

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

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

S U M Á R I O

Guimarães, Casa da Câmara e Igreja da Coligiada. —
Ecos & Comentários, por SABEL. — Novo decreto
sobre expropriações, pelo Eng.º J. FERNANDO DE
SOUZA. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Vida
Ferroviária. — Crónica internacional. — Direcção Geral
de Caminhos de Ferro. — Linhas estrangeiras. — A
Companhia dos Telefones em 1937-1938. — Publica-
ções recebidas. — Pôrto-Móveis, L.da. — Teatros e
Cinemas. — Dr. Armando Côrtes Rodrigues. — Im-
prensa. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — Linhas
Portuguesas. — Pela Instrução. — Os grandes empreen-
dimentos, por ALEXANDRE F. SETTAS. — Expro-
priações. — Há quarenta anos. — Parte oficial.

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE AGOSTO

NÚMERO 1215

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS 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.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

O monumento a Camões

JÁ todos sabem que a seguir ao Largo das Duas Igrejas se eleva o monumento a Luiz de Camões. É sempre necessário, quando pretendemos fazer a defesa de monumentos nacionais, fazer um pouco de história que na maioria das vezes serve de lição para quem gosta de se ilustrar e aumentar o seu patriotismo.

Luiz de Camões, o mais ilustre dos poetas portugueses e um dos maiores poetas do mundo, nasceu em Lisboa em 1524. Uma parte da sua mocidade passou-a na velha cidade de Coimbra onde sofreu privações e desgostos que sempre o acompanharam nos seus estudos. Combatente em África, onde perdeu um olho foi para a Índia e Macau como empregado do Estado. Ao voltar para a Índia naufragou na costa de Cambodge, salvando a nado essa obra notável no mundo inteiro que se chama «Os Luziadas», cuja primeira edição saiu das oficinas do impressor António Gonçalves, no ano de 1572.

Os desgostos políticos mataram o grande poeta que sucumbiu numa pobre casa na Calçada de Sant'Ana que hoje tem os n.ºs 139 e 141.

Depois de morto — como em geral acontece — foi muito apreciada a sua obra e o seu grande talento motivo porque, como acima se diz, foi-lhe inaugurada uma estátua em 9 de Outubro de 1869. Em torno do pedestal, estão representados, em mármore, Jerónimo Côrte Real, Pedro Nunes, Fernão Lopes de Castanheda, Francisco de Sá de Miranda, Gomes Eannes de Azurara, Vasco Mousinho de Quevedo, João de Barros e Fernão Lopes.

Feita esta pequena nota histórica sobre a vida do grande poeta Luiz de Camões resta-nos a bem da defesa e interesse dos monumentos nacionais pedir à Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa para que mande limpar este monumento e assim desaparecerão as ervas que rodeiam, há longos meses, as estátuas dos poetas inventores, cosmógrafos e historiadores, na estátua do autor de «Os Luziadas» — o maior poema da Renascença.

A exploração dos clubs de Lisboa

A visita a Lisboa de uns amigos espanhois que no país visinho muito nos têm obsequiado, levou-nos a, numa dessas noites vulgares, frequentar certo Club de Lisboa onde se exibem — dizem os anúncios e cartazes — polacas, rainhas de beleza, bailarinas, artistas de todos os géneros, etc., etc.. Na entrada foi extorquida a cada pessoa a insignificante quantia de 10\$00. Naquele ambiente de «beleza», fumo de bons cigarros e aroma de preciosos licores ocupamos a mesa 45, da série n.º 99, com o creado 2. Isto foi copiado do papelinho que nos foi entregue pelo dito 2.

Passados alguns minutos recebemos um bilhete de uma dessas «grandes artistas», que possui o bem iluminado «cabaret», convidando-se para se sentar à nossa mesa. Por delicadesa não exitámos e a boa da nossa amiga avançou como um leão que já não vê comida há quatro dias. Muitos cumprimentos, palavras exquisitas a presumir de polaca que esteve muito tempo em Berlim, alguns anos na Itália e outros na China ou na Rússia, e começa nos preparativos para um salto aos bolsos do parceiro. Deseja uma bebida, que não é cerveja, vinho do Pôrto, Cognac, Whisky ou Champagne, mas sim uma coisa exquisita que, sem vontade se bebe num simples golo, e, seguem-se mais três ou quatro, cujo preço de 15\$00 ou 20\$00 por cálice nos surpreende na altura do pagamento da conta. Depois apetece-lhe cigarros, claro que não fuma tabaco nacional que é para obrigar o visitante a comprar o estrangeiro que custa entre 25\$00 a 50\$00. Nesta altura achamos exagerada a exploração e interrogamos a «Garbo» a que ela nos respondeu com toda a sinceridade que tinham uma percentagem grande na venda de bebidas e tabacos e que eram já contratadas para esse efeito.

Ora nós bem sabemos que «quem não quer, não vai lá», mas achamos forte que na cadeia não estejam aqueles que por processos deshonestos vão extorquindo miseravelmente o dinheiro atirando com essas mulheres mundanas a quem se quer divertir um pouco e obrigando-as a roubar para a casa de cumplicidade com os gerentes ou proprietários.

NOVO DECRETO

SOBRE

EXPROPRIACOES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O decreto n.º 28.797, de 1 de Julho último, que estatuiu novas normas reguladoras das expropriações, foi proficientemente analisado em artigos de *A Voz* de 9, 10 e 18 do mesmo mês pelo eminente jurisconsulto, Sr. Dr. Domingos Pinto Coelho.

A êles me poderia reportar, mas em vista da importância do assunto relativamente a obras públicas, nas quais se incluem as que interessam aos caminhos de ferro, importa formular também na *Gazeta* alguns breves comentários àquele diploma, que representa uma verdadeira revolução na matéria.

Até hoje os numerosos diplomas promulgados assentaram sempre nos seguintes princípios:

O interesse geral investe os poderes públicos no direito de expropriação para a execução de obras cuja utilidade pública seja devidamente verificada, sob condições de ser, pela violência que representa, limitada a área à estritamente necessária para a obra e de se pagar ao expropriado antes da transferência de propriedade justa indemnização.

São princípios constitucionais conexos do direito de propriedade, que as Constituições reconhecem e garantem.

No modo de sêr exercida a expropriação, cuja utilidade pública e em certos casos a urgência era declarada, intervinha o poder judicial para resolver os possíveis conflitos e assegurar o respeito dos princípios mencionados.

Havia três actos essenciais que praticar: a avaliação; a fixação do valor attribuído; a resolução das divergências entre o expropriante

e o expropriado, e a entrega do prédio expropriado.

Para a avaliação intervinham peritos das duas partes, entre cujas divergências se pronunciava o perito de desempate, nomeado pelo poder judicial, que decidia entre êsses laudos e fixava o valor da expropriação, quando esta não era amigavelmente acordada.

Se o expropriando se não conformava, podia recorrer aos tribunais, mas para que as obras urgentes não sofressem por êsse facto delongas na execução, era depositado o valor do prédio expropriado acrescido de um terço e dava-se posse do terreno ou edifício. Se nas formalidades prescritas havia ainda matéria para delongas nocivas, o que havia que fazer era modifica-las, simplificando-as.

* * *

O novo decreto opera uma verdadeira resolução.

Depois de declarar de utilidade pública considerável número de obras, algumas em termos vagos e genéricos que lhes dão extraordinária latitude, fixa regras novas para a determinação, por arbitragem, de valor dos prédios expropriados.

Serão, para cada obra, três os peritos: um representante da entidade expropriante, Governo ou Câmara de Lisboa, outro do proprietário, notificado por ofício ou anúncios e na falta da sua designação, nomeado pelo Delegado do Ministério Público e o terceiro pelo Presidente do Supremo Tribunal de Justiça e não pelo Juiz da Comarca segundo se fazia até agora.

Não há desempate. Cada perito dá o seu laudo e no caso de divergência toma-se a média aritmética dos dois laudos mais aproximados.

Formulemos um exemplo. O perito do proprietário fixa o valor de 12 ao prédio; o do Estado ou Câmara propõe 6; o do Juiz 8. A média dos dois últimos é 7. Isso se arbitra como valor da expropriação, menos do que o laudo que segundo a legislação anterior seria arbitrado, como desempate, sujeito ainda assim a recurso, que deixa de haver.

Propriedade e posse transferiam-se pelo pagamento. De hoje em diante, não.

A fixação da indemnização ou preço importa logo a transmissão da propriedade; a

posse transfere-se pelo pagamento. O expropriado, enquanto não fôr pago, tem o uso e fruição do prédio.

Nenhum prazo se fixa que separe o segundo acto do primeiro.

Mas que uso e fruição plenos e efectivos pode haver de um prédio expropriado no todo ou em parte e que o proprietário tem de entregar àmanhã ou meses e anos depois, quando lho paguem em data indefinida? Como se arrenda ou explora um prédio sob a ameaça de perda da posse de um dia para o outro?

A posse transmite-se por escritura com depósito da quantia a pagar à ordem do Juiz, ou simplesmente pelo depósito, cujo título é suficiente para o registo de transferência de propriedade.

* * *

Como se vê, não se dão ao expropriando garantias nem possibilidades de defender o seu direito. Afasta-se por completo a intervenção do poder judicial, ao qual compete apenas mandar entregar a quantia depositada a quem de direito.

Assim o proprietário, que pode até ver nomeado o seu perito por um representante do Estado e nem ter conhecimento prévio de expropriação, recebe em data indefinida o que lhe quizerem dar, sem agravos nem recurso para o poder judicial, garantia constitucional do respeito dos seus direitos. Fica logo esbulhado da propriedade e impedido de dispôr do prédio, e reduzido à posse e fruição illusória pelo tempo indefinido que decorrer até o pagamento. Só para receber o que lhe arbitraram tem que recorrer ao Juiz, à ordem do qual se faz o depósito.

Seja-me lícito transcrever o autorizado comentário do ilustre jurisconsulto, antigo bastonário da Ordem dos Advogados:

«Nem é fácil de atingir qual o motivo desta repugnância pelo juiz! Será porque elle, honra lhe seja, representa a melhor garantia dos interesses legítimos? Será porque, em expropriações passadas, elle tem intervindo como barreira insuperável contra interpretações conduzindo à expoliação?

«Nêste próprio caso da fixação do valor, o juiz haveria de intervir como elemento de ponderação em ordem a assegurar a justiça.

«Confirmam-se aos árbitros o nome e as funções de *peritos* (o que o próprio decreto faz, como temos

visto, dir-se-ia por lhe fugir a bôca para o que *deve ser*).

«E desde então será de aplicar o art. 53.º do Decr. n.º 21.287 que diz:

«No auto das respostas consignar-se-ão não só os laudos, mas ainda os seus fundamentos, para serem apreciados em plena liberdade pelo julgador, nos termos do art. 2.419.º do Cod. Civ..

«Evidentemente êste meio de fixar o valor é mil vezes preferível ao do decreto, porque redundaria em substituir ao automatismo cego duma *média* (!) um julgamento imparcial e *inteligente*.

«Receia-se que da intervenção do juiz resultem chicanas ou delongas?

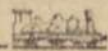
«Não será impossível nem sequer difícil conciliar essa intervenção com um processo rápido. O que não parece admissível é que, a título de urgência, se abra a porta a violações de direito, mormente em assuntos que interessam à defesa da propriedade.

O decreto admite a intervenção do juiz na fase executória, como se vê do art. 5.º § único, que incumbe ao *juiz de direito da comarca* a função de atribuir a quantia paga aos diversos interessados. Dê-se lugar também ao juiz da comarca, mediante distribuição, na fase declaratória.»

Em duas notáveis conferências da Ordem dos Advogados, feitas em 3 e 10 de Fevereiro último, o distinto cáusidico Dr. Carlos Zeferrino Pinto Coelho criticou severamente e com grande rigor científico o menospreso e infracção da Ordem Jurídica e o sistematico afastamento do Poder Judicial em vários diplomas governativos.

Foram ao mesmo tempo indicados os meios de remediar êsse grande mal.

A resposta a tão procedentes alegações jurídicas foi o decreto que analisamos e que priva os proprietários da justa indemnisação a que têm constitucionalmente directo e dos meios de defender êsse direito.



CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

Foi autorizado, pela Direcção dos Serviços de Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, o transporte, nos aviões de carreira da colónia, de maços de jornais e criando ao mesmo tempo, a taxa de 7\$50 por quilo. Medida acertada, que muito vem valorizar a expansão da imprensa regionalista.

Vida Ferroviária

A inauguração da sede dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte e a homenagem prestada aos srs. Presidente da República e Conselheiro

No dia 24 do mês passado, foi inaugurada da cidade invicta, a sede dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte. Foi mais uma manifestação de vitalidade corporativa e uma das jornadas mais brilhantes do sistema corporativo português.

Aguardavam o combóio, em Campanhã, que conduzia os ferroviários do Sul e Centro, as direcções e filiados dos Sindicatos nortenhos, delegados Distritais os quais se faziam acompanhar dos seus estandartes. Ao surgir o «rápido», rompeu por toda a gare uma convulsão enorme. Eram as girândolas de foguetes misturadas com estrondosos «vivas» ao Governo e Estado Corporativo. Verdadeiramente apoteótica recepção! Novos aplausos e «vivas», foram erguidos quando desembarcaram os srs. Moreira dos Santos e Vasco Moura, — respectivamente chefe dos Serviços Gerais, e secretário da direcção da C. P.; Manuel José Ferreira, chefe de escritório da 3.^a Circunscrição da Exploração, que representava a direcção do Ateneu Ferroviário; João Pina Fortes, José Girardy, Alberto da Silva, Victor Afonso, David Gomes, Manuel António, Eduardo de Almeida e Vieira Júnior, — directores do S. N. dos Ferroviários do Centro de Portugal; Mateus Gregório da Cruz, Domingos Medeiros, Manuel Joaguim Encarnação, Leónel de Almeida Santos, Gomes Júnior, e Gonçalves Bastos, — directores do S. N. dos Ferroviários do Sul e Sueste; Alves Geada, Francisco Pereira, Alfredo Gomes, Adelino Borges, José Maria Pedro, José Maria Dias, Amadeu Bernardes, Serafim Gomes Matos, Luiz Arnaud, José Marques e Anselmo Costa Branco, — que representavam a Sociedade Estoril; e Carlos Quintas e Abel Romero, da direcção dos Serviços Centrais da Administração da C. P.

Em seguida orgonizou-se um lúcido cortejo levando à frente, a banda de música do Internato Municipal, o qual se dirigiu à nova sede dos Sindicatos Ferroviários do Norte de Portugal.

Nêste cortejo incorporaram-se além dos filiados dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte de Portugal e das respectivas direcções, viam-se ali

os delegados dos seguintes Sindicatos Nacionais do Distrito do Pôrto: Estivadores de Leixões, Empregados de Armazém, Profissionais da Indústria Hoteleira, Profissionais da Indústria de Seguros, Empregados da Assistência aos Emigrantes, Operários da Indústria de Panificação, Operários da Indústria de Cortumes (Couros e Peles), Operários Carpinteiros, Mineiros de Lousa de Valongo, Operários Marceneiros, Operários da Indústria de Fósforos, Operários Conserveiros de Matosinhos, Operários dos Tabacos, Barbeiros e Cabeleireiros, Profissionais das Artes Gráficas, Motoristas Marítimos, Pessoal dos Carros Electricos, Vendedores de Jornais, Empregados no Comércio do Pôrto, Ajudantes de Farmácia e Pessoal das Industrias Electricas.

Já na sede, realizou-se então a sessão solene, presidida pelo sr. dr. Cerveira Pinto, delegado do I. N. T. e como representante especial do sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações. Era secretariado pelos srs. general Vasconcelos Pôrto, representante da Administração e Direcção da C. P.; dr. Rosas da Silva, vereador da Câmara do Pôrto; eng. António Canavezes Júnior; Vasco Moura e Moreira dos Santos.

Usou primeiramente da palavra, o sr. Manuel Monteiro Bonifácio, presidente da direcção dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte que agradeceu a comparencia dos representantes da autoridade e da C. P., referindo-se em seguida à obra encetada pela direcção de faz parte — integrada, de alma e coração, na doutrina da Revolução Nacional chefiada por Salazar —!

— Foi êle que nos proporcionou esta hora de paz, de grata tranqüilidade, num momento em que as inquietações e dificuldades anoitecem o mundo! Sob a orientação de Salazar, o Trabalho e o Capital dão-se as mãos, familiarmente, um e outro convencidos de que a Nação está acima de qualquer deles.

Continuando, o sr. Manuel Monteiro Bonifácio, principiou expondo as reivindicações da classe ferroviária — e da maior de todas elas: a construção da «Casa do Ferroviário».

— A «Casa» edificar-se-à nuns terrenos da Rua Garrett, terrenos que são já pertença dos Sindicatos. Terá escolas, secção desportiva, biblioteca, teatro, etc.

— Com a cooperação da classe, do Governo e da Empresa, havemos de vencer!

— Porque não havemos de confiar?

A Revolução em marcha, em vitoriosa marcha, estimula-nos, — alenta-nos. Venceremos! Mas nunca nos esqueçamos de que o fim último das nossas pelejas é a Nação! É Portugal! Nós não passamos de simples obreiros. Reparemos na era de paz e de socego que o Estado Corporativo nos proporciona, e que torna possível o abraço familiar entre as duas forças da Produção: o Capital e o Trabalho. Seria êle possível sem o Estado Corporativo?

Continuando, disse da sua Fé ilimitada nos destinos das classes trabalhadoras. — O Estado Novo está com elas: vencerão!

— Sabemos que algumas das nossas aspirações não poderão ser satisfeitas: porque não ignoramos as dificuldades com que tem lutado a C. P.; mas crêmos firmemente que a Emprêsa, sob o valioso patrocínio do Estado Novo, as resolverá. Confiemos!

Anuncia finalmente, que se vai descerrar os retratos dos gloriosos Chefes da Revolução Nacional! convidando para tal, o sr. dr. Cerveira Pinto, que retirou a Bandeira Nacional envolvente dos retratos do Chefe do Estado e Presidente do Conselho. Êste acto, foi devidamente secundado, através de numerosas palmas e «vivas». Mais outros retratos foram descerrados, o do sr. Sub-Secretário do Estado e das Corporações e dr. Pedro Teotónio Pereira. Mais manifestações coroaram êstes actos.

Ao terminar o seu discurso, o sr. dr. Monteiro Bonifácio, referiu-se à figura do venerando Chefe do Estado e à sua presente viagem às Colónias — viagem que tem por fulcro e divisa a glória de Portugal.

— Os ferroviários portugueses fazem os mais ardentes votos pelo êxito da patriótica jornada!

Uma estrondosa salva de palmas coroou o seu discurso.

Segue-se no uso da palavra, o sr. Manuel Pinto de Mesquita, presidente da direcção do S. N. dos Ferroviários do Norte (Officinas), referindo-se ao acto, disse:

É um sinal — uma certeza da vitória! O Sindicato venceu a batalha contra o derrotismo-ambiente. Quási todos os ferroviários acorreram á chamada. E é assim que os Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte contam com mais de 2.500 filiados. E não há notícia duma só «deserção»! Há entre êles uma homogeneidade absoluta, um espírito de camaradagem porteguesissimo e leal.

Termina, erguendo um «viva» aos Sindicatos Nacionais; no que foi delirantemente correspondido.

Outro orador; mais afirmações de fé nacionalista. É o sr. Frutuoso da Fonseca, presidente do Sindicato N. do Pessoal dos Carros Eléctricos.

Analizou a época presente, e a crise em que se debate o mundo, salientando o nosso renascimento — filho do leal entendimento entre Governantes e governados: ao espírito-de-cooperação que anima

uns e outros, levando-os a tudo sacrificarem ao interêsse da Nação.

— Os ferroviários inauguram hoje a sua nova sede. Merecidas festas, as de hoje! É mais uma trincheira, e valorosa, que se levanta. Os trabalhadores do Caminho de Ferro saberão defendê-la, — e defender nela a Causa da Ordem e a Causa de Portugal.

Levantou-se depois, o sr. Gregório da Cruz, da Direcção do S. N. dos Ferroviários do Sul e Sueste. Referindo-se à marcha da Revolução Nacional, disse: «uma jornada luminosa da Fé, cujo *terminus*, Portugal, vai no coração de todos nós!»

Agora analisa o problema ferroviário:

— O problema do trabalho nos Caminhos de Ferro é um dos que mais prende, honestamente, e atenção cuidadosa do Govêrno. E êle não desconhece a justiça das aspirações dos trabalhadores. A nossa voz chega agora onde deve chegar: não se perde no caminho! Confiemos.

E que pedem afinal os trabalhadores? Di-lo o orador:

— O mínimo. A Nação não é rica, e não podemos exigir o supérfluo. Nem o supérfluo nos interessa, — mas o essencial... à vida? Devem desaparecer os salários exiguos, — de que vivem ou morrem muitos trabalhadores ferroviários. O Chefe ouvir-nos-á. Confiemos nele — absolutamente.

A assistência, que confia, dirige ao sr. Gregório da Cruz e ao Estado Corporativo uma prolongada ovação.

Tem a palavra o Sindicato Nacional dos Ferroviários de Centro, através do sr. João Pena Cortês, orador de mérito.

— Salazar veio de humildes trabalhadores. Engrandecendo-se, para glória de Portugal, engrandeceu também, levando-os com êle, carinhosamente. Como não ha-de pensar neles? Como não havemos nós de segui-lo, de estar com êle?»

Aborda o cenário deslumbrante, que os ferroviários estão dando no nosso país — de há quatro anos para cá. São um magnifico elemento de ordem, de amor ao trabalho, de isenção patriótica.

Está certo de que a C. P. e o Govêrno saberão fazer justiça à sua classe, — a justiça que ela merece de sobejo.

— «Nós, trabalhadores, queremos agir dentro da Lei, só dentro da Lei. A Nação acima de tudo! Nada será capaz de nos desviar do caminho que nós traçamos, que nos impuzemos, — o caminho que vai dar a Portugal! Desejariamos, porém, que os *maus elementos* que ainda existem no seio da classe, não maculem a claridade do nosso caminho. Quereríamos que nos não confundissem com êles, — nós que somos honestos, leais, portugueses!

Outra salva de palmas.

Falaram por último, os srs. João Valério Moreira dos Santos, o qual abraçou o sr. Monteiro Bonifácio;

CRÓNICA

INTERNACIONAL

D. Duarte Nuno, português

Publicou o «Diário de Lisboa», de ontem uma notícia sensacional que, com a devida vénia vamos transcrever:

«Em que situação se encontram perante a lei portuguesa os membros do ramo legitimista da Casa de Bragança?

Até há pouco tempo, continuava em vigor a lei que os bania do território português, cuja nacionalidade haviam perdido após a convenção de Évora Monte.

Como se sabe, depois da derrota dos seus partidários, D. Miguel I estabeleceu definitivamente residência, com sua família, na Austria, onde passou a viver com o auxílio que lhe prestavam os seus amigos portugueses que estavam em condições de o poder fazer e o próprio governo imperial austriaco, que lhe ofereceu para sua residência o castelo de Seebenstein.

A situação de D. Miguel I e de seus filhos não fôra, porém, esclarecida, visto que tinham perdido a nacionalidade portuguesa e não haviam adquirido qualquer outra. Afim de legalizar este caso, visto que os filhos nascidos dos dois casamentos de D. Miguel I não podiam registrar-se nos consulados portugueses, o governo austriaco publicou uma lei especial considerando-os portugueses para todos os efeitos legais — em território austriaco.

No castelo de Seebenstein sucederam-se três gerações que procuraram sempre dar-lhe um ambiente português, tanto pela mobília como pela decoração das salas, pelas louças em que comiam, pela língua em que falavam, pela nacionalidade de criados e perceptores e até pela terra em que assentavam os berços dos recém-nascidos, que ia de Portugal. Quere dizer que os descendentes do ramo legitimista da Casa de Bragança só não eram portugueses à face da lei portuguesa.

Com a anexação da Austria à Alemanha, surge de novo para ele o problema da nacionalidade. O chefe actual da família, príncipe D. Duarte Nuno de Bragança, encontrava-se na Bélgica quando a Austria foi incorporada no Reich. Antes de regressar a

Seebenstein, nos arredores de Viena, pensou que, se até ali, uma disposição legal austriaca o considerava português, nada lhe garantia que esse direito continuasse a ser-lhe concedido, pois não possuía os documentos necessários para poder demonstrar a sua nacionalidade. Criava-se, portanto, uma situação nova para os descendentes de D. Miguel, visto que as disposições dos Habsburgos e dos governos que lhes sucederam deixaram, em grande parte, de ser acatadas pelo Reich. E eles passaram a ser *heimatlos*, isto é, a não terem nacionalidade legal, se o caso não fôsse inteligente e satisfatoriamente resolvido pelas autoridades portuguesas.

D. Duarte Nuno arriscava-se a não poder entrar



D. DUARTE NUNO

na Áustria e a não poder invocar os seus direitos de estrangeiro, por falta de documentação. Tomou, então, a resolução de se dirigir a um consulado português, pedindo que lhe fôsse concedido um passaporte em que se consignasse a sua nacionalidade. O consul, como é natural, hesitou antes de lhe conceder o passaporte e consultou os seus superiores hierárquicos. A ordem não se fez esperar. D. Duarte Nuno de Bragança e os seus irmãos podem agora considerar-se legalmente subditos portugueses por um despacho que os autoriza a usar a nacionalidade dos seus antepassados.

António Gomes, da direcção dos Ferroviários do Sul e Sueste; Vasco Moura; General Vasconcelos Pôrto. Encerrou a sessão, o sr. dr. João Cerveira Pinto, delegado do I. N. T., na cidade Invicta. Terminou, por exortar os trabalhadores do Caminho de Ferro, a seguirem o exemplo, dos grandes portugueses, cujos retratos acabavam de ser descerrados.

—«São o único, — o verdadeiro Paradigma!»

Terminou a cerimónia. Ouviram-se os ultimos

«vivas» — a Portugal Maior, a Carmona, a Salazar e ao Estado Corporativo Português.

* * *

Na Rua do Heroismo, 341, 1.º, isto é, onde fica situada a nova Sede dos Ferroviários do Norte de Portugal, foi depois servido um «Pôrto de Honra», que serviu de pretexto para novas afirmações corporativas, do sr. General Vasconcelos Pôrto; dr. Cerveira Pinto e Manuel Monteiro Bonifácio.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

DECRETO N.º 28:880

Tendo em vista o disposto no n.º 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:951, de 5 de Agosto de 1933, e no artigo 4.º do decreto-lei n.º 27:570, de 5 de Março de 1937;

Considerando que estão concluídos os estudos e actos preparatórios indispensáveis à elaboração das bases de reorganização da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal;

Convindo promover a elaboração de um novo contrato de concessão e adoptar outras providências que assegurem à Companhia uma vida de relativo desfôgo no futuro;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, o seguinte:

Artigo 1.º São aprovadas as seguintes bases do novo contrato de concessão de linhas férreas, a celebrar entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, em substituição dos actuais contratos de concessão e de arrendamento:

Base I

A concessão compreende as linhas e ramais seguintes:

- a) Do Porto à Póvoa e Famalicão;
- b) Da Trofa a Guimarães e Fafe;
- c) Da Senhora da Hora à Trofa;
- d) Da Boa Vista à Trindade;
- e) De Leixões às pedreiras de S. Gens, pela Senhora da Hora;
- f) Do Vale do Tâmega, na parte construída e em construção, até arco de Baúlhe.

Base II

O Governo e a Companhia aceitam, por mútuo acôrdo e na situação de facto e de direito em que ambos os outorgantes actualmente se encontram, a rescisão do contrato de arrendamento das linhas do Vale do Tâmega, de 27 de Janeiro de 1928, entregando o Estado à Companhia, para ser incorporado na nova concessão, todo o material circulante actualmente empregado ou necessário à exploração dessa linha, nos troços construídos e em construção, e o material fixo, das oficinas, etc., a que se refere o

artigo 10.º do contrato de 27 de Janeiro de 1928, na base do inventário valorizado existente, e obrigando-se a Companhia a fazer a sua entrega ao Estado no fim da concessão, nos termos determinados no mesmo artigo.

§ único. No prazo de trinta dias, contados da data da celebração do novo contrato, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações fixará, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, o material a entregar à Companhia, nos termos gerais estabelecidos nesta base.

Base III

É considerada sem efeito a autorização administrativa relativa à linha de Leixões às pedreiras de S. Gens, estabelecida pelo termo de responsabilidade existente entre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e a Administração do Porto do Douro e Leixões, mas as tarifas dos transportes com destino a obras do porto de Leixões não excederão os respectivos preços de custo. As dúvidas ou litígios que se suscitem na aplicação desta base serão resolvidas por arbitragem, na forma geral estabelecida no contrato da nova concessão.

Base IV

A Companhia desiste das concessões ou das promessas de concessão de novas linhas ainda não construídas, de que actualmente é beneficiária, renunciando a todas as vantagens e ficando desonerada dos encargos que para ela emergem dos respectivos contratos ou das disposições legais que lhe respeitem; e o Governo, aceitando a desistência da Companhia, obriga-se a revogar a respectiva legislação.

Base V

Todos os contratos existentes que se refiram às linhas abrangidas na nova concessão e quaisquer preceitos legais que de forma permanente hajam de condicionar ou regular a sua exploração serão refundidos num unico diploma, mantendo-se em geral as disposições de uns e outros que não colidam com as presentes bases.

Base VI

A exploração de todas as linhas objecto da nova concessão será feita em regime de rede única, especialmente no que respeita a utilização de material circulante e ao regime de tarifas.

Base VII

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal aceita em princípio a sua fusão com outras empresas de via reduzida, nas condições que forem ajustadas entre todas as interessadas e aprovadas pelo Governo, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Base VIII

O prazo da nova concessão terminará um ano depois da data em que estiverem integralmente amortizadas as obrigações do empréstimo autorizado e emitido com garantia do Estado, nos termos do decreto n.º 27:570, de 15 de Março de 1937, podendo, porém, este prazo ser ampliado se o Governo o julgar necessário ou conveniente para o efeito da fusão a que se refere a base anterior.

Base IX

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal participará obrigatoriamente na anuidade para pagamento de juro e amortização do empréstimo a que se refere a base anterior com uma cota parte igual a 7,5 por cento das receitas brutas globais da exploração do conjunto de todas as linhas objecto da nova concessão, deduzidos os impostos e reembolsos.

§ 1.º O Governo poderá alterar esta percentagem, sob parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, se vierem a verificar-se circunstâncias que o justifiquem.

§ 2.º A Companhia fica dispensada dessa participação enquanto não fôr aberta à exploração a linha da Boavista à Trindade e até 1940, inclusive, reembolsando-a o Estado das importâncias com que tiver contribuído para o pagamento dos encargos das novas obrigações emitidas ao abrigo do decreto n.º 27:570, de 15 de Março de 1937, a partir de 1 de Janeiro de 1937 (data do começo da amortização do empréstimo de 1937).

Base X

Os estatutos da Companhia atribuirão ao comissário do Governo o direito de veto suspensivo, até resolução do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sobre todas as deliberações da assembleia geral e do conselho de administração que possam ofender a lei ou os contratos em vigor; estabelecerão a faculdade de o mesmo comissário inspecionar os serviços de administração e contabilidade da Companhia.

LINHAS ESTRANGEIRAS**POLÓNIA**

Os caminhos de ferro do Estado polaco enviaram à Exposição de Paris um importante lote de material circulante, compreendendo uma locomotiva a vapor aerodinâmica e uma série de viaturas com vários fins.

A locomotiva em questão é do tipo «Pacific» e destina-se a atingir velocidades superiores a 140 quilómetros horários, com carruagens rápidas de 300 toneladas. O seu estudo aerodinâmico que é perfeitíssimo, foi realizado no Instituto Aerodinâmico de Varsóvia.

ESPAÑA

No dia 19 de Junho celebraram em Bilbao, o primeiro aniversário da tomada da cidade com a inauguração de quatro pontes sobre o rio «Nerviau». Estas pontes destinam-se a descongestionar o tráfego, tanto ferroviário como automobilístico a que Bilbao está sendo sujeito.

Art. 2.º É o Governo autorizado a ceder à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, como receita fora do tráfego a partir da data da celebração do novo contrato, e enquanto o julgue necessário, a quinta parte das receitas do imposto ferroviário cobradas nas linhas compreendidas na concessão.

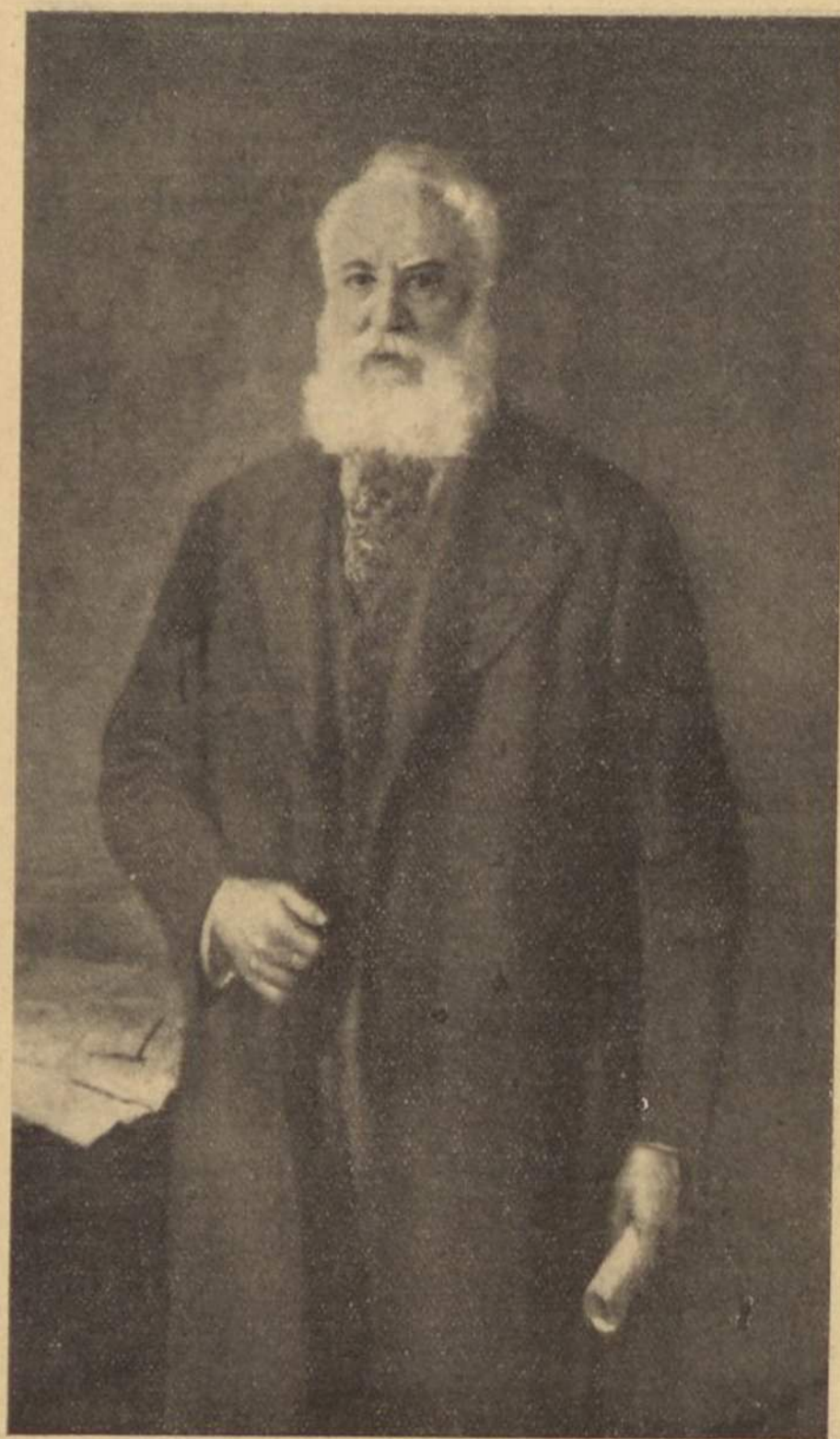
Art. 3.º É a comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro autorizada a entregar à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, a título de empréstimo amortizável em 20 anuidades a partir de 1941, a importância de 2:500 contos para ser empregada em trabalhos de renovação da via e das pontes das linhas abrangidas na nova concessão, ou ter aplicação conveniente previamente autorizada pelo Governo, logo que seja celebrado o respectivo contrato.

Art. 4.º Fica a comissão administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal autorizada a outorgar, em nome da Companhia, no contrato de concessão a celebrar nas bases aprovadas pelo Governo e pela assembleia geral da Companhia.

Art. 5.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro promoverá, por parte do Governo, a perfeita execução deste decreto.

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

Paços do Governo da República, 25 de Julho de 1938. — ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR —
Duarte Pacheco.



Bell, o inventor do telefone

QUALQUER lisboeta, que veja num emblema azul as iniciais A. P. T., gravadas numa campainha, sabe logo que se trata de propriedade da Anglo-Portuguese Telephone Co., Ltd., vulgo, Companhia dos Telefones...

A acção desta Companhia no nosso país é soberbamente conhecida, contanto, isso não impede que se preste homenagem a quem é merecedor; descrevendo resumidamente, o que tem sido o esforço e as dificuldades que teve de vencer, para ocupar o lugar que hoje ocupa a Companhia dos Telefones.

O telefone chegou a Portugal, cinco anos depois da sua invenção, o que é importantíssimo. O ambiente que ele teve inicialmente, foi um tanto ou quanto de desconfiança; pois a época; a natureza do invento e os «velhos do Restelo», contribuíram para isso.

A adjudicação das redes telefónicas, em Lisboa e Porto, foi entregue à casa «Edison Gower Bell Telephone», de Londres; a qual principiou logo por montar os seus escritórios na Rua do Ale-

crim, 10; enviando ao mesmo tempo, técnicos e engenheiros como, Mr. Allan Danvers e Mr. E. Street. Foram eles que montaram as primeiras linhas em Portugal, preparando dêste modo, o acolhimento justo, que mais tarde se veio a fazer, através da imprensa, do comércio e da indústria.

Logo a seguir às primeiras experiências do telefone em Portugal, houve a expectativa e o assombro. É que aquela coisa de falar, do Largo do Pelourinho para a Rua do Alecrim, por meio dum fio e duma lâmina vibratória, fazia-lhes confusão!!...

Aparecem os primeiros subscritores; chegam-se, mas desconfiados. É a casa Abecassis & C.^a; a Agência Havas; Bensaúde & Irmão; Dr. Sousa Martins; Casa Havanese; Hotel Central e mais uns poucos. Mas a acção da «Edison Gower Bell Telephone» é mais vasta. Os seus horizontes são mais largos e, provando tal, inaugura, no dia 1 de Março de 1882, no Porto, numa dependência do Grande Hotel, as suas instalações telefónicas na Cidade Invicta. No Norte o acolhimento é mais afectuoso do que o havido em Lisboa, pois apparecem a inscrever-se dezenas de assinantes. Era necessário construir-se uma Sede, centralizar os serviços, proporcionando uma maior eficiência nos trabalhos em curso.

Surge essa Sede no dia 26 de Abril, com uma festa mundana que deu brado em Lisboa. Foi presidida pelo então Director Geral dos Correios e Telégrafos e Pharois, sr. conselheiro Guilhermino Barros; além do Corpo Diplomático, Negociantes, Jornalistas, Empregados Superiores dos Correios e numerosas individualidades da época. Pronunciaram-se inflamados discursos plenos de retórica. Citou-se a frase célebre de Thompson sobre o telefone, proferida na Academia Francesa, perante os Académicos que desconfiavam do invento — senhores, dou-lhes a minha palavra de honra que ouvi pelo telefone a voz humana! —

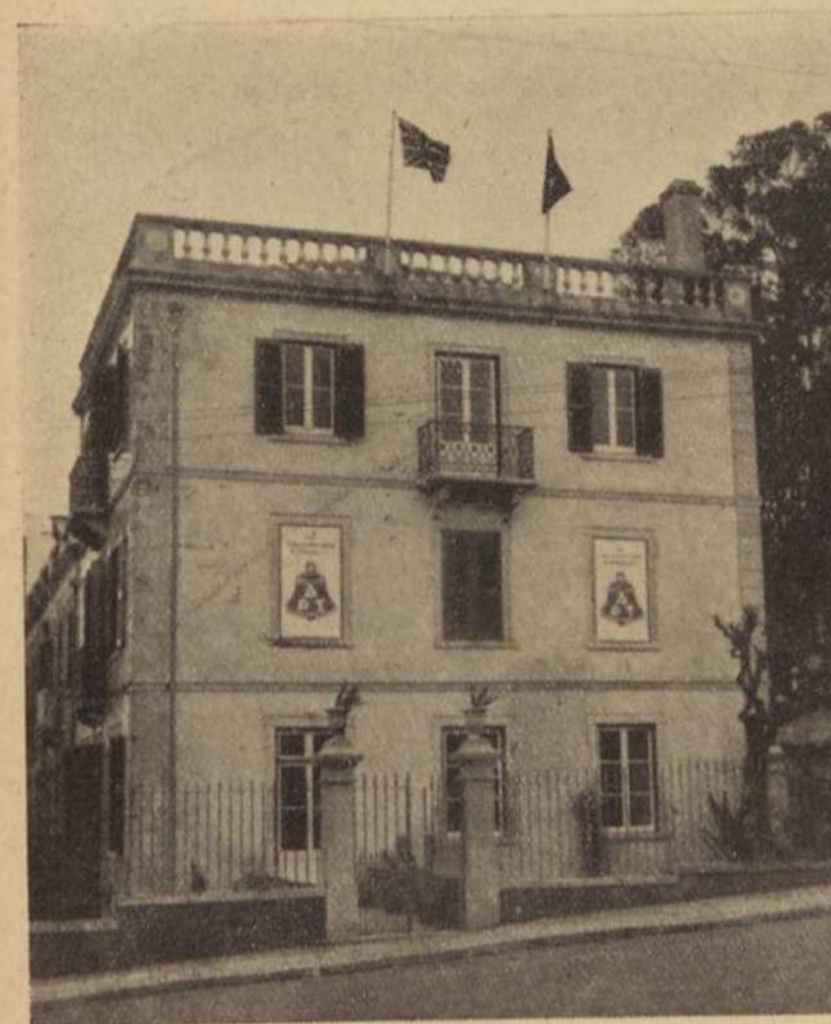
Vieram depois as chamadas, «Audições Telefónicas», apelidadas de «bruxaria», tal fôra o sucesso que despertaram.

A primeira audição telefónica, realizou-se no dia da inauguração da Sede em Lisboa; já na Rua Nova do Carmo, em que a cantora Belmira Mendes executou alguns números, que foram ouvidos pelo telefone ante o pasmo dos convidados, que difficilmente se convenciam da Verdade.

A Companhia dos Telefones

em 1937 - 1938

Depois mais tarde, em vista de S. M. o Rei D. Luiz, se encontrar de luto, o que o impossibilitava de comparecer à ópera em S. Carlos, a Companhia propoz-lhe montar uma linha especial do teatro para o Palácio da Ajuda, de forma, a ouvir os concertos que ali se realizavam. Outro sucesso! Em vista destes exitos sucessivos, começaram a



A nova Estação da A. P. T. em Sintra

render-se os «velhos do Restelo». Os jornalistas, Casimiro Dantas, Beldemónio, Rafael Bordalo e tantos outros que a princípio moveram uma campanha tremenda contra o telefone.

Outra inauguração que causa furor — os locutórios públicos. — Ou seja, o que hoje chamamos «cabines públicas». E assim, de sucesso em sucesso vai caminhando a «Edison»... enfim, depois dum

período de 17 anos um aumento no número de assinantes de 2.887!

Vem o ano de 1900, dum incremento espantoso. É inaugurada em Lisboa, na Rua da Conceição a primeira estação da Europa, no sistema P. B.. E mais se seguiram, além da de Belém já existente. Campo Grande, Sintra, Queluz, Poço do Bispo, Carcavelos; em 1905, Alhandra, Almada, Barreiro, Cesimbra, Cruz Quebrada e Sacavem. O Porto também não quíz ficar atraz e, surgiu com as estações da Foz, Espinho e Matosinhos. Um novo trabalho estatístico do número de assinantes, de 1901 a 1915, acusa um aumento de 6.484.

Lisboa desenvolve-se em todas as direcções. Estamos em 1915. O lado Norte da capital estava-se tornando demasiadamente populoso e desenvolvido para a capacidade da velha estação da Rua da Conceição.

Vendo isso, a Companhia fez construir um esplêndido edifício na Rua Andrade Corvo, dando-lhe o nome de «Estação-Norte». A sua capacidade era para 10.000 assinantes, ocupando uma área de 440^m². Neste imenso edifício, instalaram-se as oficinas, Fiscalisação, transportes, Consultório, Depósito de linha e cabos, Ferramentas, laboratórios, etc..

O Porto também continua progredindo, inaugurando as suas estações de S. Ovidio, Ermezinde e S. Mamede.

Agora há um interregno no desenvolvimento dos telefones. É o período da Grande Guerra.

Finalmente o ano de 1920, traz-nos o estudo para a criação duma nova estação. A que mais tarde se viria a chamar a da «Trindade».

Depois de assentos os planos, resolveu-se começar imediatamente a construção, a qual levou dois anos, pois fôra necessário demolir o edifício, construindo em seu lugar outro, mas de maior capacidade e características igualmente mais modernas. Esta demolição provocou na Imprensa, alguma polémica e, no dia em que foi anunciada

esta acção, constituiu o «caso do dia». É que a Companhia ia demolir o velho Teatro e Salão da Trindade, cheio de recordações e em cujos salões se deram os memoráveis bailes de carnaval; récitas de canto; operetas, etc.. Chamava-lhe a Imprensa — a alegria alfacinha. — Mas tudo isto venceu a Companhia, inaugurando a estação da «Trindade» no dia 30 de Março de 1925.

Passados dois anos é o Pôrto que aparece também com uma Estação: a da Picaria.

Laboração constante. Mais estações; é da Povia, Azeitão, Aldegalega, Bucelas, Cacem, Caparica, Loures, Odivelas, Colares, Montachique, Pero Pinheiro, Malveira, Moita, Seixal, Algueirão, Cascais, Oeiras, Palmela, Parede, Praia das Mações, Alcochete, Algés, Amadora, Pinhal Novo, Terrugem — na área de Lisboa — e Avintes, Gondomar, Senhora da Hora, Valongo, Trofa, S. Romão, Modivas, Moreira Castelo, Arcozelo, Afurada — na área do Pôrto.

Caduca o contrato de 1901 e a Companhia surge uma maravilha que deslumbra Lisboa. É o «telefone automático». Mais material; mais pessoal; mais enfim para que Lisboa esteja ao par de capitais estrangeiras.

Acompanhar o progresso e a civilização passo a passo. Eis o lema!

A estação da «Trindade» é a escolhida para a automatização. Gastam-se 200 mil libras, só nos trabalhos de automatização; não contando com as despesas da rede em melhoria. Tudo pronto. Marca-se o dia 20 de Agosto de 1920 para a inauguração. Nêsse dia, às 17 horas o sr. Presidente da República, General Oscar Fragoso Carmona, faz a primeira chamada automática, perante Ministros, Administrador Geral dos Correios, colectividades económicas, imprensa e individualidades de destaque. Estava lançada a «primeira pedra» para o «automático».

Os arredores também continuam a desenvolver-se.

Assim, inauguram-se as estações sucursais de:

Alverca, Venda Nova, Sabugo, Trafaria, Cor-

roios, Arrabida, Outão, Marinha, Alfarim, Fanhões, Alhos Vedros, Rosairinho, Alvarinhos, Torre da Marinha, Belas, S. Pedro, Almagem do Bispo, Galamares, Via Longa, Moscavide, Alcabideche, Rio de Mouro, Sabugo, S. João das Lampas, A.-do-Barriga, Tojal, Povia da Galega, Lousa, Manique, Palhais, na área de Lisboa — e na área do Pôrto: Alfena, Baltar, Crestuma, Grijó, Lourosa, Paço Brandão, Vermoim, Fiães, Lordelo, Rio Tinto, Agrela, Recarei, Sandim, Canedo, Oliveira do Douro, Perafita, Serôa, Sobreira, Parancos, Olival, Labruge, Malta, que bastante engrandeceram o meio.

Atravessamos a época do «telefone automático». Em 20 de de Outubro de 1934 é automatizada a «Estação Norte» de Lisboa; voltando o Sr. Pre-

sidente da República a referir-se em termos elogiosos aos trabalhos da Anglo Portuguese Telephone, Co. Ltd. Estamos portanto ao par do melhor que há no Mundo.

Entra-se no ano de 1937, que foi assinalado na História dos Telefones, por um facto notável. — a Estação da Estrela — É um edifício, situado numa rua por

detraz da Basílica e custou 600 contos. O material 7.000 contos e a rede de cabos, 800 contos. Chama-se a isto a eloquência dos numeros... Mas não pára aqui o febril desenvolvimento dos telefones, quer mais e melhor. Agora é a vez de Sintra e do Pôrto, Segue-se: Barcarena, Venda do Pinheiro, Cheleiros, Negrais, Arneiro dos Marinheiros, Algeruz, Olhos de Água, Rasca, Santa Eulália, Roussada, Praia Grande, (Sintra) e a Estação de Cacem na área de Lisboa, e o edifício de Gaia, das estações da Lapa, Nelas, Medas, Rio de Moura, Anta, Ardejães, Jovim, Sobrado, Soutelo, Vilar, Labruge, Malta, Olival, Outeiro, Paramos, Rebordosa, Santa Cruz, Linha Branca, etc. (na área do Pôrto).

Ainda mais. A Companhia dos Telefones, quer dar um cunho dinâmico aos seus serviços. Então, cria o popular serviço de «Horas», «Despertar» e «Informações Gerais».

O primeiro diz-nos automaticamente as horas; o segundo, acorda-nos à hora que desejamos e o

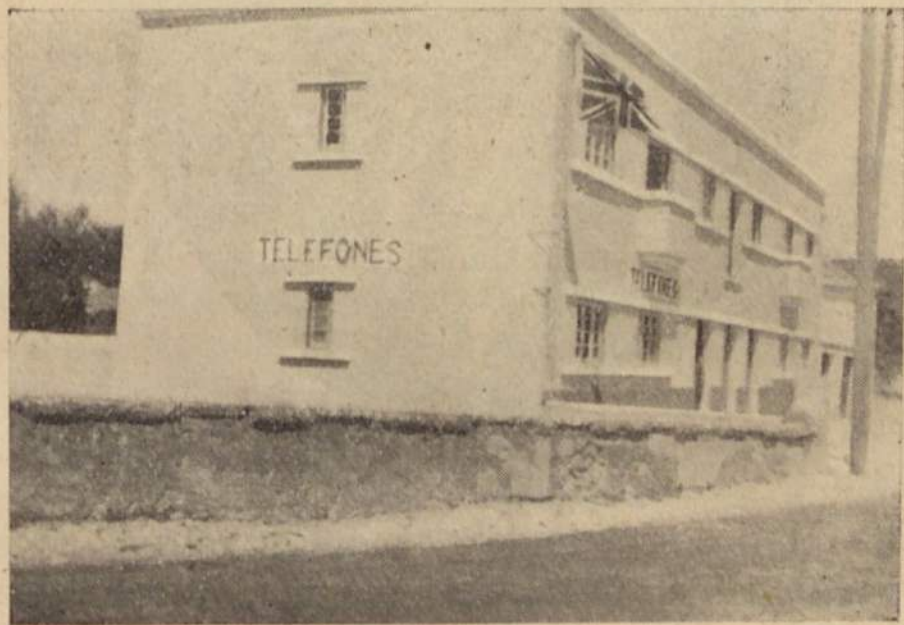


Estoril — A Estação da A. P. T. é uma Estação do nosso tempo...

último, informa-nos das maiores necessidades quotidianas. Tudo isto apenas, com o dispêndio duma chamada local.

Todas estas manifestações têm um caracter acentuadamente nacional, porque, vê-se a Anglo-Portuguese Co. Ltd., participar em grandes manifestações de vitalidade nacional, como, as Exposições Técnicas, Industriais, a Feira das Amostras em 1928, a Exposição de T. S. F., em 1929, de Engenharia em 1931, Industrial Portuguesa em 1932, Rádio e Electricidade e Colonial do Pôrto em 1935. Em todas elas têm sido realçadas as qualidades do operário português. Em factos da actividade nacional, bastante tem contribuído para o seu brilhantismo. O esforço da Companhia dos Telefones. É o caso das linhas de retransmissão, através das quais seguimos, manifestações de arte, desporto, política, cortejos, paradas, etc..

Para se ajuizar bem, o que foi o esforço da Anglo-Portuguese Telephone Co. Ltd., nêstes últi-



Nova Estação da A. P. T. no Cacem

mos anos, transcrevemos um trecho dum artigo, de Mr. William G. Pope, actual Administrador Geral da Companhia, inserto no Boletim Mensal da A. P. T.. Diz assim:

...«Foi em 1902 que trabalhei pela primeira vez nos telefones de Lisboa. O número dos empregados não passava das 3 cifras e cabiam todos num andar da Rua de S. Justa. Havia apenas, na Rua do Ferregial onde ainda hoje são as garages da Companhia os depósitos de material, as oficinas, os montadores—e a carroça. Esta carroça era toda a Secção de Transportes mas eu nos meus cargos e afastados serviços andava de bicicleta e era com a escada Magyrus que se faziam as grandes e importantes instalações visto que cabos subterrâneos não havia.»

Para finalizar-mos, louvando quem tanto tem feito por Portugal, vamo-nos utilizar daquela expressão muito portuguesa. Bem haja!

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

UNIÃO DOS INVÁLIDOS DE GUERRA

A União dos Inválidos de Guerra enviou-nos o relatório e contas da gerência de 1937. É a síntese dum trabalho consciencioso e oficial que esta colectividade vem fazendo no nosso país. Agradecemos.

DEFESA PASSIVA DAS POPULAÇÕES CIVIS

Recebemos do sr. eng. Joaquim José Salgado, um exemplar do seu trabalho entitulado «Defesa passiva das populações civis», copelação duma conferência realizada pelo seu autor, na Ordem dos Engenheiros em 17 de Junho de 1937.

É uma separata do Boletim da Ordem dos Engenheiros. Agradecemos a gentileza.

PORTO-MÓVEIS, L.^{DA}

A inauguração da sua filial em Lisboa

A firma Pôrto-Móveis, Lda., com escritórios na cidade do Pôrto, inaugurou no dia 27 do mês findo em Lisboa, na travessa do Maldonado, 18 a 20, um armazém de móveis em branco que se destina a efectuar, exclusivamente, vendas aos lojistas de Lisboa e província.

Os proprietários da filial o nosso amigo srs. Henrique Ferreira Granhão e Rafael Neves, quizeram solenizar a abertura do seu novo estabelecimento, oferecendo aos seus muitos amigos e à Imprensa um «Pôrto de honra», que decorreu no meio da mais franca cordealidade, usando da palavra, aos brindes entre outras pessoas, os srs. Carlos Marques da Silva, comerciante e industrial de móveis, e Silvério Magalhães, guarda-livros da firma Henrique Ferreira Granhão.

O sr. Rafael Neves usou também da palavra para agradecer a todos os presentes a sua compariência, explicando à assistência a modalidade de negócio a que a sua firma se destinava. Falou por último o sr. Henrique Ferreira Granhão, que agradeceu, de novo, a todos os presentes, não só a sua compariência como a sua colaboração.

Agradecemos o convite que nos foi endereçado,

TEATROS E CINEMAS

Amélia Gertrudes da Graça Vieira



Amélia Gertrudes
da Graça Vieira

Completo o curso superior de piano, com a mais alta e bela classificação — 20 valores — a gentil menina Amélia Gertrudes da Graça Vieira, extremosíssima sobrinha do sr. Eduardo da Silva, sócio da firma proprietária da Fotografia «Fidelidade», da Calçada de Santo André, e tesoureiro da antiga comissão administrativa da Junta de Freguesia da Graça, onde prestou relevantes serviços.

Por tal motivo o ilustre professor, sr. Jaime da Silva Júnior, ofereceu à laureada discipula e a outras alunas que mereceram também honrosas distinções no seu curso, um «chá» na sua residência, no qual o notável artista proferiu um tocante discurso.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21 e 23 — «Os bebés».
MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «Cigarro forte».
RECREIO — 21,15 e 23,15 — «Faça sol...».
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Justiça».
COLISEU — 21,15 — «Asas invencíveis».
CONDES — 15,30 e 21 — «Entre índios e brancos».
CENTRAL — 21,15 — «Orgia dourada».
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.
ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
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.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Dr. Armando Côrtes Rodrigues

A Livraria «Portugália», da Rua do Carmo, expoz há pouco, durante uma semana, três livros do grande poeta açoreano Dr. Armando Côrtes Rodri-



Dr. Armando Cortês Rodrigues

gues «Cântico das fontes», sonetos, «O milhafre», peça regional, e «O livro da Humildade», poemas.

Armando Côrtes Rodrigues é digna figura de alto relêvo mental, admirado por alguns dos maiores vultos da literatura moderna, mas que precisa de ser conhecido pelo grande público.

Poeta no mais nobre sentido da palavra — o maior poeta dos Açores depois de Antero de Quental — é também um mestre impecável do soneto.

Os proprietários da Livraria «Portugália» só merecem louvores pela *descoberta* que fizeram, perante o público de Lisboa, dum dos maiores poetas do país.



I M P R E N S A

«O SÉCULO»

Entraram para o Conselho de Administração da Sociedade Nacional de Tipografia, editora de *O Século*, os srs. Carlos e Guilherme Pereira da Rosa, filhos do nosso presado amigo e ilustre administrador-delegado daquele importante diário da Capital sr. João Pereira da Rosa.

Certos de que os novos administradores de *O Século*, continuarão seguindo a obra do antigo e incansável trabalhador que foi e é seu pai apresentamos-lhes as nossas saudações.



SAPADORES

DE

CAMINHOS DE FERRO

Da última festa que teve lugar em Loulé
a Comissão apresenta um saldo positivo
de Esc. 669\$70

Da Comissão Administrativa da festa anual de confraternização dos componentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919, recebemos uma extensa carta que a falta de espaço nos impede de a transcrevermos na íntegra, motivo porque só publicamos o balancete que se segue:

Receita de cotisação	7:680\$00
Saldo do ano anterior	336\$60
Soma	8:016\$60

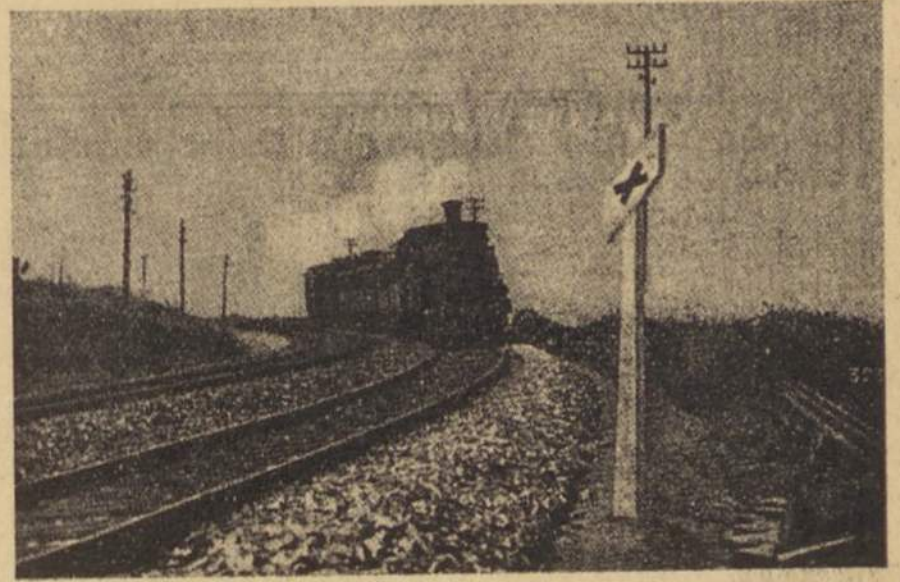
Almôço e águas	5:741\$00
Charutos	283\$50
Ida da Comissão a Loulé . .	111\$40
Aluguel de automóvel em Faro	70\$00
Expediente: Impressos—Envelopes e papel timbrados—Fixas—Circulares e cótas	436\$70
Arranjo do Quadro «Sempre Fixe» e gratificações . . .	153\$00
Transportes, selos, telegramas correspondências, etc. . . .	206\$90
8 Fanions—preparos e mão de obra	154\$40
<i>Donativos:</i>	
À Misericórdia e Hospital de Loulé	100\$00
Ao camarada (tuberculoso) da 4. ^a Companhia Rogério de Sousa	50\$00
Ao camarada (cégo) da 3. ^a Companhia Alberto Ribeiro	40\$00
	7:346\$90
	8:016\$60

Saldo para o ano seguinte: 669\$70

LINHAS PORTUGUESAS

Passagens de nível

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, acaba de colocar em experiência, no trajecto Lisboa-Pôrto, uns marcos de sinalização denunciadores das passagens de nível. Quando o maquinista chega a



êste marco, faz ouvir um silvo, avisando dêste modo com antecedência, que dentro de pouco tempo surgirá um combóio. E' tenção da Companhia, colocar em tôda a rêde ferroviária iguais postes.

Para melhor elucidação, publicamos uma gravura, que nos mostra um combóio aproximando-se do dito pôsto de sinalização.

A Comissão Executiva ao apresentar o presente balancete e que por si tomou todas as deliberações visto que os homens que a compõe, procuraram sempre e por todos os modos, honrar a confiança que todos os camaradas nêles depositaram não pode deixar de ter em atenção a compêrencia expontânea dos camaradas, que nestas festas de confraternização, se reúnem uma vez cada ano, para quem envia os seus melhores agradecimentos.

Igualmente está muito grata aos restantes membros da Comissão que a têm ajudado nessa missão, aliás espinhosa, e embora, ferindo a modéstia dêstes estimáveis amigos, aproveita a ocasião de apontar seus nomes, que são: António Cecílio Martins, Adriano Monteiro e Joaquim Grenha do Minho e Douro—Gabriel de Azevedo e José Martins da Beira Alta—Joaquim Figueiredo da Companhia Nacional—João Camarinhas, Artur Rodrigues, António Nogueira, José Jorge, José Girardi, José Beja Figueiredo da Companhia Portuguesa—Francisco António Bexiga, Fortunato Manuel e Francisco Póvoas do Sul e Sueste. Em Guimarães Sebastião Mendes—Figueira da Foz, Artur de Freitas—em Cascais Francisco Duarte e bem assim Gregório Camarinhas, para quem a Comissão envia os seus reconhecidos agradecimentos.

Pela Instrução

No Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

fer-se, ontem, a festa de encerramento do ano lectivo

COM numerosa assistência realizou-se ontem em Campolide, na Escola Profissional António Vasconcelos Correia, instalada no edifício do Grupo Instrutivo Ferroviário, a festa de encerramento do ano lectivo com inauguração de Exposição de trabalhos dos alunos dos cursos industrial, de labores e das escolas oficiais de instrução primária, que funcionam no edifício da mesma instituição.

Pelas 15 horas prefixas já se encontrava na sala da Direcção do Grupo os srs. dr. António Leal, representante do sr. Ministro da Educação Nacional; eng.º Manuel Campelo, representante do Director Geral da C. P., Carlos Parreira, Moreira dos Santos e Vasco Moura funcionários superiores da C. P., Dr. Jaime Macedo dos Santos, da Inspecção de Ensino Particular; Drs. Penha Coutinho e Carlos Loureiro, professores; Dr. Ivo Xavier Fernandes, professor da Escola; etc., etc.

O representante do sr. Ministro da Educação Nacional, acompanhado do sr. José Geraldo Lopes e convidados, cortou a fita para inauguração dos trabalhos dos alunos. Passada uma minuciosa vista d'olhos pelos trabalhos salientamos os de Helena Cruz, Eulália Sousa, Maria Farinha, Visitante Nunes, Alice Gameiro, Maria Martins, Francisca Ribeiro, Humbelina Caixinha, Maria Mendes de Sousa, e muitos outros também dignos de louvor. Depois foram visitados pelos convidados todas as dependências, incluindo a curiosa aula de instrução ferroviária onde funciona uma linha férrea em miniatura.

Um resumo histórico da Escola feito pelo
sr. José Geraldo Lopes

Seguidamente foi constituída a mesa pelos srs: representante do ministro: Dr. António Leal; Engenheiros Campelo, Vasco Moura, Moreira dos Santos,

Carlos Parreira e Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Tem a palavra em primeiro lugar o sr. José Geraldo Lores, incansável trabalhador e o sustentáculo da admirável instituição que é o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide e seus anexos, que leu o discurso que se segue:

Ex.^{mo} Sr. Representante do Sr. Ministro da Educação Nacional. Minhas senhoras e meus senhores. Os meus respeitosos cumprimentos e a minha sincera gratidão em primeiro lugar para V. Ex.^{as}, e os mesmos cumprimentos para todas V. Ex.^{as} que se dignaram honrar-nos com a vossa visita e para a digna Imprensa de Lisboa, tam dignamente representada nesta sessão.

Decorridos vão sendo 12 anos de vida desta Instituição, e, hoje se pela 12.^a vez aqui estou cumprindo um dever, é porque noto que a sua obra educativa bem tem merecido os meus 12 anos de trabalho dedicado a par de outros colaboradores de igual dedicação, especialmente o Sr. José Maria Figueiredo.

Trabalhar para auxílio e progresso de uma Escola, é ter a certeza que se trabalha em prol da Humanidade e da Nação, (Não esqueço que li em algures) *A instrução e educação, é a base principal das futuras gerações*. Por isso me sinto muito satisfeito em ter contribuído com o máximo do meu esforço, para que esta Instituição se tornasse útil à Sociedade, e estou certo que todos os dirigentes desta Escola sentem como eu, pois, que nenhum outro interesse aqui os move que não seja a idéia de bem servir a Companhia, e o público, e, formar dos filhos dos ferroviários homens úteis ao País.

Tem a Direcção desta Escola dirigido vários pedidos às instâncias superiores da C. P. e aos poderes públicos no sentido de obter melhorias indispensáveis para o bom aproveitamento do ensino aqui ministrado. Ao dirigirmos estes pedidos, não deixo de ajuisar que tais pretensões, por vezes se tornarão massadoras, essa impressão que geralmente me deixa contrariado, rapidamente desaparece para logo outra surgir a qual me deixa convencido da verdade, e, que principia assim:

Recordo-me da organização desta Escola, que principiou sem o patrocínio de qualquer entidade superior ou oficial, apenas com a boa vontade e fé ardente de meia dúzia de rapazes ferro-viários que anciavam saber mais e melhor, para melhor e mais produzirem, e assim conseguiram pôr de pé o

princípio desta obra. Confesso que nesses primeiros dias, digamos mesmo meses, a nossa obra prosseguiu sem se pensar pedir o auxílio quer da C. P. quer do Estado, modestamente a Escola foi desempenhando a sua missão educativa que apenas era extensiva aos seus associados ainda em número diminuto e a Escola pequenina vivia alegre e feliz, os seus dirigentes não tinham outra preocupação se não a de receber a importância da cotisação, pagar renda de casa e o vencimento a um professor, e, meia duzia de meses assim decorridos nós pensávamos ter atingido o término da nossa iniciativa. De facto tinha-se criado uma Escola devidamente autorizado pelo Governo para empregados da C. P., obra que até a essa data ainda nenhuma existia nos Caminhos de Ferro do País. E então quando os seus dirigentes e associados dessa pequena Escola, se consideravam vencedores, por terem chegado ao fim da sua iniciativa, que sendo pequenina a consideravam já muito grande, quando se propunham a descançar, dizendo até com vaidade; foram seis meses de trabalho, mas vencemos, agora descançaremos até ao fim do ano, e nessa data, teremos muito prazer entregar aos nossos colegas para manterem e administrarem a obra que organizamos.

Preguntarão V. Ex.^{as}: mas finalmente que obra seria essa? Explicarei: Era uma modesta casita, pela qual se pagavam 300\$00 de renda mensal, nas suas quatro divisões pequeninas, tínhamos nós: na primeira o Gabinete da Direcção na segunda um Gabinete reservado para aulas de instrução primária, nas duas últimas ligadas pela demolição de uma parede, portanto a sala maior que se destinava à instrução profissional dos associados, instrução mútua, isto é, os que sabiam mais ensinavam os que sabiam menos, eis definida a obra que nessa data existia. Os seus dirigentes aos quais eu pertencia consideravam a sua Escola completa, e, completa pela razão simples, porque a sua receita era em média 550\$00 a 600\$00 mensais e a despesa de 550\$00, 300\$00 renda de casa, 200\$00 a um professor, 50\$00 a contínuo e umas pequenas despesas gerais, sendo a principal em carboreto porque a casa não tinha iluminação eléctrica.

Pois meus senhores e minhas senhoras, mal empregado o tempo que os seus dirigentes pensaram em descanço, ainda o não tinham principiado a gozar, quando a Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos abre o *primeiro horizonte* e então daí para cá nunca mais se soube que era descanço, nunca mais faltaram preocupações e hoje não sei mesmo quando elas terminarão.

Desejam V. Ex.^{as} certamente saber qual foi esse horizonte aberto pela C. P., pois vou tentar elucidar.

Recordo-me que um dia de manhã encontrava-me só na modesta Escola, e qual foi o meu espanto, quando vejo chegar sua Ex.^a Senhor Ferreira de Mesquita, então Director Geral da Companhia, acompanhado pelos senhores: Engenheiro Manuel Campelo e Inspector Carlos Rodrigues Parreira, ignorei por algum tempo quem tivesse dado conhecimento daquela modesta obra a sua Ex.^a e quem o tivesse convidado a visita-la, vindo a saber que o sr. Carlos Rodrigues Parreira, nesse tempo Inspector de Tracção e Instrutor do Pessoal de Locomotivas, muito tinha contribuído para que se efectivasse essa visita.

Aproveitando a ocasião de falar, do sr. Carlos Rodrigues Parreira, direi que a Direcção desta Escola, manifestou-me desejo para que publicamente lhe manifestasse-mos a nossa sincera gratidão, pela dedicação que sempre demonstrou por esta Escola. Completando eu direi ainda mais. O sr. Carlos Rodrigues Parreira, merece a simpatia e respeito de todos desta Colectividade, não só porque foi um incansável instrutor do seu pessoal, não só porque é um Chefe exemplar, que todos o podem tomar como modelo se receio de errarem no no cumprimento dos seus deveres, mas ainda para mim o mais importante é a sua amisade por esta Instituição, eu disse à pouco que há 12 anos dispenso o meu esforço e dedicação a esta Escola, pois direi, que durante todo este tempo muitos

colaboradores dedicados por aqui têm passado, mas mais cedo ou mais tarde se afastam com o seu dever cumprido, mas a dedicação e a colaboração do sr. Parreira, ainda não desapareceu, e para o provar basta dizer que há três anos para cá tem tido esta Escola a honra de o possuir como presidente da Mesa da Assembleia Geral.

Desculpem-me V. Ex.^{as}, em ter saído um pouco do assunto em que estava enveredado, mas era dever meu, em primeiro lugar satisfazer um desejo da Direcção desta Instituição e em segundo pôr em evidência uma das pessoas a quem esta Escola muito deve.

Continuando com o assunto primitivo começarei por dizer que a visita de sua Ex.^a Sr. Ferreira de Mesquita, foi morosa. Apesar da casa ser pequena e a Escola pouco ter que admirar antes de retirar ouvi dizer a sua Ex.^a, a renda desta casa passa a ser paga pela Companhia e vou mandar fazer a instalação eléctrica ficando o consumo da energia também a cargo da Companhia.

Com este poderoso auxílio, os seus dirigentes não podiam nem deviam principiar a gozar o descanço que tinham previsto. Com as despesas quasi na totalidade pagas, forçosamente eram impelidos para o trabalho não podendo ficar inactivos, novas coisas tinham que criar empregando o auxílio da companhia em obra útil. O que se pensou fazer então? Criar aulas primárias para os filhos dos associados, tratou-se da questão junto do Ministério de Instrução e passado algum tempo eram criadas pelo Estado duas Escolas Officiais dentro da pequena sede, com duas Professoras pagas pelo Ministério, e, assim pouca despesa acarretou à Instituição a criação das referidas Escolas e assim o número de sócios aumentou e os saldos mensais aumentavam regularmente graças à boa administração que felizmente esta Colectividade sempre teve desde o seu princípio. Evitado será dizer a V. Ex.^{as} que a partir dessa data todas as aulas ficaram deficientemente instaladas na pequena casita sem condições higiénicas nem pedagógicas acentuando-se mais essa deficiência à medida que a população Escolar aumentava e à medida também que os saldos da Instituição progrediam. Nada mais seria preciso para que os seus dirigentes pensassem na construção de uma casa para escola com as condições exigidas pela Lei, coloca-se a iniciativa em prática e consulta-se para isso a Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e esta aprova imediatamente em sua sessão a importância de 30 contos para auxílio da referida construção, este segundo impulso dado pela C. P. atirando para a frente os dirigentes desta Obra, adicionado ao primeiro dado pelo Estado, era bem de compreender que as duas entidades estimulavam os obreiros desta iniciativa e portanto fácil se tornava a estes compreenderem que deviam retribuir com a sua dedicação de bem servir demonstrando que todos os auxílios recebidos eram devidamente interpretados e bem empregados. Decorridos alguns anos de trabalho incessante depois de recebidas tantas provas de gratidão não só pelos dirigentes da C. P. como por outras individualidades, entre elas destacarei suas ex.^{as}: srs. General Vicente de Freitas, Coronéis Mousinho de Albuquerque e Henrique Linhares de Lima, e bem assim os srs. dr. Braga Paixão, Carlos d'Ornellas, imprensa, «Diário de Notícias», «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e «Século», não esquecendo neste momento os falecidos, Coronel Costa Macedo e Tenente Coronel João Luiz de Moura, iniciaram-se as obras de construção deste esplendido edificio, cujo projecto também feito pela C. P.. Nesta data 3.º impulso dado pela mesma Companhia, autorizando que a cobrança de cotas passasse a ser feito por desconto em folha de pagamento, representando este auxílio uma economia de cento e tal escudos mensais, importância que se pagava de percentagem a um cobrador.

Quais seriam os dirigentes de uma Colectividade que ao receberem auxílios desta natureza ficassem indiferentes a eles, cruzando os braços apenas satisfeitos com o que em princípio

tinham feito? Ninguém, absolutamente ninguém, disso estou plenamente convencido.

Mas a grande vontade da Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em ver construída uma grande obra educativa do seu pessoal, não parou aqui, creio não errar falando assim, porque se assim não fôsse, decerto ela não teria contribuído para que os dirigentes desta Escola se lançassem em tão grande empreendimento. Quando o edifício se encontrava em mais de meia construção e quando os seus dirigentes se preparavam para aprontar o 1.º andar para nele se instalarem as aulas da sua antiga sede e deixar por completar o r/c, visto o 1.º andar deste edifício ser 4 vezes maior do que a velha casita, aparece o 4.º impulso da C. P.. A Ex.^{ma} C.^a reembolsa a Direcção da Escola da importância total gasta na construção ou seja a pequena conta de 63 contos e toma sobre si o encargo da restante construção. Mediante esta atitude qual deveria ser a nossa? Receber 63 contos e seguidamente este magnífico edifício que só esta sala comportaria todas as aulas que então tínhamos na antiga sede e ficar-mos ináctos? Transportaríamos todo o mobiliário da velha Escola para esta e ele não chegaria para mobilar a sala mais pequena desta Escola. Cruzar os braços nesta altura, perguntar-nos-iam com certeza. Finalmente para que quereis vós este edifício se apenas utilizam uma sala? Para que aceitastes vós este edifício se nem mobiliário para ele tendes? Para que foi necessário o estímulo e auxílios que recebestes da Ex.^{ma} Companhia e do Estado? Acabariam por certo de concluir mal empregados todos os esforços e por fim diriam, mal empregado em vós tão magestoso edifício sem o saberem aproveitar, outro perguntaria ainda. Para que quereis vós um edifício desta ordem se dentro dele apenas existe o que existia na Casa primitiva?

Pregunto eu novamente, quais os dirigentes que ao ouvirem com justiça estas perguntas se sentiam bem? Repetirei que nenhuns absolutamente nenhuns. Para que estas perguntas se não fizessem aos dirigentes do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide e estes consciós dos seus deveres e da interpretação do sentir da Empresa que serviam e até mesmo dos poderes públicos, não exitaram adquirir o mobiliário indispensável ao edifício, que lhe custou a importância de 43 contos e bem de compreender estava que um edifício como este, mobilado como carecia, não podia nem devia ficar apenas com uma sala a funcionar com a instrução primária e outra com a instrução profissional. Das suas cinco salas, só duas utilizadas, as restantes três já devidamente mobiladas para que as reservava-mos?

Fácil era portanto de compreender que a Ex.^{ma} Companhia desejava que mais alguma coisa se fizesse dentro da nova escola. Esse mais alguma coisa o que deveria ser senão o prosseguimento da instrução e educação? Se tinha-mos já instrução primária oficial patrocinada pelo Estado e instrução profissional, pareceu-nos que esse mais deveria ser um Curso Técnico Profissional cujos alunos passariam a ser recrutados na Instrução Primária, visto a frequência destas aulas ser quasi no seu total filhos de ferroviários, curso este que se não destinaria só aos filhos mas também aos próprios pais, isto não deixando de ter em atenção do que em muitos anos sucede nas Escolas oficiais deste ramo de ensino que não conseguem satisfazer todos os pedidos de matrícula e para o provar bastará dizer que no primeiro ano em que este curso foi aberto também não nos foi possível atender todos os pedidos. A este respeito citarei mais a diante a opinião de uma pessoa competentíssima no assunto.

Assim deixo explicado nas suas linhas gerais a maneira como nasceu o nosso Curso Técnico Profissional, o que hoje nos preocupa não pela falta de alunos (antes assim fôsse porque remediado estava o assunto) mas sim pela falta de algumas melhorias indispensáveis, sobre as quais não entro em premonores visto já as ter apresentado oficialmente às entidades competentes.

Últimamente recebemos mais um impulso do Ministério da Educação Nacional que mediante o qual não devemos nem podemos parar, temos que continuar a retribuir com o nosso esforço fazendo progredir a olhos vistos os frutos desta Instituição esse impulso consiste na nomeação de mais duas professoras oficiais do ensino primário e assim se no ano lectivo findo esta Escola forneceu instrução a 140 crianças, no próximo ano poderá fornecer a 280 e assim, se o nosso Curso Técnico Profissional recrutou nas aulas primárias nos seus quatro anos, 80 alunos, poderá passar a recrutar 160 e de todo o desenvolvimento desta obra educativa creio dela serem merecedores dos ferroviários porque neles só vejo homens ordeiros disciplinados e trabalhadores.

Falando em Ferroviários, eu frisarei o seguinte:

O pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses posso dizer-lo com convicção que é disciplinado e para o provar bastará apenas recordar o gráfico demonstrativo apresentado por sua Ex.^a Senhor Engenheiro Vasconcelos Correia, Ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P. e patrono desta Escola na sua conferência recentemente realizada na Sociedade de Geografia, onde demonstrou claramente que as suspensões de pessoal por indisciplina, desceu para ZERO em 1937. Isto só representa que todo o pessoal da C. P. está compenetrado em absoluto dos seus deveres não tendo outro ideal que não seja o da ordem e trabalho e por isso afigurasse-me que merecedor por parte das entidades competentes de um auxílio para a sua obra, onde seus filhos vêm aprender a serem homens de bem, habeis empregados e bons portugueses.

A Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, já tão conhecida não só pelos seus 12 anos de existência mas pelos muitos benefícios que tem prestado à classe ferroviária e de uma maneira geral à sociedade, pelas centenas de pessoas que tem preparado e lançado na vida, merece bem a simpatia e auxílio de todos. Para falar da sua obra, lembrarei apenas, que desde 1926 ela efectuou na instrução primária oficial e particular 240 exames da 4.ª classe, entre adultos e crianças, independente da preparação dos alunos do Curso Técnico Profissional com uma frequência de 80 alunos distribuídos pelo 1.º, 2.º, 3.º e 4.º anos, independente ainda da instrução Profissional dada pela Ex.^{ma} Companhia ao seu pessoal de Locomotivas, independente ainda dos benefícios da sua Caixa Escolar que protege os alunos pobres fornecendo-lhes completamente gratuito todos os artigos escolares, que promove todos os anos passeios de estudo e recreio, tendo já este ano efectuado as visitas à Companhia das Águas de Lisboa, Arsenal de Marinha do Alfeito, Oficinas Gerais de Material de Aeronautico em Alverca, Companhia dos Telefones, Museu Colonial Agrícola, Aquário Vasco da Gama, instalações do jornal «O Século». A todas estas entidades que deram as maiores facilidades para se efectivarem estas visitas que terminaram ontem, aqui deixo consignados os meus melhores agradecimentos. No proximo dia 4 de Agosto vão os mesmos alunos visitar as Oficinas Gerais da C. P. em Campanhã e dali as Minas de Carvão de S. Pedro da Cova, regressando por Caldas da Rainha, onde visitam o Museu e Escola Industrial Bordallo Pinheiro e onde promovem um almôça do confraternização.

(Conclui no próximo número)

OS GRANDES EMPREENDIMENTOS

O celebrado túnel sob a Mancha

será uma realização de provável cometimento?

A vantagem da Gran-Bretanha ser uma ilha — Um túnel de 50 quilómetros de extensão — Autos e comboios — Uma oficina sub-aquática — Quando se realizará essa grande obra?

Por ALEXANDRE F. SETTAS

N A segunda quinzena do pretérito mês, em Londres, na Câmara dos Comuns, certo parlamentar interpelou o Governo sobre um surpreendente assunto, cuja súmula se condensa, resumidamente, nestas curtas linhas:

— «Quando é que o Governo Britânico se resolve a dar início, com o Estado Francês, às negociações preliminares para o fim de se conseguir a imediata abertura do túnel sob o Canal da Mancha?»

A referida notícia, sem o realce especial que este assunto nos merece, quasi se perdia entre os demais assuntos de jornal onde a vimos e nada mais adiantava do que o que acima se expõe em resumo.

Não é, todavia, descabida fazermos a tal propósito uma breve resenha das anteriores tentativas levadas a efeito para se conseguir tão maravilhosa obra de internacional interesse. A ideia não é, portanto, nova, mas deve-se confessar que também nunca seduziu muito os meios oficiais de Inglaterra.

A última invasão da Gran-Bretanha pelos exércitos estrangeiros efectuou-se em 1086 e comandava-a o normando Guilherme, que partiu de Bayeux para esse arrojado feito de armas. Depois dessa época, isto é, depois de cerca de mil anos até à data actual, nunca um só indivíduo estrangeiro, e menos ainda qualquer força guerreira se arriscou a pisar, com instintos agressivos, o solo de Albion, o que não deixa de tornar admirável uma tal garantia de imunidade territorial.

Esta vantagem britânica sobre qualquer outra nação é, sem dúvida, compreensível pelo facto da Inglaterra ser uma ilha e bastar-lhe para defesa do seu vasto território a formidável esquadra de que dispõe.

Contudo esta garantia, que no seu antanho lhe valia a segurança absoluta do solo pátrio, presente-mente não é mais do que relativa, se nos lembrarmos de que os aviões de guerra, os dirigíveis e sobretudo

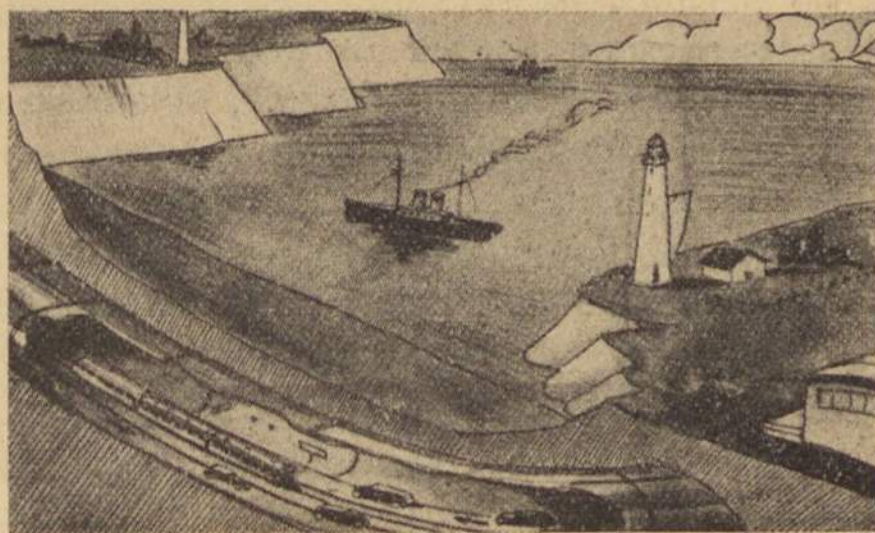
as minas fixas ou flutuantes e os torpedos, lhe cerceiam a imunidade territorial que excepcionalmente a defendia então, na segurança contra as invasões de ordas estrangeiras.

Se, graças às minas e aos torpedos a Inglaterra pode impedir que qualquer unidade marítima a aborde agressivamente, por meios idênticos mas de acção inversa, uma qualquer potência estrangeira poderia também impedir que outros navios a abordassem, isolando-a assim do resto do mundo.

Ora, a Inglaterra não pode viver isolada das outras nações, pois carece, como aliás todas as outras, de manter um tráfego mais ou menos intenso, com os outros países, quer sob o ponto de vista excepcional dos abastecimentos em caso de guerra, quer sob o ponto de vista económico, no que se refere à sua expansão comercial.

O tão falado túnel sob a Mancha seria aberto entre Cap Griz-Nez, em França, e num ponto da costa inglesa, a meio caminho, aproximadamente, de Douvres e Folkstone, na direcção em que o mar é de largura não superior a 40 quilómetros.

Mas esse túnel deveria ser de muito maior extensão se tivermos em conta que, de facto, as costas francesas



Visão dum projecto grandioso

e inglesas estão protegidas por altas rochas escarpadas e muitíssimo acima do nível do mar e além disso seria ainda indispensável que a descida do túnel e, implicitamente a subida na parte oposta, fôsem de rampa muito suave, tornando-o assim com os extremos em brando declive.

Seria, pois, indispensável abrirem-se as entradas a muita distância das costas e por isso se marcou a 7 quilómetros da costa francesa e, do lado da Inglaterra por serem de menos altura as escarpas, somente a 3 quilómetros o que, de grosso modo, totalizava a extensão de 50 quilómetros.

No entanto esse túnel de semelhante comprimento seria menos difícil de perfurar do que o de Simplon, o maior do mundo, mas que pouco mais tem do que 4 léguas de comprimento total.

Achamos curioso anotar que o túnel de Rovre, em França, que liga a passagem do Canal de Marselha, no Ródano, é o primeiro do mundo quanto ao seu volume, se bem que não exceda 7 quilómetros e 115

metros de extensão, mas graças à sua formidável largura e altura.

A razão do que acima deixamos exposto reside no facto do sub-solo do Canal da Mancha ser de feição essencialmente calcárea e por conseguinte fácil de escavar, tanto mais que o terreno além disso é impermeável.

Feitos os cálculos já se concluiu que iniciados os trabalhos ao mesmo tempo nas costas inglesas e francesas se poderia dar por concluída tão formidável empresa, no prazo de menos de três anos.

Não apresentando a obra grandes dificuldades para a engenharia moderna a abertura desta enorme passagem subterrânea, não ficaria excessivamente cara — guardando-se, claro está, as devidas proporções — e um milhão de francos bastariam para essa efectivação, divididas as despesas resultantes do trabalho pelas duas nações directamente interessadas no empreendimento.

Os calcáreos retirados poderiam ainda ser utilizados nas indústrias e por esse facto mesmo antes do tráfego ficar aberto à circulação e se poder colher o natural rendimento pelas travessias, já essa vantagem viria em apreciável benefício das despesas feitas.

Se o túnel tivesse sido aberto em 1880, época na qual se começaram a abrir os poços de acesso à enorme galeria, ter-se-ia construído, simplesmente, uma passagem para caminhos de ferro.

Se tivesse sido aberto em 1935, última vez em que oficialmente se abordou este magno assunto, um engenheiro francês, André Basdevant, tinha estabelecido um projecto onde se atendia unicamente a uma passagem para automóveis.

É bem provável que se tiver efectiva realização nestes anos mais próximos, a melhor solução venha a ser a de se adoptar as duas fórmulas em conjunto, vindo o túnel a comportar ao mesmo tempo via férrea e auto-estradas.

A auto-estrada, actualmente, é considerada indispensável para os serviços da indústria de turismo mas o caminho de ferro, é sempre indispensável para o serviço do transporte de mercadorias e mesmo para as viajantes que prefiram esse meio de locomoção mais clássico, mas evidentemente de maior comodidade e quiçá segurança.

Segundo a proposta mais racional a linha férrea ficaria instalada ao centro do túnel; dum lado, a estrada para autos vindos de França para Inglaterra; do lado oposto outra estrada para o tráfego de automóveis vindos de Inglaterra para França.

Á distância de todos os quilómetros, pelo menos, haveria passagens, devidamente seguras, para se ir de uma estrada à outra, permitindo assim favorecer a circulação em caso de obstáculos surgidos ou ainda para o remedeio de quaisquer outros efeitos eventuais.

A parte mais melindrosa de tão interessante assunto reside no estabelecimento do processo mais garantido para se resolver com eficácia o problema do are-

jamento, bastante difícil de resolver por que não se trata meramente de renovar o ar, mas sim de o purificar. Esse resultado viria a ser obtido satisfatoriamente graças a uma oficina especial, estabelecida a cerca de meio caminho, e onde se filtraria o ar, absorvendo-se igualmente as poeiras e o óxido de carbono e onde se produziria o oxigénio preciso e se aquecesse ou resfriasse, segundo as necessidades a observar, a atmosfera do meio ambiente.

A iluminação seria a semelhante à de quasi todos os longos subterrâneos já abertos e possivelmente, muito idêntica à do Metropolitano de Paris.

Tudo parece já estar suficientemente previsto para a execução do trabalho como se ele viesse a ter uma imediata execução.

Como acima dizemos os preliminares desta obra já tinham sido iniciados em 1880, ano durante o qual os poços tinham sido abertos nos dois países, por conta de empresas privadas.

Mas o Governo inglês dum lado e o Governo alemão de outra parte opuseram-se com tal energia que o projecto fracassou por completo.

O material empregado foi liquidado por infimo preço, os trabalhos de início foram abandonados e os capitais realizados para tal fim ficaram totalmente perdidos.

Se os poços ainda existem, como que a atestar esse arrojado e falido empreendimento, não serão talvez de grande utilidade por que em parte estão atulhados e bastante arruinados.

De resto, devemos afirmar, o assunto apresentado recentemente à Câmara dos Comuns, por um membro da opposição, não suscitou grande entusiasmo entre os parlamentares e muito menos teve o aplauso do Governo inglês.

O primeiro Ministro, Chamberlain, teve por única resposta a de rogar ao ilustre parlamentar que se reportasse ao despacho já dado anteriormente, em Julho do ano findo, sobre um assunto similar, o qual era do seguinte teor:

«O Governo de Sua Magestade Britânica reconheceu o interesse da execução da proposta mas actualmente não encara a possibilidade de se efectuar quaisquer convenientes estudos a tal respeito».

Como acima expusemos a idéa, já antiga, de ligar a França com a Inglaterra por um túnel sob o Canal da Mancha continua digna de ser encarada com atenção.

Todavia, não nos parece provável que a engenharia moderna tenha de vir a preocupar-se com a execução desse tão grandioso empreendimento que, afinal, não passa duma quimérica ilusão de flagrante utopia.

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

EXPROPRIAÇÕES

2-7-938

Pelo Ministério das Obras Públicas foi publicado o seguinte decreto:

DECRETO N.º 28.797

«O programa de obras e melhoramentos que o Governo se propõe levar a efeito para comemoração dos Centenários da Fundação e da Restauração da Nacionalidade, impõe o desenvolvimento de algumas obras públicas já em curso e determina a abertura de novos trabalhos e melhoramentos, a iniciar ou a concluir no curto prazo de dois anos.

A acção do Governo tem, portanto, de ser rápida, embora segura.

E rápida em tudo: na elaboração dos projectos, nas aquisições ou expropriações exigidas pelas obras e melhoramentos previstos, enfim, na sua execução.

Ora tem de reconhecer-se que a aplicação da lei geral à efectivação das aquisições ou expropriações necessárias, daria em regra, lugar a delongas que comprometeriam, talvez de modo irremediável, a realização do programa do Governo.

Por outro lado, a experiência feita com o sistema especial de expropriações, estabelecido, pela primeira vez, para a obra do Parque Florestal de Monsanto, veio mostrar que, sem ofensa de legítimos direitos e antes com vantagem para todos, se pode poupar, em tal assunto, muito tempo e energia.

Os resultados obtidos, dando geral satisfação aos interessados, permitem concluir que se trata dum sistema que reúne os merecimentos de ser equilibrado, justo e expedito.

É nessa convicção que o Governo vai estabelecer a sua aplicação aos melhoramentos públicos compreendidos no programa de comemorações dos Centenários, aperfeiçoando-o num ou noutro ponto de pormenor, de harmonia com os ensinamentos escolhidos.

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

Artigo 1.º — São declaradas de utilidade pública e efectuadas nos termos do presente decreto-lei, as aquisições ou expropriações necessárias à execução das obras e melhoramentos seguintes:

a) — Aeroporto de Lisboa e estradas e arruamentos de acesso a Lisboa e ao aeroporto;

b) — Construção de casas económicas em Lisboa e Pôrto;

c) — Obra de arranjo e reintegração do Castelo de S. Jorge;

d) — Urbanização do chamado Parque Eduardo VII;

e) — Arranjo do Bairro de Alfama;

f) — Auto-estrada e estrada marginal Lisboa-Cascais;

g) — Arranjo urbanístico das zonas dos Palácios da Ajuda, da Assembleia Nacional e de Queluz, em Lisboa, e do Palácio das Carrancas no Pôrto;

h) — Avenida marginal ao Tejo, incluindo a rectificação do trôço actualmente existente;

i) — Urbanização da Praça dos Jerónimos;

j) — Edifícios Universitários de Lisboa e novos Hospitais de Lisboa e Pôrto;

k) — As obras de urbanização da cidade de Lisboa, que o Governo aprovar para serem iniciadas até 1940.

l) — Novos edifícios para Quartéis.

§ 1.º — As áreas abrangidas pelas obras e melhoramentos enumerados, incluindo as respectivas faixas marginais sobrantes, quando as houver, serão fixadas pelo Governo, precedendo proposta da Câmara Municipal de Lisboa ou do Pôrto, quando se tratar de obras ou melhoramentos a seu cargo.

§ 2.º — As plantas relativas às áreas fixadas nos termos do parágrafo anterior serão sempre afixadas ou publicadas no «Diário do Governo» para conhecimento dos interessados.

Art. 2.º — Os preços das aquisições ou as indemnizações serão fixadas por arbitragem.

§ 1.º — Para cada obra ou melhoramento serão constituídas comissões de três árbitros, dois permanentes — indicado um pela entidade adquirente e outro pelo Presidente do Supremo Tribunal de Justiça — e um terceiro, designado para cada prédio, por escolha do respectivo proprietário.

§ 2.º — Na arbitragem os peritos atenderão ao valor real e corrente dos prédios durante os últimos três anos, e, na falta de unidade, será tomada a média aritmética dos laudos que mais se aproximarem; da arbitragem não haverá recurso.

§ 3.º — As importâncias a pagar serão fixadas em relação à propriedade plena, compreendendo, portanto, quaisquer onus ou encargos que sobre o prédio impendam.

§ 4.º — Do resultado da arbitragem será sempre lavrado auto pelos três peritos.

Art. 3.º — A fixação dos preços das aquisições ou das indemnizações, pelas comissões de arbitragem, importa a transmissão da propriedade para a entidade adquirente, mas aos proprietários fica garantido o uso e fruição dos prédios até integral pagamento dos quantitativos arbitrados.

Art. 4.º — Compete à entidade adquirente promover a constituição e funcionamento das comissões de arbitragem.

§ 1.º — Os proprietários serão notificados, por ofício ou por anúncios publicados em dois dos mais lidos jornais da Comarca de situação dos prédios,

para designarem os seus peritos, e estes serão avisados, em carta registada, do dia e hora certos em que terá lugar a avaliação.

§ 2.º — Se o proprietário foi inserto incapaz ou ausente, se não provar a qualidade em que foi notificado, se não designar perito, ou este não comparecer, e, dum modo geral, em todos os casos em que surjam dúvidas ou dificuldades consideradas insuperáveis ou dilatórias, será o respectivo árbitro indicado pelo Delegado do Ministério Público da respectiva Câmara.

Art. 5.º — O uso e fruição dos prédios avaliados transmitem-se à entidade adquirente pelo pagamento das importâncias arbitradas nos termos deste decreto-lei.

§ único — O pagamento será efectuado mediante escritura de quitação ou entregando-se ao Juiz de Direito da Câmara guia do respectivo depósito à sua ordem, acompanhada do requerimento devidamente instruído para que mande atribuir a importância depositada aos interessados, depois de observar, na parte aplicável, as disposições do artigo 14.º, da Lei de 26 de Julho de 1912, dos artigos 5.º e 6.º do Regulamento de 15 de Fevereiro de 1913 e demais legislação em vigor.

Art. 6.º — Os registos das propriedades transmitidas nos termos deste decreto-lei serão efectuados nas Conservatórias do Registo Predial com preterição de todos os demais, dentro de oito dias imediatos ao da apresentação dos respectivos requerimentos.

§ único — Na falta de escritura, e título suficiente para a inscrição a favor da entidade adquirente, da propriedade plena e livre de onus e encargos, o documento comprovativo do depósito à ordem do Juiz a que se refere o artigo anterior.

Art. 7.º — As transmissões feitas ao abrigo deste decreto-lei ficam isentas de sisa, bem como do imposto de selo em todos os actos e termos necessários à sua efectivação e registo.

Art. 8.º — Serão aplicadas as disposições gerais das leis e regulamentos relativos a expropriações por utilidade pública em tudo que não estiver especialmente estabelecido neste decreto-lei.

Art. 9.º — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações exercerá a competência atribuída ao Governo neste decreto-lei e promoverá a sua execução.

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

Paços do Governo da República, 1 de Julho de 1938. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — João Pinto da Costa Leite — Rafael da Silva Neves Duque.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Agosto de 1898

O fumo das Fabricas

Com os aperfeiçoamentos introduzidos nas fornalhas dos geradores de vapor,apparelhos fumivoros, etc., pôde conseguir-se que sejam quasi supprimidas as expensas nuvens de fumo negro que sahem constantemente em novellos das chaminés das fabricas.

Este fumo constitue um incommodo grande para os vizinhos, traduz-se também por inconvenientes de ordem hygienica e contribue para dar um cheiro especial á atmosphaera dos centros industriaes.

Em Lisboa não se olha muito para isto nem se fazem as exigencias legaes para a altura das chaminés, e ha por isso largos e ruas com casas quasi inhabitaveis por causa do fumo, quando estão do lado dos ventos dominantes.

É bom portanto recordar o que o perfeito da policia de Paris acaba de ordenar relativamente ao assumpto. E' um edital com tres artigos apenas:

Art.º 1.º — No prazo de 6 mezes a contar da publicação d'este edital fica prohibido fazer fumo negro, espesso e prolongado que possa chegar ás habitações vizinhas ou infectar a atmosphaera das ruas de Paris.

Art.º 2.º — As contravenções dão logar a autos que se entregarão aos tribunaes competentes.

Art. 3.º — Ao inspector principal do serviço technico dos estabelecimentos classificados e aos inspectores seus subordinados, bem como aos engenheiros e agentes encarregados da inspecção dos apparelhos de vapor compete a execução d'este edital.

Deve suppôr-se que estas exigencias venham a satisfazer-se, porque o proprio interesse dos industriaes os aconselha a empregarem realmente meios pelos quaes o fumo diminua.

Quanto mais negros forem os productos da combustão vomitados pelas chaminés das fabricas, maior é o consumo do carvão que se gasta em pura perda, pois vae para a atmosphaera reduzido a pó em vez de se combustar na fornalha.

Linhas portuguezas

Ponte do Mondego — A grande aspiração da Figueira da Foz que é a da construcção d'uma ponte que ligue as duas margens do Mondego na Morraceira, continua n'um horisonte mais ou menos vago.

Vão-se fazendo estudos. Pelos que se tem executado o perfil do rio tem 500 metros de largura no local mais proprio para a collocação da ponte.

Bellas a Idanha — Foi presente ao conselho superior de obras publicas e minas o requerimento do sr. Eurico Allen pedindo a concessão de um caminho de ferro da estação Queluz-Bellas a Idanha. E' um caminho de ferro de interesse local.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

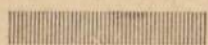
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 153, II série, de 5 de Julho 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 1 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa de despesas acessórias relativamente à taxa proveniente de desinfecção de vagões que tenham vindo a transporte de gado, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 160, II série de 13 de Julho publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juros da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 30.626\$06(9) como liquidação provisória desta garantia, devendo ser rectificada depois de feita a medição definitiva da linha.

O «Diário do Governo», n.º 152, II série, de 4 de Juho publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 27 de Junho :

Eugénio de Campos Amaral, engenheiro civil e de minas de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 28 de Junho :

António de Sousa Bandeira, escriptorário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos dezassete dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 155, II série, de 7 de Julho publica o seguinte :

Por despacho de 30 de Junho :

Vítor Manuel Braz da Palma, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

João Firmino Rocha, contínuo de 1.ª classe, idem — idem vinte e sete dias.

Alfredo José da Luz, fiscal do quadro transitório — idem trinta dias.

Por despacho de 1 de Julho :

António Rodrigues Pinto, escriptorário de 2.ª classe do

quadro permanente — concedidos vinte e nove dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 8 de Julho publica o seguinte :

Por portaria de 29 de Junho findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente mês :

Armando Godolphin de Matos Cordeiro, segundo oficial do quadro permanente — concedida licença ilimitada, nos termos do artigo 14.º e seu § 1.º do decreto n.º 19:478, a contar de 29 de Junho do corrente ano. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Julho 4

Concedendo as licenças graciosas que se indicam, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, aos seguintes funcionários :

José Chedas Bogarim, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — trinta dias.

Ricardo Pinto da Costa Leite, idem de 3.ª classe — trinta dias.

Raúl Mesnier de Ponsard, desenhador de 2.ª classe do quadro permanente — trinta dias.

Mário da Conceição Vital, terceiro oficial, idem, idem — trinta dias.

José Mendes Pereira, idem, idem, idem — trinta dias.

Francisco José Pulido, escriptorário de 2.ª classe, idem, idem — trinta dias.

Berta Margarida Bravo Rodrigues, escriptorária de 1.ª classe, idem, idem — trinta dias.

Manuel das Neves, contínuo de 1.ª classe, idem, idem — trinta dias.

José das Neves, idem de 2.ª classe, idem, idem — trinta dias.

João Gomes Cardoso, fiscal, contratado ao abrigo do artigo 36.º do decreto n.º 26:117 — trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 11 de Julho publica o seguinte :

Julho 5

Joaquim Bastos da Silva, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Bergano Fialho Prego, fiscal de via e obras — idem, idem trinta dias.

Por despacho de 7 do corrente mês do Ex.º Sr. Sub-Secretário de Estado :

Salvador de Almeida, condutor de material circulante do quadro transitório — concedida a licença de trinta dias sem vencimento, ao abrigo do artigo 14.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, como prorrogação dos sessenta dias que lhe foram concedidos por despacho de 20 de Maio findo. (Fica sujeito ao pagamento de emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 159, II série, de 12 de Julho publica o seguinte :

Por portaria de 30 de Junho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 9 do corrente mês :

Caetano Augusto de Matos, terceiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido, por concurso,

a segundo official do mesmo quadro, nos termos da alínea a) do artigo 11.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1976. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 160, II série, de 13 de Julho publica o seguinte:

Julho 8

Carlos Augusto de Almeida, escriturário 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.

O «Diário do Governo», n.º 161, II série, de 14 de Julho publica o seguinte:

Julho 9: António Rodrigues Zurrapa, terceiro official do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Para os devidos efeitos se publica a lista definitiva dos segundos officiais opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de primeiros officiais do quadro permanente desta Direcção Geral, a que alude o «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.
Hélio Rodrigues Gonçalves.

As provas práticas terão lugar na sede desta Direcção Geral, nos dias 20 e 21 do corrente mês, com início às onze horas.

O «Diário do Governo», n.º 162, II série, de 15 de Julho publica o seguinte:

Julho 11

Joaquim Coelho dos Santos, escriturário 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.

Mariana Desdémona Príncipe, dactilógrafa, idem, idem — idem trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 163, II série, de 16 de Julho publica o seguinte:

Julho 12

Joaquim José Marques da Silva Araújo, médico do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Joaquim Camilo Fernandes Álvares, engenheiro de 3.ª classe, idem, idem — idem trinta dias.

Julho 13

João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro — concedidos vinte e cinco dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Furtado Garcia, fiscal de 1.ª classe do quadro transitório — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 169, II série, de 23 de Julho publica o seguinte:

Julho 18

Francisco de Castro Freire, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Jacinto Duarte, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 170, II série, de 25 de Julho publica o seguinte:

Julho 19

Artur José da Silva Campos, condutor de 1.ª classe de via e obras do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 155, II série, de 7 de Julho 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 sobrance uma parcela de terreno, com a área de 280m², 10, à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 117,098.30 e 117,200.30, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Nelas, distrito de Viseu; confronta ao norte com a rua de acesso à estação de Nelas e edifícios Casa Nova & Irmãos, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o pátio da estação de Nelas e caminho de ferro e ao poente com edifícios Casanova & Irmãos e Matias & C.ª, Limitada.

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

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno declarado sobrance pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 31 de Maio do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 129, 2.ª série, de 6 do corrente mês, com o terreno confinante com aquele, pertencente a Joaquim Ferreira Rossio e cuja área é de 67m², 50.

O «Diário do Governo», n.º 159, II série, de 12 de Julho publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação do terreno para a construção de um caminho de acesso à estação de Duas Igrejas, na linha do Vale do Sabor.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente 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, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de um muro de espera a construir entre os quilómetros, 45,903.65 e 43,936.55 da linha da Beira Baixa.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 11 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Publicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento e montagem da instalação eléctrica de iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicados à firma Construções e Reparações Eléctricas, Limitada, pela importância de 135.646\$70, e 7.844\$10 de trabalhos a mais, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a citada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 23 de Outubro de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 165, II série, de 19 de Julho publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada do fornecimento dos caminhos de rolamento de dois transportadores aéreos e de execução das obras necessárias para a sua instalação e funcionamento nas novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por 380.000\$, importância que se elevou a 417.999\$24 com os trabalhos a mais, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a citada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 28 de Fevereiro de 1936.

O «Diário do Governo», n.º 164, III série, de 18 de Julho, publica o seguinte:

4.ª Repartição

Empreitada n.º 30 - Construção da variante entre quilómetros 237,635.58 e 238,294.72 da linha do Sul, para substituição da ponte da Magra

Pelo presente se faz público que no dia 5 de Agosto de 1938, pelas quinze horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder à arrematação da empreitada acima referida,

A base de licitação é de 622.228\$51 e o depósito provisório é de 15.557\$25, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou em qualquer das suas agências ou delegações, até à véspera do concurso e com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze às dezassete horas, na 4.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, na Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas).

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 153, III série, de 5 de Julho publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Reembolso das obrigações de 6 por cento da série
n.ºs 347:411 a 378:118

Nos termos das condições da emissão das antigas obrigações de 4 por cento (terrenos do Tejo), faz-se público que são amortizadas, a partir desta data, as obrigações n.ºs 347:411 a 378:118, constantes das alíneas d) e e) do artigo 5.º dos estatutos, deixando, por consequência, de vencer juros a partir da mesma data.

O reembolso é efectuado em francos franceses, moeda corrente, ao câmbio do dia sobre Paris.

Em Lisboa: na sede da Companhia.

No estrangeiro o reembolso será efectuado em Paris, Berlim, Londres, Genebra, Bruxelas e Amsterdão, pelos bancos encarregados do serviço de obrigações desta Companhia.

Lisboa, 1 de Julho de 1938. — O Presidente do Conselho de Administração, *A. de Vasconcelos Correia*.

O «Diário do Governo», n.º 155, III série, de 7 de Julho 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 publicação deste 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 António Rodrigues Martins, factor de 2.ª classe, contribuinte n.º 6:556 falecido em 23 de Abril de 1933, à qual se habilitam, nesta data, Rosa da Conceição Silva, Maria Rosa e António, viúva e filhos do referido contribuinte.

Findo este 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 deste 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 chefe de 3.ª classe da estação de Trofa, Manuel José da Silva, aos quais se habilitam, nesta data, Teresa Lucília da Silva, Luíza, Maria Celeste, Irene, Joaquim e António da Silva, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste 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 agulheiro da estação da Régua, Joaquim Correia, aos quais

se habilitam, nesta data, Maria dos Santos Guedes, Maria dos Prazeres, José, António e Carolina Correia, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo, sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 160, III série, de 13 de Julho 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 publicação dêste 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 João Gomes Nortadas, chefe de estação de 2.ª classe, reformado n.º 264, falecido em 12 de Junho de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Matilde Rocha Nortadas, Maria e Antonieta, viúva e filhas do referido reformado.

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

(Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 Manuel da Silva (1.º), assentador, reformado, falecido em 4 de Junho de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Emilia da Costa Campos, Arminda e Casimiro, viúva e filhos do aludido reformado.

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 publicação dêste 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 264 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de estação de 2.ª classe João Gomes Nortadas, aos quais se habilitam, nesta data, Matilde Rocha Nortadas, Matilde, Maria e Antonieta, viúva e filhas do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 à falecida pensionista do Minho e Douro, Virgínia das Neves, aos quais se habilita, nesta data, Antónia das Neves, irmã da aludida pensionista.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS


A contar da publicação dêste 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 chefe de 1.ª classe, reformado, do Minho e Douro, José Mendes dos Reis, aos quais se habilita, nesta data, Iria Moreira dos Reis, filha do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 carregador reformado, do Minho e Douro, João Henrique Luiz de Brito, aos quais se habilitam, nesta data, Jesuína Alves de Brito, António, Maria Joaquina, Agostinho, José, Maria Ernene, Maria Isabel, Emilia, Manuel, Jaime e Emilia Madalena, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.



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

VASSOURARIA DA ESPERANÇA
DE
Bernardino Silva
Solnado
INDÚSTRIA NACIONAL
Avenida Presidente Wilson, 98. Tel. 6 2627 — LISBOA

De palheta de aço para estradas

Em brame redondo para cantaria e fundição

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!