aos preços unitários, respectivamente, de 70\$ e 60\$ para os talhões das parcelas X e Y e de 25\$ para os restantes terrenos, excluindo-se, para efeitos deste cálculo, os terrenos a sul da linha férrea abrangidos numa faixa de 20 metros, anexa à serventia marginal de 10 metros (citada no alvará de 9 de Abril de 1887), e que medem 18:335 metros quadrados para talhões de 2:200 metros quadrados para ruas.

§ 1.º O pagamento da importância da compra será efectuado no acto do contrato e autorizado por despacho ministerial, com dispensa de qualquer outra formalidade, processando-se a despesa pela Secretaria Geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º Consideram-se liquidadas e pagas, por efeito de preço de compra acordado, todas as rendas relativas à ocupação, por serviços públicos, de qualquer parcela dos terrenos a adquirir pelo Estado.

Art. 3.º Os terrenos que, nos termos d'este decreto-lei, vão ser adquiridos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses serão destinados:

a) Os situados ao sul da linha férrea (parcela X) a serem totalmente encorporados na área sob a jurisdição da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, mediante a entrega ao Tesouro, por conta das receitas próprias daquela Administração, do respectivo valor de compra à Companhia;

b) Os situados ao norte da linha férrea (parcela Y) e conjuntamente os do actual leito da Avenida da India a serem

terreno pertencente àquela herança por dois pequenos lotes de terreno com igual área, que, em consequência d'este decreto-lei, serão transmitidos para o domínio municipal.

Art. 5.º É desanexado da área de jurisdição do pôrto de Lisboa e encorporado para todos os efeitos no domínio público afecto aos caminhos de ferro, para fruição da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da sua concessão, o terreno de serventia da doca de Santo Amaro, com a área aproximada de 250 metros quadrados, actualmente ocupado por via férrea.

Art. 6.º Fica a Companhia autorizada a encerrar e levantar a actual estação fluvial de Santo Amaro, passando o respectivo serviço, enquanto as circunstâncias o permitirem, a ser assegurado por uma nova dependência da estação de Alcântara-Mar, com acesso à actual ponte da doca por via estreita para vagonetas.

§ único. A transferência dos serviços, nos termos d'este artigo, será feita até 31 de Dezembro de 1938, ficando a Companhia sujeita às taxas usuais e regulamentares pela utilização



O Sr. Ministro das Obras Públicas assinando o contrato com a C. P.

cedidos à Câmara Municipal de Lisboa pela importância da sua aquisição à Companhia.

§ 1.º Serão adquiridos pela Administração Geral do Pôrto de Lisboa à Câmara Municipal de Lisboa, na base de 70\$ por metro quadrado, os terrenos referidos na alínea b), na parte em que o projecto de ampliação da área do pôrto de Lisboa, pela rectificação da Avenida da India e consequente deslocamento para o norte de um pequeno trôço da linha férrea, os vier a deixar do lado sul.

§ 2.º A Câmara Municipal de Lisboa cederá ao Estado, na base de 60\$ por metro quadrado, a parte dos terrenos da parcela Y ou outros municipais compreendidos em talhões destinados à construção de edifícios públicos no projecto da urbanização da Praça dos Jerónimos, e bem assim os terrenos que ficarem situados na zona de protecção da Cordoaria Nacional.

§ 3.º Os terrenos que actualmente pertencem ao domínio do Estado e que venham a ficar situados no futuro leito da Avenida da Índia ou ao sul do traçado rectificado da linha férrea serão respectivamente encorporados no domínio público da Câmara Municipal e na área de jurisdição do pôrto de Lisboa.

Art. 4.º Fica a Câmara Municipal de Lisboa autorizada a efectuar, nos termos ajustados entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a comissão liquidatária da herança da Condessa de Burnay, a permuta de 711^{m²},18 de

da doca, mas dispensada, até àquela data, do pagamento da renda de ocupação relativa à estação fluvial de Santo Amaro.

Art. 7.º Independentemente de qualquer outra formalidade, consideram-se desde já desanexados no domínio público, como pertença dos caminhos de ferro e sem direito a qualquer indemnização para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, integrados no domínio da Câmara Municipal de Lisboa, os terrenos abaixo designados, actualmente na posse da Companhia, como concessionária das linhas férreas respectivas:

a) Uma parcela de terreno, com a área aproximada de 7:441 metros quadrados, necessária para o leito da projectada Avenida de Ceuta, pertencente à estação de Alcântara-Terra, e bem assim todos os edifícios ou parte dos edifícios nela existentes;

b) Uma parcela de terreno, com a área aproximada de 4:771 metros quadrados, pertencente à mesma estação e situada a oeste da projectada Avenida de Ceuta, confinando por aquele lado com a Rua da Fábrica da Pólvora, incluindo os edifícios nela construídos pela Companhia;

c) Uma parcela de terreno, com a área aproximada de 786 metros quadrados, na Rua Cascais, pertencente à linha férrea que liga a estação de Alcântara-Terra com Alcântara-Mar e que se acha parcialmente calcetada pelo Município, como parte da mesma Rua;

d) Uma parcela de terreno, com a área aproximada de

37.000 metros quadrados, confinando com a linha de Alcântara a Torres Vedras, denominada Pedreira de Monsanto, entre os quilómetros 1,900 e 2,100.

§ 1º Os terrenos e edifícios a que se refere este artigo são os identificados e medidos em planta que fica devidamente arquivada na Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2º A sua desocupação pela Companhia terá lugar no prazo de dois anos a contar da data deste decreto, ficando a Companhia desobrigada durante este prazo do pagamento à Câmara de qualquer renda ou indemnização.

Art. 8º A Câmara Municipal de Lisboa cederá ao Estado, para ser encorporado no domínio público afecto aos caminhos de ferro e para fruição da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da sua concessão, uma parcela de terreno com a área aproximada de 1.981 metros quadrados, que há-de provir da cobertura do Caneiro de Alcântara na parte compreendida no recinto da estação de Alcântara-Terra.

§ único. Os trabalhos referidos neste artigo deverão ser executados pela Câmara no prazo máximo de 60 dias.

Art. 9º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses cederá do seu domínio privado à Câmara Municipal de Lisboa, os prédios urbanos e respetivos terrenos, com a área aproximada de 179 metros quadrados situados na Rua da Fabrica de Pólvora, 55 a 63, e Rua da Cruz e Alcântara, 4 e 6, resultantes pelo projectado prolongamento da Avenida de Ceuta, e a Câmara cederá à Companhia, a título de compensação desta e de outras vantagens que possam existir o Município recebe, uma parcela dos terrenos municipais destinados à construção de casas económicas, com a área aproximada de 4.000 metros quadrados, em local a acordar com a companhia, para ser encorporada no seu domínio privado e reservada à construção de habitações para o seu pessoal.

Art. 10º A construção dos muros de suporte ou de resguardo e outras obras de vedação que a abertura da Avenida de Ceuta exigir, na parte confinante e ao longo da estação de Alcântara-Terra; as obras que forem consideradas necessárias para conveniente vedação dos edifícios cortados por aquela Avenida; a construção de edifícios que, em qualquer parte da rede da Companhia, tiver de ser feita para substituição dos que tiverem de ser demolidos, total ou parcialmente, e a transferência de instalações a que derem lugar as demolições resultantes da abertura da Avenida de Ceuta ficarão a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As despesas com a cobertura do Caneiro de Alcântara, no troço compreendido no recinto da estação de Alcântara-Terra, serão suportadas pelo Município de Lisboa.

Art. 11º Fica autorizada a Administração Geral do Porto de Lisboa a aplicar, para os fins deste decreto-lei, o produto do empréstimo a que se refere o decreto-lei n.º 28:073, e a contratar com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência a elevação do montante daquele empréstimo até à importância dos pagamentos que tiver de efectuar nos termos do artigo 3º deste decreto-lei.

Art. 12º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses aplicará o produto da venda dos seus terrenos ao Estado na amortização integral de todas as suas obrigações de 6 por cento, provenientes da troca das anteriores obrigações de 4 por cento, emitidas nos termos da portaria de 16 de Junho de 1887, publicada no *Diário do Governo* n.º 134, de 20 do mesmo mês, como consignação especial e garantia dos terrenos do Tejo (garantia que os actuais estatutos da Companhia mantiveram no § 4º do seu artigo 3º), e destinará o remanescente à aquisição de automotoras que permitam promover a melhoria dos serviços de exploração das linhas férreas a seu cargo.

Art. 13º As despesas com a projectada rectificação da Avenida da Índia, na parte relativa às obras de arruamento, ficam a cargo da Câmara Municipal de Lisboa, sendo suportados pela Administração Geral do Porto de Lisboa os encargos resultantes da correspondente deslocação da linha

férrea, na parte que o Ministério das Obras Públicas e Comunicações reconhecer não dever ficar a cargo da respectiva empresa ferroviária.

Art. 14º Consideram-se terminadas, por carência de objecto, em consequência e por força deste decreto-lei, e serão imediatamente arquivadas, a requerimento do Ministério Público, sem custas nem selos, as seguintes acções judiciais que têm por objecto os terrenos do Tejo a que o artigo 1º se refere:

a) A acção ordinária de reinvenção proposta pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses contra o Estado e a Administração Geral do Porto de Lisboa, que correu pela 3.ª vara da comarca de Lisboa, 4.ª secção, e que pende actualmente no Tribunal da Relação de Lisboa, em recurso de apelação interposto pelo Estado;

b) A acção especial de restituição de posse, também proposta pela Companhia contra o Estado, a Administração Geral do Porto de Lisboa e a Associação Naval de Lisboa, que foi decidida à medida na 3.ª vara e mesma secção;

c) Acção especial de restituição de posse, igualmente requerida pela Companhia contra o Estado e a Aeronáutica Naval, pendente na 1.ª vara e 2.ª secção.

Art. 15º A conservatória do registo predial registarão, com dispensa de qualquer outra formalidade, as transmissões de propriedade resultantes das disposições deste decreto-lei.

§ único. As referidas transmissões ficam isentas de sisa, bem como do imposto do selo e de emolumentos em todos os actos e termos necessários à sua efectivação e registo.

Art. 16º O contrato necessário e conducente à integral execução deste decreto-lei será celebrado perante o secretário geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, por meio de termo, em que outorgará o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, como representante do Estado, e os representantes legais da Câmara Municipal de Lisboa e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Este termo subsistirá para todos os efeitos o instrumento notarial da escritura.

Art. 17º Fica o Governo autorizado a inscrever no orçamento em vigor as verbas necessárias à execução deste decreto-lei.

Art. 18º O presente decreto-lei entra imediatamente em vigor.

A Assinatura do Convénio

No gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, realizou-se no passado dia 2 a assinatura do acordo entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o fim de adquirir as terras conquistadas ao Tejo, desde o Caneiro de Alcântara à Torre de Belém, de posse da Companhia dos Caminhos de Ferro, e nas quais o Estado se propõe realizar importantes melhoramentos.

Outorgaram o contrato, que foi lido pelo sr. engenheiro António Eugénio de Carvalho e Sá, secretário geral do Ministério, os srs. engenheiro Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas; engenheiro António de Almeida Vasconcelos Correia e General Raúl Esteves, da Comissão Executiva do Conselho de Administração da C. P., e engenheiro Eduardo Rodrigues de Carvalho, presidente interino da Câmara Municipal de Lisboa.

O acto realizou-se na presença do sr. dr. Lopes Navarro, ajudante do Procurador Geral da República, e assistiram como testemunhas, os srs. engenheiro António Branco Cabral, secretário geral da C. P., Carlos Alves, director do Porto de Lisboa Camossa Pinto, Director Geral dos Caminhos de Ferro, dr. Acácio Furtado, consultor jurídico da C. P. e Fernando Eloy.

A compra fez-se pelo preço global, de 16.683.505\$00 pagos por uma só vez, quantia que após a assinatura do contrato, foi entregue aos representantes da Companhia.

Vida Ferroviária

Uma exposição de trabalhos escolares no Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste do Barreiro

No Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste do Barreiro inaugurou-se no passado dia 10, uma exposição de trabalhos escolares do curso de corte. Ao acto, assistiram numerosas individualidades, entre as quais os srs. drs. Lima Albuquerque, presidente do Município, representando a esposa do sr. Presidente da República; os srs. Ministro da Educação Nacional; tenente José dos Santos Caeiro, comandante da Guarda Fiscal; alferes Palha Gandarela, comandante da "Legião Portuguesa"; Vasco Moura, secretário da Direcção Geral da C. P.; eng.º Manuel da Silva Brusk, da C. P. e muitíssimas senhoras,

Realizou-se uma sessão solene, que motivou da parte dos oradores o enaltecimento da obra dêste Instituto.

A exposição que foi muito concorrida tem merecido rasgados elogios dos visitantes.

Uma representação dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal ao Senhor Presidente do Conselho

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, estiveram na Presidência do Conselho a entregar uma mensagem, na qual expõem os problemas urgentes, que presentemente afectam a classe.

A representação foi lida pelo sr. Mateus Gregório da Cruz, presidente da direcção do Sindicato Nacional Ferroviário do Sul. Nêle se dá conta que as direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários podem e querem oferecer ao Estado Novo Corporativo um verdadeiro exército de trabalhadores conscientes e disciplinados, pronto a bater-se pela ordem e pelo trabalho em quaisquer emergências que se deparem, ainda as mais graves para a nacionalidade ou para a consecução dos fins da Revolução Nacional de que o sr. dr. Oliveira Salazar é digno chefe.

"Outro sector da actividade nacional de importância capital para a vida da Nação exige a intervenção directa de Vossa Excelência para que uma remodelação dos seus serviços se efectue, porque nesse departamento ainda não foi possível até hoje conseguir-se por parte do Estado uma intervenção profunda que o moldasse às ingentes necessidades nacionais, por forma a tirar dêle o rendimento julgado indispensável e consequentemente trazer aos lares da imensa legião de trabalhadores, ocupados pelo mesmo sector, aquela felicidade relativa que Vossa Excelência, através da sua grande obra, se propõe dar-lhes. Esse sector é o ocupado pelos Caminhos de Ferro Nacionais".

Em seguida aborda o assunto das Caixas de Reformas e Pensões, que foram reduzidas pelo último Regulamento.

E assim, diz:

"Existem na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses milhares de homens, a quem, trabalhando sob regime adventício mas com carácter permanente usufruindo de 7\$00 a 10\$00 (escudos) diários e com 12 anos de serviço efectivos não é permitido cuidar da sua situação de velhice ou invalidez quando é certo que a maioria dêstes humildes trabalhadores findo tão longo espaço de tempo e precisamente quando atingem a altura para a entrada dos quadros de efectividade são julgados incapazes pela junta médica e despedidos de todo o serviço.

Finalmente, o sr. Leal Marques disse que o sr. Presidente do Conselho, homem de trabalho e grande amigo dos trabalhadores, teria muito gôsto em receber a Comissão, mas a impossibilidade, devida aos serviços públicos a isso o obrigou.

Sentia-se satisfeito por puder transmitir ao Chefe do Governo a mensagem, podendo antecipadamente garantir o estudo dessa proposta, tanto mais que o Governo e as empresas ferroviárias estão preparando um convénio.

* * *

Representantes dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, acompanhados por diversas delegações de pessoal ferroviário, depois da entrega da representação na Presidência do Conselho, foram levar cópias dessa representação ao Ministério das Obras Públicas e ao Sub-Secretário do Estado das Corporações onde foram recebidos pelo sr. dr. Rebelo de Andrade, o qual lhes afirmou, que o sr. Presidente do Conselho resolveria

os problemas em curso, com aquela visão e carinho de que sempre tem dado provas.

Um jantar de confraternização entre os representantes dos Sindicatos Nacionais do Caminho de Ferro

Em seguida, à entrega da mensagem ao sr. Presidente do Conselho e das cópias desse documento aos srs. Sub-Secretários das Obras Públicas e Comunicações e das Corporações e Previdência Social, reúniram-se na noite de 1 do corrente mês num jantar de confraternização os representantes dos Sindicatos Nacionais Ferroviários. Presidiu por especial deferência para com o "Diário de Notícias", o nosso camarada Mário de Barros, chefe da Secretaria Geral do mesmo diário; secretariado pelos srs. Júlio Pina Cortes e Manuel Pinto Mesquita.

Abriu a série de brindes Mário de Barros, o qual agradeceu a honra prestada ao "Diário de Notícias" pelos Sindicatos Nacionais Ferroviários, digno representante da numerosa família ferroviária. Depois, Mário de Barros afirmou a sua simpatia por aquela manifestação corporativa e exaltou o trabalho das classes ferroviárias em prol da Nação. Brindaram depois, os srs. Júlio Pina Cortes, Mateus Gregório da Cruz, Manuel Monteiro Bonifácio, Aduindo Quintas, Manuel Pinto Mesquita, António Gomes, Francisco Luiz de Matos e David Gomes.

Todos êstes oradores testemunharam a sua fé inabalável nos destinos da Pátria, chefiada por um homem que tanto tem pugnado pelos direitos das classes trabalhadoras — Salazar.—

Entusiásticos vivas foram soltados a Salazar, ao Estado Novo e a Portugal, no final do jantar. O "Diário de Notícias" foi igualmente alvo de simpáticas manifestações.

Finalmente, foram enviados telegramas aos srs. Presidente do Conselho, Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Sub-Secretário das Corporações e Previdência Social. Mais palavras de fé inabalável, confiança no futuro de Portugal renascido, continham êsses telegramas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AMÉRICA

A "Association of American Railwads", mostra os rendimentos líquidos globais da exploração dos Caminhos de Ferro Americanos, durante o mês de Maio. Assim, 16.496.701 dólares contra 44.329.456 em igual período de 1937 e 67.780.336 no mês de Maio de 1930. O rendimento global líquido nestes cinco primeiros meses, foi de 45.288.504 dólares, tendo sido de 240.111.987 dólares no período correspondente do ano passado. Em 1930 foi de 301.732.780.

AUSTRÁLIA

Uma estatística sobre o valor dos vagões-créches, demonstra claramente a sua utilidade. Assim, no ano de 1937 foram confiadas a esse serviço 55.000 crianças. Este serviço é desempenhado por senhoras, que tratam das crianças e entretêm-nas durante as viagens através das linhas australianas.

BRASIL

Um antigo funcionário da Rêde Mineira de Viação acaba de inventar uma cancela cilíndrica; que tomou o nome de "Cancela Brasil". É acionada por corrente eléctrica, dispensando por isso o guarda. Quando o combóio se encontra a 300 metros de distância, começa a fechar-se automaticamente, ficando de todo fechada quando o combóio se encontra à distância de 150 metros. Abre novamente, quando o combóio passa á distância dos 150.

ESPAÑHA

Como é do domínio público, a cidade de Salamanca fica distante da estação ferroviária, o que causa transtornos aos passageiros que ali tinham de apanhar um combóio às primeiras horas da manhã, pelo facto dos hoteis ficarem longe.

Para remediar tal incremento, a Companhia do Caminho de Ferro do Oeste, construiu um hotel junto da estação, com comunicação directa à gare.

Enquanto não terminar a guerra civil, êste hotel será utilizado pelo Comando Militar, e só depois disso será explorado pelo público.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

TEATROS E CINEMAS

A despedida de Alves da Cunha

Vitima da crise, por que a arte dramática está passando no nosso país, abandonou definitivamente o teatro o actor ensigne Alves da Cunha. Foi com saudade que vimos abandonar aquele que ao teatro emprestou, durante 25 anos, o melhor do seu brilhante esforço. Mas... uma coisa lhe pedimos, é que se tenha despedido do público para sempre, não fazendo o mesmo que alguns dos seus camaradas de cena têm feito. Desapareça o actor mas fique o homem!

Só era de admitir a sua "volta", se o Teatro Português tivesse uma época de Renascimento digna de Alves da Cunha. Hoje, é muito grande para o nosso meio teatral.

O teatro da Trindade encheu-se por completo com um público amante do bom teatro, daquêle que há muito desapareceu de Portugal. Foi esse público que de pé o ovacionou, tributando-lhe a última salva de palmas. Uma representação de "Os deshonestos". Um discurso de Cardoso dos Santos. Uma carta de Ramada Curto. Um acto variedades. Uma recitação da grande Palmira Bastos e... assim terminou a despedida do maior actor da arte dramática em Portugal!

SÓMEL

COLISEU — Chang, o ilusionista

Como sempre, a empresa do Coliseu não se poupa a sacrifícios de qualquer ordem para apresentar ao fiel público da sua vasta sala o que de melhor corre pelos palcos do mundo e constitue verdadeiras atrações.

Nesta ordem de ideias acaba de contratar para uma série de espectáculos o prodigioso ilusionista Chang, artista de reputado mérito e mestre máximo na arte de ilusionismo que, com os seus magnéticos sortilégios nos mostra a par dum faustoso cenário e ricas indumentária e gracil vivacidade de uma duzia de azougadas "girls" cheias de encantos e lindas plásticas.

O que apresenta distrai e diverte pela maravilhosa sucessão de números de grande efeito e absoluto agrado.

Faz parte da companhia a bailarina cinematográfica Joana Claire e a música das danças executadas é dos maestros Lecuona e Pablo.

É de prever, com as consecutivas enchentes que

sempre tem contado, que Chang se demore entre nós, para gáudio do público e vantagem da empresa que se abalança afoitamente a tão grandes empreendimentos.

TIO XANDA

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21 e 25 — «Os bebés».

COLISEU — 22 — Chang, o «Homem-Demónio».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A rainha dos borlistas».

CONDES — 15,30 e 21,30 — «A garota de Fernande».

CENTRAL — 21,15 — «Casada com dois».

CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.

ODÉON — 21,30 — «Os fidalgos da Casa Mourisca».

PALÁCIO — 21,30 — «Os fidalgos da Casa Mourisca».

LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.

CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.

PARIS — 21 — Sempre bons filmes.

SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

SALÃO IDEAL (Loreto) - Das 18 às 24 - Sempre novos programas

REX — 21,15 — «O anjo».

SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».

PROMOTOR — Largo das Fontainhas, 19.

IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

CINE ROSSIO — Programas variados.

EDEN-CINEMA — Alcântara.

CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.

CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.

EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.

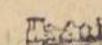
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.

JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.

BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.



Tenente JOSÉ CAPELA

Encontra-se já na Metrópole o nosso querido amigo sr. tenente José Capela, figura prestigiosa do nosso Exército. É um dos nacionalistas que fizeram o 28 de Maio; que compartilhou os momentos difíceis, nunca faltando à sua palavra de honra. Assim, tem prestigiado sempre a sua farda, quer em África quer em Timor, donde acaba de chegar, depois de cumprir uma missão militar para que fôra encarregado.

A sua acção tem sido notabilíssima, sempre caracterizada por um nacionalismo puro, acção esta, que as missões católicas conheceram, enquanto José Capela esteve entre elas.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 133, II série, de 11 de Junho publica o seguinte:

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 hoje, o projecto do 2.º aditamento à tarifa especial interna n.º 22, de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

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 hoje, o projecto do 3.º aditamento ao 1.º complemento à tarifa especial n.º 22, de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 4 do corrente:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro desta Direcção Geral — concedidos quatro dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 7 de Junho:

Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, engenheiro chefe de repartição do quadro desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 135, II série, de 14 de Junho publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Isaura Amália Vieira Corte Real, dactilografa do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Correia Ramos, encarregado de bate-estacas, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos seis dias de licença graciosa, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 136, II série, de 15 de Junho publica o seguinte:

Cornélio Fogaça Guimarãis, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Luiz César das Neves, chefe de secção do quadro permanente — idem, idem, vinte e sete dias.

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial idem — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 140, II série, de 20 de Junho publica o seguinte:

Nos termos dos artigos 12.º e 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos segundos oficiais opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo», n.º 224, 2.ª série, de 24 de Setembro de 1937:

José Ferreira.

Francisco José Nobre Biscaia

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira.

José Amorim Pinto Serra.

João Veríssimo de Sousa Neves.

Armando Godolfim de Matos Cordeiro.

Hélio Rodrigues Gonçalves.

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

O «Diário do Governo», n.º 143, II série, de 23 de Junho publica o seguinte:

Por portaria de 31 de Maio último, visada pelo Tribunal de Contas em 17 do corrente:

Raúl da Costa Couvreur, engenheiro inspector superior — concedido, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24:124, o subsídio diário de £ 3, ou o seu equivalente em escudos, durante os oito dias necessários para assistir, como representante de Portugal, à reunião anual da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, a realizar em Bruxelas em 9 de Julho próximo, subsídio êste que será suportado pela alínea b) do artigo 12.º do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro. (Não são devidos emolumentos).

Por despacho de 18 de Junho:

João Coelho de Vasconcelos Faria, condutor de exploração de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Luiz Ferreira Lima, pagador, idem — idem trinta dias.

Por despacho de 20 de Junho:

Diogo Neff Sobral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Mário Dias Trigo, engenheiro civil de 2.ª classe, idem — idem trinta dias.

Luiz da Costa, idem, idem — idem trinta dias.

Raúl Machado Lopes de Barros, chefe de secção, idem — idem trinta dias.

José Espregueira Mendes, engenheiro civil de 3.ª classe, idem — idem trinta dias.

Avelino Vaz, fiscal, idem — idem trinta dias.

Manuel Ferreira, idem, idem — idem trinta dias.

Joaquim Figueiredo, mestre de oficinas, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem trinta dias.

Joana da Silva Amorim, servente, idem — idem vinte e sete dias.

José Ferreira da Silva Amorim Júnior, idem, idem — idem vinte e sete dias.

O «Diário do Governo», n.º 146, II série, de 27 de Junho publica o seguinte :

Por despacho de 21 de Junho :

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos três dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 22 de Junho :

António Alfredo Sanches da Costa Macedo, engenheiro civil de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Artur da Fonseca, desenhador de 1.ª classe — idem, idem, de trinta dias.

Mário de Sousa, terceiro oficial — idem, idem, de vinte e sete dias.

Fernando Pinto da Mota, fiscal de 2.ª classe — idem, idem, de quatro dias.

O «Diário do Governo», n.º 147, II série, de 28 de Junho publica o seguinte :

Por despacho de 23 de Junho :

Manuel Gonçalves Malhado Júnior, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Jaime Augusto Ferreira, engenheiro industrial, idem — idem, trinta dias.

Salvador Lopes Ramos, dactilógrafo contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 148, II série, de 29 de Junho de 1938, publica o seguinte :

Por despacho de 24 de Junho :

António Duarte da Silva Casanova, encarregado de obras dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 17 de Julho publica o seguinte :

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 24 de Maio findo visada pelo tribunal de Contas em 9 do corrente :

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste :

Luiz António Ribeiro, chefe de estação de 3.ª classe — 510\$85;

Inácio Rebêlo, fiel de Armazém de 1.ª classe — 559\$03;

João Carlos de Moura, condutor de 2.ª classe — 396\$71;

José Feijão, guarda-freio de 1.ª classe — 519\$84;

Ventura Aleixo, guarda-freio de 1.ª classe — 505\$27;

José Pereira Damaso Júnior, maquinista de 2.ª classe — 762\$39

Manuel Pascoal, maquinista de 2.ª classe — 615\$13;

Cristiano José, mestre de vapores — 655\$84;

Vicente Pedro Salgueiro, mestre de vapores — 648\$89.

Da rede do Minho e Douro :

Arnaldo de Pinho Valente, factor de 1.ª classe — 336\$72;

Joaquim Leal Barbas, revisor de bilhetes de 3.ª classe — 264\$58;

Joaquim Leite, condutor de 1.ª classe — 620\$25;

António Augusto Mariano, condutor de 2.ª classe — 366\$77;

José Maria Sequeira, maquinista principal — 1.006\$21;

Armindo de Araújo Vasconcelos, maquinista de 3.ª classe — 375\$45.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 155, II série, de 14 de Junho publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 65^{m²},58, à esquerda da linha férrea da Beira Baixa, entre os quilómetros 27,657,15 e 27,706,65, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia de Belver, concelho de Gavião e distrito de Portalegre, confrontando ao Norte com o proprietário António Seara, ao Sul com o caminho de ferro e ao Nascente Poente com António Seara.

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

O «Diário do Governo», n.º 142, II série, de 22 de Junho de 1938, publica o seguinte :

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 7 (construção de uma rampa de acesso ao cais e pavimentação do pátio de mercadorias da estação de Juncal, na linha do Douro), adjudicada a Justino Teixeira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

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 24^{m²},35, à direita da linha férrea de leste, entre os quilómetros 163,244,30 e 163,259,60, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia de S. Francisco, concelho de Ponte de Sor, distrito de Portalegre, confrontando ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com o proprietário Joaquim da Silva Lobato e ao poente com o caminho de ferro (largo da estação).

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

ANUNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 138, III série, de 17 de Junho publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Jaime Francisco Antunes Varela, revisor de 1.ª classe, contribuinte n.º 6:330, falecido em 23 de Abril de 1938, a qual se habilita, nesta data, Adelaide de Sá Guerreiro Vilhena Varela, viúva do referido contribuinte.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim da Silva, guarda, reformado n.º 2:005, falecido em 9 de Maio de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria da Conceição, viúva do referido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Cândido Bernardino Pereira, carregador, contribuinte n.º 7:160, falecido em 27 de Abril de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Custódia da Conceição Veiga Pereira, Eufémia, Libânia, Basílio, Elisa e Isabel, viúva e filhos do referido contribuinte.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:005 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), guarda Joaquim da Silva, aos quais se habilita, nesta data, Maria da Conceição, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Manuel Joaquim de Sousa Júnior, sub-inspector de contabilidade, Divisão de Exploração, reformado n.º 2:055, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da Referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimento de Maria Glória de Sousa, viúva.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos

BALANÇAS E BASCULAS ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automaticas
registadoras
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA

VASSOURARIA DA ESPERANÇA De BERNARDINO SILVA SOLNADO

Fornecimentos completos em escovas

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98

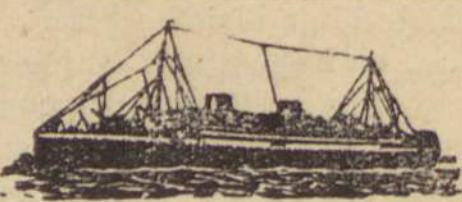
Tel. 62627-LISBOA

Para limpar tubos
de caldeiras

Catrabucha
para polir ferro



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América 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 passageiros 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 Porto: **Tait & C.º** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

HÁ QUARENTA ANOS

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

Gerência da Companhia Real em 1897

Realisou-se no dia 11 a assemblea geral d'esta companhia, á qual foi presente o relatorio do conselho de administração, documento que hoje começamos a publicar, como de costume, Mas como, pela sua extensão, não podemos publicá-lo senão por partes, vamos resgistar alguns esclarecimentos, os que nos parecem mais interessantes, que incontestavelmente, na gerência da mais importante industria do paiz, de sobra se devem encontrar elementos de apreciação que possam merecer menção especial.

Como se vê da parte que adeante damos, fizeram-se durante o anno mais 188.637 kilometros de trem, o que representa mais de 20 por cento sobre o anno anterior.

Isto supõe já um considerável desenvolvimento do tráfego, que se deu com efeito, como passamos a ver:

O numero de passageiros subiu a cerca de cinco milhões, tendo o aumento de 675.581 ou seja 16 por cento sobre o anno anterior.

O aumento deu-se nos combóios curtos, dos suburbios de Lisboa, Porto e Coimbra sendo:

Linha de Cintra	105.702
" " Cascaes	350.612
Nos tramways de Sacavem. . . .	176.798
" " " Coimbra	15.575
" " " Porto	84.509

Representando o total d'estas verbas numero superior ao da totalidade do aumento, vê-se que nas grandes linhas houve uma diminuição de passageiros em numero de 35.613.

O relatório nota que o aumento de movimento de passageiros se deu quase exclusivamente em 3.^a classe. A razão é obvia: a companhia, em 1896, melhorou tão consideravelmente o seu material de 3.^a classe, que muitos passageiros de 2.^a passaram à 3.^a Carruagens modernas, largas ventiladas, elegantes como não as conhecemos nas melhores linhas europeias, são por certo um convite ao público a baixar de classe.

D'isto se encontra a prova na linha de Cascaes, onde, tendo-se dado o aumento no total de 337.110 passageiros, os de 2.^a classe diminuiram 12.565.

O numero total de passageiros por classe, segundo o mappa 21 annexo ao relatório, foi em:

1. ^a classe	250.332	261.725	- 11.393
2. ^a »	996.527	954.378	+ 42.149
3. ^a »	3.623.731	2.978.906	+ 644.825
Total . . .	4.870.590	4.195.009	+ 675.581

A diminuição do numero de passageiros nos grandes percursos explica-se não só pelas dificuldades da finança doméstica devem forçosamente concorrer para o retrahimento das grandes viagens, como mesmo pelas facilidades que ás populações das principaes cidades são dadas pelos comboios curtos.

Quem tem serviço frequente a preços baratos para ir

espairocer no campo proximo, prefere muitas vezes repetir pequenos passeios ás proximidades a emprehender largas digressões a pontos distantes.

A influencia do bilhete de assinatura não se tem feito sentir aqui porque o seu numero é ainda muito limitado; na Inglaterra, onde elle extraordinariamente se eleva cada anno, as companhias teem já pensado serieamente em que elle, assegurando ao portador a facilidade de circular nas proximidades do seu centro de acção, lhe tira o desejo de se afastar d'elle para mais longas distancias onde teria que pagar pelo seu transporte.

No artigo mercadorias deu-se aumento importante, tanto na grande como na pequena velocidade.

N'aquelle o peso subiu de 19.597 toneladas a 23.013, ou mais 3.416 toneladas, e o producto passou de 163 a 181 contos ou 18.675\$000 réis a mais.

Nas de pequena velocidade o aumento foi de 56.417 toneladas e 153 contos de producto. O producto médio por tonelada desceu apenas 9 réis e apenas 0,07 réis o typo resultante da tonelada por kilometro, que passou de 16,74 réis em 1896 a 16,67 réis em 1897.

Na tonelagem total aumentaram todas as linhas que a companhia explora, excepto a da Beira Baixa que teve ainda uma diminuição de 748 toneladas; pouco importante afinal.

E se vemos o typo resultante médio por kilometro, encontramos que onde elle é sempre inferior é na Beira Baixa, resultado da famigerada tarifa n.^o 1. E não obstante a diminuição do peso, accentua-se de anno para anno, o que prova a improficiência do sistema de tarifas d'aquella linha.

Nos trabalhos da via adeantou-se bastante no anno findo, não só na restauração dos taboleiros das pontes metálicas, com que se gastaram 155 contos, como na renovação de travessas, das quaes foram assentes n'esse anno 153.122, tendo-se gasto 169 contos só com a renovação da via entre o Entroncamento e Vermoil.

O material circulante da companhia compunha-se em 31 de Dezembro de 143 machinas, das quaes 103 em serviço, sendo 27 machinas-tenders, 30 de 4 rodas conjugadas, 36 de 6 rodas e 10 de 8 rodas; 3 salões reaes, 18 salões e carruagens de luxo, 94 primeiras classes, 36 mixtas, 172 segundas classes, 351 terceiras classes e 1.817 fourgons e wagons diversos.

No mappa que adeante transcrevemos, no relatório, vê-se que as receitas, em 1897, incluindo garantias de juro e productos fora do tráfego, foram de réis deduzindo despesas e impostos 4.329.822\$798 e os encargos das obrigações n'este exercício 1.827.008\$192 2.198.323\$258 fica um excedente de 304.491\$348

A terceira parte do relatório, que estamos extractando, termina pela referencia a uma questão de que já em tempo demos notícia — a exigencia da sociedade de Madrid Caceres do pagamento do juro do anno de 1893 das 50.000 obrigações que lhe foram entregues, segundo o convenio de 4 de Maio de 1894.

O documento em que aquella sociedade pede esse pagamento e a resposta que lhe deu o conselho de administração da companhia vem publicados em annexo, fundamentando a companhia a sua recusa n'um bem elaborado relatório com-

posto de 31 considerando baseados na lei geral, do convenio e na boa fé dos contractos.

Faz-se ainda no relatorio exposição do estado economico e financeiro das caixas de socorros, reformas e pensões.

Durante o anno o pessoal recebeu em subsídios a empregados e operários doentes 4:926\$085 réis, em donativos 1:510\$150 e em funerais 839\$745, dando a companhia pela sua parte, também ao pessoal doente, 5:595\$003 réis.

Na caixa de reformas e pensões estavam inscriptos em fim do anno 2.357 empregados, havendo 127 reformados e 268 legatarios, a importancia das pensões de reforma e legados foi 30.049\$121. A verba de joias e quotas foi tambem importante — 23.288\$610 réis.

Finalmente um esclarecimento muito interessante é o que se refere á comparação dos productos das primeiras 22 semanas dos ultimos annos com as do actual, que dá os seguintes resultados:

	Receitas		A mais	
	Contos	sobre o anno anterior	em 1898	sobre os demais
1894	1.165	—	354	
1895	1.233	68	286	
1896	1.321	88	196	
1897	1.388	67	151	
1898	1.519	151	—	

Portanto o maior excesso foi no ultimo anno, quasi duplicando a diferença dos demais.

A' assembléa concorreram 56 accionistas, representando 12.174 acções e 208 votos. Presidiu o sr. Antonio Pereira de Carvalho chamando para escrutinadores os dois maiores accionistas presentes, os srs. Carlos Augusto Pereira da Silva e Manuel José Monteiro. Secretariou o sr. Patrone.

Foram approvadas as conclusões do parecer do conselho fiscal e reeleito, por aclamação os srs. Pereira de Carvalho presidente, e doutor Victor dos Santos, vice-presidente. Não houve discussão alguma.

Linhos portuguesas

Guimarães a Fafe — Finalmente resolveu-se como era de justiça e de conveniencia, annular o decreto, que já duas vezes foi promulgado, sobre a concessão d'esta linha á companhia de Guimarães, fazendo-se-lhe a mesma concessão provisoria (isto é, até que o parlamento a aprove) nas mesmas condições que foram estipuladas para as linhas da Regoa a Chaves e do Valle do Lima.

Cantanhede á barra de Aveiro — Foi publicada a lei sancionando o decreto das cõrtes gerais de 3 de junho ultimo que concedeu a isenção de direitos de importação do material fixo e circulante destinado á construcção e primeiro estabelecimento do caminho de ferro de via reduzida de Cantanhede á barra de Aveiro.

Engraxe só.com

M I M I

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

Tenente Mário Pimentel

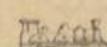
Por ter terminado a Comissão de Serviço que havia solicitado em Nova Gôa, na Índia Portuguesa, deve embarcar no dia 20 de Setembro com destino à capital, o sr. tenente Mário Pimentel, nosso



Tenente Mário Pimentel

presado amigo e brilhante militar, que durante quatro anos exerceu o espinhoso cargo de Presidente da Câmara Municipal das Ilhas de Gôa.

O tenente Mário Pimentel é um oficial distintíssimo a quem o turismo deve uma grande parcela, pois durante muitos anos exerceu o logar de Director da Comissão de Iniciativa e Turismo de Sintra, logar êste que acumulava com o de vogal da Câmara da mesma Vila, salientando-se de uma maneira tão activa que lhe mereceu os melhores louvores do então presidente do Município, major aviador Craveiro Lopes.



CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

ANGOLA

Estão já concluídos os trabalhos de prolongamento do ramal da linha férrea de Cassoalala até ao Dondo. Segundo a brigada de técnicos, êste ramal partirá de cinco quilómetros para além de Cassoalala, tendo de transpôr as vias Lucala e Musoso, para êsse efeito eram construídas duas enormes pontes.