

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, 1954; — 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

Práia da Rocha, Os gigantescos rochedos. — Ecos
& Comentários, por SABEL. — O Estatuto Jurídico
dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUSA. -- Grupo Instrutivo Ferro-Viário de
Campolide. — Lisboa e os seus encantos novos, O «Café
Moderno», verdadeira obra de aformoseamento citadino.
— Espectáculos. — Há quarenta anos. — António Ro-
drigues de Sousa. — Linhas Portuguesas. — Caminhos
de Ferro Coloniais. — Vida Ferroviária. — Parte oficial.
:: :: :: Publicações Recebidas. :: :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE SETEMBRO

NÚMERO 1218

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

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

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.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
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS 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.º

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Esquecimento imperdoável

Nº dia 30 do mês passado chegou a Lisboa, de regresso das Colónias Portuguesas o ilustre Chefe do Estado, sr. General Carmona, acompanhado de toda a sua comitiva e dos jornalistas. A recepção foi brilhante.

O serviço de policiamento na antiga Praça do Comércio foi entregue ao capitão Adriano Dôres, oficial distinto e uma figura nacionalista das mais marcantes em todos os tempos, coadjuvado pelo tenente Ferreira Pinto.

Tudo estava em ordem. As tribunas reservadas aos altos funcionários, ao Exército e Marinha e ao Corpo Diplomático encheram-se e apresentavam um aspecto elegante.

Tão apertadas eram as ordens de precaução que os jornalistas e fotografos dos jornais, foram impedidos de exercer as suas funções, apesar de possuírem um desnecessário bilhete de livre trânsito concedido pelo sr. comandante da P. S. P., pois que os mesmos já possuem a sua carteira de identidade passada pelo Sindicato Nacional dos Jornalistas.

Escusado será dizer que o serviço de informação para os jornais não foi o que devia ser pois os profissionais da imprensa foram colocados junto ao Pavilhão Norte e escoltados por guardas da P. S. P..

Não se percebe que os profissionais da imprensa possuam uma carteira de «Livre Trânsito» e tenham que andar permanentemente a mendigar a travessia pelos lugares públicos.

Parece que vão ser tomadas providências.

Política colonial internacional

SEGUNDO refere a imprensa, foi aprovado por despacho ministerial o contrato celebrado entre o Ministério das Colónias e o sr. dr. Vasco Borges, desinteressado e fervoroso defensor do Estado Novo, «que se obriga a elaborar crónicas ou artigos sobre a política colonial internacional, para serem publicados no «Boletim Geral das Colónias», ou em outras publicações editadas pela Agência Geral das Colónias, com a gratificação mensal constante do mesmo contrato».

Estranho aniversário dum morto vivo!

«LE PETIT DAUPHINOIS», jornal francês, contou há pouco o caso dum operário francês, que foi combatente da Grande Guerra ter festejado há dias o 24.º aniversário... da sua «morte».

Contemos a história, tirada e resumida do referido jornal: Foi nos primeiros meses da Grande Guerra. Um soldado de infantaria, André Monier depois de se bater bravamente, falto de munições, completamente esgotado, foi feito prisioneiro pelos alemães. Interrogado em seguida por um oficial inimigo, com dois outros camaradas e dois civis, acusados de «franco-atiradores», recebeu a sentença máxima: ser com eles fuzilado.

No dia seguinte, ao amanhecer, lá estavam os cinco diante do pelotão executor, e de costas para ele. Num dado momento, Monier voltou-se, e, vendo que os alemães estavam de armas apontadas e sómente à espera da voz de «fogo!», deixou-se cair de malhão-morto no chão, na ocasião precisa em que o pelotão disparava. Nem uma bala o tocou!

O resto nada tem de especial. Foi num dado momento, quasi no fim da Guerra, internado na Suíça, voltou à França, onde retomou a sua vida civil. Trabalha hoje numa fábrica de Valence... todos os anos, na companhia de amigos e camaradas, festeja com alegria o aniversário da sua pitoresca e arriscada morte...

O Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro

Revisão do Decreto de 1864

COMO é sabido, a lei fundamental que estatue entre nós o Regime Jurídico dos Caminhos de Ferro é o Decreto de 31 de Dezembro de 1864, que teve por complemento o Regulamento de Policia e Exploração de 11 de Abril de 1868. Ambos êsses diplomas se inspiraram nos diplomas análogos da legislação francesa e em parte os reproduziram.

Quási três quartos do século decorreram sem que sofressem alterações sensíveis, a não ser uma ignara tentativa de substituição em 1918, felizmente logo suspensa na execução e atirada para o limbo das coisas ridículas e obnoxias.

Apenas se introduziram modificações parciais de pequena monta e se procurou completar os preceitos estatuídos pelos que deveriam regular as concessões e que foram prescritos pelo Decreto 13.829, de 17 de Junho de 1927.

As lições da experiência e factos novos ocorridos em tão largo período, bem como a situação creada aos caminhos de ferro pelo enorme desenvolvimento da camionagem, con-corrente do que era, até então, monopólio de

facto e em muitos casos de direito sujeito a regras severas de fiscalização.

O sr. engenheiro Abranches, quando ministro das Obras Públicas, nomeou uma comissão presidida pelo sr. engenheiro Sousa Rêgo, antigo director geral dos Caminhos de Ferro, e composta dos engenheiros Júlio dos Santos, da Direcção Geral; Vicente Ferreira, da C. P.; Manuel Belo, da Companhia Nacional e Sociedade Estoril; Arruda, da Beira Alta; António Pôrto, da Companhia do Norte de Portugal, e J. Fernando de Sousa, do Vale do Vouga.

A comissão empreendeu a revisão do Decreto de 1864. Quando os trabalhos iam adiantados, pedi a minha exoneração por justos melindres ocasionados pela minha exclusão do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Delegação ao Congresso de Caminhos de Ferro de Paris.

Pela comissão foi apresentado o seu trabalho, em cuja elaboração e redacção teve parte preponderante o sr. Vicente Ferreira.

Meses depois foi apresentada uma proposta de lei ácerca do Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro, a qual foi submetida ao exame

da Câmara Corporativa. Depois de estudada por diferentes secções da mesma, foi o parecer elaborado pelo sr. dr. Ruy Ulrich, naturalmente designado para essa missão pela sua alta competência jurídica e pela sua brilhante fôlha de serviços como Presidente, durante alguns anos, da Administração da C. P..

O parecer, publicado em 15 de Julho, não teve, por enquanto, seguimento governativo.

Importa registar na *Gazeta* êsse tão notável trabalho. Vamos por isso publicá-lo em números sucessivos.

J. FERNANDO DE SOUSA

A Câmara Corporativa, a quem o Governo desejou ouvir sobre a proposta de lei que deve constituir o Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro, emite, pelas suas secções 10.^a, 18.^a, 20.^a, 21.^a e 24.^a, o seguinte parecer :

A necessidade da Proposta

Visa a nova proposta de lei a reformar e substituir o decreto sobre a construção, exploração e polícia dos caminhos de ferro de 26 de Dezembro de 1864.

Poucos diplomas legais terão tido como êste tam gloriosa carreira. Constituiu durante setenta e quatro anos, quasi sem alterações, a nossa verdadeira constituição ferroviária. Tam acertadas foram as suas disposições, tam cuidada a sua forma e tam equilibrado o seu espirito, que se pôde manter até agora em vigor e, pode-se dizer, que até há pouco sem inconveniente sensível. Na data em que a mudança das circunstâncias em que se exerce a indústria de transportes impõe a sua revogação, justo é prestar esta homenagem ao seu ilustre autor, o general João Crisóstomo de Abreu e Sousa.

Precisamente por se tratar dum diploma notável, os sucessores do venerando estadista hesitaram em o remodelar e em acompanhar com uma nova disciplina legal as inevitáveis transformações que, através de tantas dezenas de anos, sofreu a indústria ferroviária.

É que, na verdade, a matéria regulada no decreto de 1864 é de natureza muito complexa e torna difícil o encontro de soluções que dêem satisfação plena aos muitos interesses divergentes que elas virão afectar.

Há a considerar, com efeito :

1.º Os interesses de usuários ou clientes do caminho de ferro. O comerciante, o agricultor, o industrial carecem igualmente dum bom serviço de caminho de ferro, não só para as suas relações com o mercado interno, como até nas suas transacções nos mercados estrangeiros, onde um concorrente ferroviariamente mais favorecido os poderá vencer sem remissão.

2.º Os interesses da colectividade. São os clientes do agricultor, do industrial ou do comerciante que sofrem os efeitos dos encargos que àqueles forem impostos pelo caminho de ferro. Os preços variam necessariamente em função das tarifas;

3.º O interesse do Estado, que representa outro aspecto do interesse colectivo e que é geralmente afectado até pela situação financeira das empresas ferroviárias;

4.º O interesse das empresas, que têm de manter e assegurar a exploração.

A dificuldade de conjugação desses interesses divergentes explica a relutância que houve em remodelar a lei, conceitualmente elaborada, de 1864. Mas não podia o argumento

da dificuldade impressionar o actual Governo, ao qual se deve já a feliz solução de tantos problemas da vida nacional.

Para mais, nos últimos anos o problema transformou-se completamente. Di-lo em sucintos e expressivos termos o relatório da Proposta :

«É chegado o momento de o modificar (o Estatuto dos Caminhos de Ferro), tendo em atenção que a indústria dos caminhos de ferro deixou, de facto, de ser um monopólio.. ».

Êste é o preceito geral que, como se vê, informa o projecto de reforma e é à luz dêle que teremos de apreciar as suas disposições.

Mas desde já queremos tributar ao Governo o nosso louvor por ter defrontado um árduo problema e procurado resolvê-lo em harmonia com as condições reais de hoje, bem diversas das de há setenta e quatro anos.

Sistematização adoptada

A proposta divide-se em cinco títulos, a saber :

Título I — Da natureza jurídica e classificação dos caminhos de ferro e dos direitos e obrigações do Estado relativamente à sua construção e exploração.

Título II — Da organização das empresas e dos seus direitos e obrigações.

Título III — Direitos e obrigações dos passageiros, dos expedidores de mercadorias e outros.

Título IV — Direitos e obrigações dos proprietários confinantes.

Título V — Disposições diversas.

O título I corresponde ao do decreto de 1864, que apenas se intitulava: «Direitos e obrigações do Estado e da administração pública relativamente à construção e exploração dos caminhos de ferro». A nova designação é mais comprehensiva e corresponde melhor à matéria tratada nos artigos que fazem parte dêste título.

O título II corresponde com pequena alteração verbal, decerto mais correcta, ao título II do decreto de 1864, intitulado: «Obrigações e direitos das empresas».

O título III é novo e não nos parece muito feliz. Apenas um artigo nêle se refere aos passageiros e expedidores de mercadorias, omitindo os destinatários, que também têm direitos e obrigações para com as empresas ferroviárias. Todos os demais artigos se referem aos que são designados pelos «outros», termo juridicamente imperfeito. Como afinal todas as disposições que se incluem neste título têm meramente o carácter de sanções penais, julgamos preferível suprimir êste título e incluir os artigos respectivos num título IV, que se intitulará simplesmente: «Disposições penais».

O título IV corresponde ao título III do decreto de 1864, que se intitulava: «Direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as linhas férreas, dos passageiros e outros». Julgou-se agora e bem dever considerar em separado a situação dos proprietários confinantes, que nenhuma analogia tem com a dos passageiros e outros. Como, porém, nêle se trata também dos direitos e obrigações dos proprietários não confinantes com o caminho de ferro, parece mais rigoroso intitular êste título do seguinte modo: «Direitos e obrigações dos proprietários de terrenos vizinhos das linhas férreas». Passará a ser o título III, em vista da emenda anterior.

O título IV actual corresponde ao título IV antigo, sobre disposições gerais.

Parece, pois, que a nova sistematização é preferível à anterior, desde que se alterem os títulos III e IV.

Domínio público e domínio privado

Pelo decreto de 1864 incluíam-se no domínio público todos os caminhos de ferro, com as suas dependências, obras acessórias e linhas telegráficas (artigo 1.º).

Já a Constituição dispôs no seu artigo 49.º, n.º 6.º, que fazem parte do domínio público as linhas férreas de interesse público de qualquer natureza. Igualmente o decreto-lei n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, dizia que faziam parte da viação pública e eram do domínio público os caminhos de ferro, inclusive os aéreos, qualquer que fôsse a natureza do motor, com as suas dependências, obras acessórias e linhas telegráficas e telefónicas, nêles estabelecidas (artigo 1.º).

Semelhantemente o decreto n.º 9:044, de 9 de Agosto de 1925, regulando os caminhos de ferro mineiros, considerou-os pertencentes às concessões mineiras enquanto estas durassem, mas determinou que passassem para o Estado pelo menos noventa anos depois de ter sido abandonada a concessão mineira, de se ter esgotado a mina ou de se ter tornado economicamente impossível a sua lavra. Mantinha-se pois para estas linhas a sujeição ao domínio público.

Do mesmo modo procedeu o decreto n.º 11:852, de 6 de Julho de 1926, que definiu como caminhos de ferro mineiros todas as linhas, qualquer que fôsse a sua extensão, quer ficassem dentro, quer fora das concessões, quer assentassem sobre leito próprio, quer sobre estrada, que servissem para ligar as minas a outras vias férreas existentes, a vias fluviais ou marítimas (artigo 7.º). Estas linhas férreas ficam ligadas às concessões mineiras que acompanham nas suas transmissões e destino, mas, se se verificar o abandono das ditas concessões, passam as mesmas linhas para o Estado sem direito a qualquer indemnização (artigo 10.º).

Dentro do mesmo espírito, a lei de minas (decreto-lei n.º 18:713, de 1 de Agosto de 1930) inclui os caminhos de ferro mineiros entre os acessórios dos trabalhos de mineração (artigo 6.º).

Portanto, até 1927 manteve-se a tradição rígida da lei de 1864: não existiam caminhos de ferro que não fôsem do domínio público.

Porém, o decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, veio introduzir uma nova doutrina. Exceptuou da viação pública e do domínio público as linhas de serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriais, as quais seriam livremente estudadas e construídas, ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas às prescrições policiais que interessassem à segurança e salubridade; também os caminhos de ferro que utilizassem a via pública, não ultrapassando o perímetro das povoações, eram considerados como viação urbana e ficavam sujeitos, quanto à sua construção e exploração, às legislações respectivas (artigo 1.º e §§ 1.º e 2.º).

Também o decreto n.º 13:829 definia linhas de interesse público as destinadas ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias. Não eram de interesse público as linhas de serviço interno, permanentes ou temporárias, de estabelecimentos ou explorações agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a indivíduo ou sociedade (artigos 1.º, § 1.º, e 2.º, § 2.º).

Portanto só ficavam fora do domínio público as linhas *internas* das explorações particulares, que não eram definidas. Parece, porém, que como tais se deviam entender as que não transpunham os limites das respectivas explorações.

A proposta de lei tem o mérito de vir esclarecer esta possível dúvida, só deixando claramente fora do domínio público as linhas destinadas ao serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriais, que não ultrapassem o âmbito das respectivas instalações.

Definiu assim claramente o que não estava preciso na legislação anterior, à qual leva por isso vantagem.

Hoje não subsistirão quaisquer dúvidas. Há as linhas férreas contidas dentro de uma propriedade e destinadas ao serviço do proprietário, que são do domínio privado, mesmo quando se autorize o público a servir-se delas, e todas as demais que são do domínio público. Às primeiras equiparam-se as linhas de lavra mineiras referidas no decreto n.º 11:852, às segundas os caminhos de ferro mineiros. Logo que uma linha

ultrapasse de alguns metros o âmbito da instalação que serve, passa a fazer parte do domínio público.

Poder-se-á objectar que este princípio não oferece incentivo à construção de tais linhas, que todavia viriam completar e aperfeiçoar o apetrechamento económico do País. Mas a Proposta não fez mais do que manter, esclarecendo-o, o sistema tradicional do nosso direito, de que se fizera clara aplicação no caso dos caminhos de ferro mineiros.

Deve continuar a entender-se que os terrenos ou direitos adquiridos segundo os projectos oficialmente aprovados para a construção de caminhos de ferro ficam logo no domínio público (decreto n.º 19:511, de 25 de Março de 1931, artigo 2.º).

De harmonia com o exposto, a Proposta subdivide os caminhos de ferro do domínio público em caminhos de ferro de interesse geral, de interesse particular e utilidade pública ou mineiros. Os primeiros destinam-se ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias. Os segundos são os que servem unicamente os estabelecimentos agrícolas, industriais e comerciais, cujos limites ultrapassam; podem passar à categoria dos primeiros, a requerimento dos interessados ou por iniciativa do Estado, se o interesse público o justificar. Os terceiros são definidos pelo decreto n.º 11:852, que continua a regulá-los.

A Proposta tem por fim regular os caminhos de ferro do domínio público de qualquer categoria. Diz, porém, o seu artigo 3.º que tal se dá quando a entidade concedente ou exploradora fôr o Estado. Excluídos os caminhos de ferro não concedidos pelo Estado, o legislador teve certamente em vista as linhas de viação urbana referidas no § 2.º do artigo 1.º do decreto n.º 13:829. Estas, em vista do decreto n.º 23:239, de 20 de Novembro de 1933, consideram-se normalmente abrangidas nos bens dominiais dos municípios.

A redacção do artigo 3.º não é certamente feliz. Define o objecto do Estatuto por uma forma indirecta, à qual abre uma excepção, seguida por uma nova excepção à disposição excepcional.

Sugerimos, portanto, de preferência a seguinte redacção:

«O presente Estatuto define o regime jurídico dos caminhos de ferro do domínio público, concedidos ou explorados pelo Estado, e não será aplicado aos caminhos de ferro urbanos e mineiros».

¿ Quais são porém os caminhos de ferro mineiros e urbanos? Os primeiros estão claramente definidos na legislação especial que os regula, isto é, no decreto n.º 11:852.

Os segundos foram definidos pela comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936, no seu projecto, como sendo os destinados ao serviço público de transportes no interior das povoações e seus arrabaldes, concedidos, explorados e fiscalizados pelas camaras municipais ou federações de municípios, nos termos do Código Administrativo e da legislação especial que lhes fôr aplicável.

Infelizmente temos de observar que nenhuma lei regula entre nós as linhas de viação urbana e que muito conviria que viesse a ser preenchida essa lacuna legal. Perante a falta de regime determinado, e naturalmente muito difícil definir satisfatoriamente uma coisa cujas características se ignoram. A Câmara Corporativa apreciou largamente este ponto melindroso.

Não se achou habilitada a dar aos caminhos de ferro urbanos uma definição formal, mas reconheceu que, tendo de exceptuar da aplicação do Estatuto aquelas linhas, forçoso era dar delas uma noção para se saber quando existia ou não a sujeição de qualquer linha ao referido Estatuto. Resolveu, pois, perfilar a definição dada pela comissão, não excluindo em absoluto, como esta havia feito, a possibilidade de essas linhas serem concedidas ou exploradas por entidades que não fôsem as câmaras municipais ou as federações de municípios. Conservou todavia a referência ao Código Administrativo, o

que logo significa que normalmente tais linhas dependem dos corpos administrativos e não do Estado, embora possa suceder diversamente em casos especiais.

Assim, propomos que ao artigo 3.º se juntem os parágrafos seguintes:

«1.º Consideram-se caminhos de ferro urbanos os destinados ao serviço público de transporte no interior das povoações e seus arrabaldes, concedidos, explorados ou fiscalizados nos termos do Código Administrativo e da legislação especial que lhes fôr aplicável.

2.º Os caminhos de ferro mineiros são definidos nas leis especiais aplicáveis, pelas quais continuarão a reger-se».

Mas nem tudo o que existe num caminho de ferro, mesmo de interesse geral, faz parte do domínio público. A este pertencem: a infraestrutura e a superestrutura das linhas, incluindo os edifícios, acessórios, dependências, sinais, telégrafos e telefones e, em geral, todo o material fixo de qualquer natureza aplicado nas linhas ou affecto à sua exploração. Pertencem, porém, ao domínio privado:

- a) O material circulante;
- b) As ferramentas e máquinas-ferramentas das oficinas, embora ligadas ao chão ou às paredes;
- c) Os carris, coxins, travessas e outros materiais de via em depósito, ao longo da via ou em armazém;
- d) As mobílias e utensílios;
- e) Os aprovisionamentos de qualquer natureza.

Esta enumeração é mais completa do que a das leis anteriores, definindo a situação, que à face daquelas era duvidosa, das máquinas-ferramentas. Não se deve, porém, considerar como taxativa. Como regra geral subsistirá a distinção entre bens mobiliários e imobiliários, compreendendo nestes os imóveis por disposição da lei, definidos pelo Código Civil (artigos 373.º a 376.º). É certo que a determinação de imóveis por disposição de lei é delicada (Aubry et Rau, *Cours de droit civil*, vol. 7.º, p. 1.º) e até já foi classificada como a criação mais inútil do direito moderno (Planiol, *Traité de droit civil*, vol. 1.º, p. 677). Todavia é a ela que teremos de atender para determinar quais os móveis que, constituindo parte integrante dos prédios rústicos e urbanos, são considerados como imóveis e como tais entram no domínio público e quais os que conservam a sua natureza própria e se mantêm no domínio privado das empresas ferroviárias.

Assim, as cancelas nas passagens de nível, os reservatórios, as básculas pertencem certamente à linha; as escadas móveis, as lâmpadas portáteis, os sinais manuais não estão ligados àquela. Pertencem todavia ao domínio privado, apesar de imóveis, os que são exceptuados por disposição especial da Proposta, como as máquinas-ferramentas.

Não diz a proposta quais as consequências de os bens das empresas ferroviárias pertencerem ao domínio público ou ao domínio privado, devendo-se pois entender que se mantém em vigor o artigo 55.º do decreto n.º 13:829. Este, porém, careceria de ser modificado de harmonia com a nova proposta. Para as concessões já existentes não há dúvida, porque elas regulam já o que se há-de fazer no fim das concessões. Todavia, nem o disposto no decreto n.º 13:829 para as concessões futuras, nem as cláusulas vigentes das concessões, se harmonizam perfeitamente com o disposto nos artigos 4.º e 5.º da Proposta. ¿Que alcance lhes deve pois ser atribuído?

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nas observações que apresentou ao Ex.º Sr. Ministro das Obras Públicas, sobre o relatório da comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936, parece ser contrária à aplicação da doutrina do artigo 4.º às concessões já existentes, sem que para isso invoque convincentes razões. Se admitirmos que as máquinas e ferramentas entram no domínio mobiliário das empresas e seguem o respectivo destino, embora por excepção

ao seu regime jurídico, que artificialmente as torna imóveis por disposição da lei, não vemos razão para diferenciarmos as concessões existentes das futuras. Não se trata de brindar as empresas com um novo privilégio, mas apenas de interpretar pelo modo mais razoável o regime dos seus contratos originários de concessão.

Lógico é pois, quanto às concessões actuais, que as cláusulas respectivas sejam interpretadas de harmonia com as novas regras mais perfeitas. Para as concessões futuras também o preceito do decreto n.º 13:829 deveria ser ampliado no mesmo sentido. Convém ainda acautelar os interesses do Estado, não o obrigando a adquirir aprovisionamentos que sejam excessivos, sendo razoável limitá-los aos bastantes para um consumo de seis meses.

Julgamos pois que ao artigo 5.º da Proposta se devem acrescentar os seguintes parágrafos:

«1.º Tanto nas concessões em vigor, como nas que vierem a fazer-se de futuro, entender-se-á ou será expressamente estipulado que, ao findar a concessão por qualquer modo, deverão ser entregues ao Governo, em bom estado, os bens de domínio público e, mediante o pagamento do seu valor real, os bens de domínio privado referidos neste artigo. O Estado terá o direito de rejeitar os aprovisionamentos excedentes ao consumo normal de seis meses, que a empresa neste caso poderá transaccionar livremente».

2.º O § único da Proposta, substituindo a palavra «material» pela palavra «cousa», que parece mais correcta.

As concessões

Manda a Proposta integrar todos os caminhos de ferro de interesse geral, de via larga ou estreita, no Plano geral da rede ferroviária aprovado pelo Governo, o qual deverá ser revisto dentro de dois anos e depois disso de dez em dez anos, embora possa ser alterado quanto a determinadas linhas no intervalo das revisões periódicas (artigo 6.º e parágrafos).

O Plano geral referido na proposta é actualmente o Plano aprovado pelo decreto n.º 18:190, de 28 de Março de 1930. Manifestamente esse Plano não está de harmonia com as condições actuais da indústria de transportes. Previu a construção de um número excessivo de linhas novas, cuja exploração seria, ruínosa e cuja existência mesmo não se justificaria, por poderem ser substituídas com vantagem por carreiras de automóveis.

Acaba a França de substituir 6:000 quilómetros de linhas férreas por aquelas carreiras. Absurdo seria, pois, no presente, ir construir linhas economicamente condenadas e facilmente substituíveis.

Impõe-se portanto a próxima revisão prevista na Proposta e cujo espírito é já indicado no respectivo relatório, onde se diz que ela deve obedecer ao ajustamento das duas redes: ferroviária e de estradas. Melhor seria, a nosso ver, exprimir claramente essa idea nos próprios dispositivos da Proposta, como o indicou a Comissão nomeada pela portaria de 21 de Fevereiro de 1936. Já não resta dúvida para ninguém, como foi proclamado na ultima sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro e tem sido demonstrado por todas as autoridades na matéria, que se deve procurar a coordenação entre os caminhos de ferro e o automóvel, só começando as dificuldades quando se trata de definir essa coordenação.

Visto ser ela em todo o caso uma aspiração unânime, é justo que a lei a consagre e por isso julgamos de aconselhar a inserção no artigo de um parágrafo, que seria o 4.º. Esse parágrafo novo diria o seguinte:

«4.º Nas revisões do Plano previstas neste artigo procurar-se-á sempre ajustar entre si a rede dos caminhos de ferro e a rede de estradas, para se obter a maior coordenação

possível entre o transporte ferroviário e o transporte por automóveis, evitando nocivas concorrências entre êles».

Lógicamente dever-se-á suprimir a insuficiente referência ao mesmo ajustamento feita no § 3.º da Proposta.

Sobre a conveniência dos planos gerais há divergências. Alguns alegam contra êles a imprudência de comprometer o futuro, fixando de antemão o programa, que afinal só os vindouros terão de executar e pagar. Lembram também a grande oposição que levanta sempre a desclassificação de uma linha, uma vez que tenha sido admitida num plano geral.

Parece, porém, que a estes inconvenientes sobreleva a necessidade de criar uma rede lógica e harmônica, subordinada a um critério geral que não fique à mercê do acaso dos pedidos de concessão. Acresce que hoje em dia os planos gerais não poderão ter grande desenvolvimento, não devendo recair nos defeitos do nosso de 1930. Apenas haverá que fechar as malhas da rede ferroviária, ligando entre si linhas fragmentárias, hoje indevidamente separadas. Fora disso as linhas principais já existem e muito raro será que as linhas secundárias, ainda por construir, não sejam substituídas com vantagem por serviços de automóveis.

A proposta dispõe que a integração no Plano de qualquer linha importa a declaração de utilidade pública e que pode ser feita por decreto, considerando-se, porém, todas as da rede complementar, isto é, ainda não construídas, como provisórias. No caso, porém, de a linha estar integrada no Plano geral, que tem força de lei, poderá a sua desintegração no intervalo da revisão do Plano, como é prevista pela Proposta, fazer-se também por simples decreto? Ou será precisa uma lei para retirar a uma linha o carácter de utilidade pública que lhe foi conferido? É certo que a questão não tem grande importância no nosso regime constitucional, mas parece que da excepção aberta em favor da integração não se deve deixar concluir que é vedado fazer a desintegração igualmente por decreto.

Melhor seria pois passar o § 2.º a § 1.º e este a 2.º, redigindo-o do seguinte modo:

«A integração de qualquer linha ao Plano é sempre provisória e tanto ela como a desintegração podem ser feitas por decreto».

Marcando a data da primeira revisão do Plano, o § 3.º fixa-o em dois anos, contados da vigência do Estatuto, querendo certamente dizer «a contar da entrada em vigor» do Estatuto.

Classificada a linha e integrada no Plano geral, a sua construção e exploração, segundo a proposta, têm de ser autorizadas por lei ou por decreto. É a disposição correspondente à do artigo 2.º da lei de 1864. São autorizados por decreto:

- a) Os ramais de reconhecida utilidade pública, isto é, as linhas afluentes de uma linha principal, de extensão não superior a 30 quilómetros, e as linhas da mesma extensão destinadas a encurtar o percurso ou a melhorar a exploração em trecho compreendido entre dois pontos de uma linha já existente;
- b) As linhas de interesse geral já autorizadas por lei;
- c) As linhas de interesse particular e utilidade pública, de extensão não superior a 10 quilómetros e que não importem encargos para o Estado.

Todas as demais têm de ser autorizadas por lei.

As disposições da Proposta são certamente mais claras e precisas do que as da lei de 1864, que substituem. Têm principalmente o mérito de definir o que se entende por um ramal, a que a legislação anterior alude freqüentemente, sem dar dêle uma noção precisa. O relatório da proposta explica os antecedentes da definição adoptada.

Mas a redacção do artigo 7.º não é todavia muito clara e pareceria conveniente substituí-la por outra, que logo à primeira leitura fôsse facilmente compreendida. Assim diríamos:

«A construção e exploração de caminhos de ferro, cumu-

lativas ou separadas, devem ser autorizadas por lei especial, mas a dos ramais, de linhas de interesse geral já autorizadas por lei anterior e de linhas de interesse particular e utilidade pública com extensão inferior a 10 quilómetros, que não importem quaisquer encargos para o Estado, poderão ser autorizadas por simples decreto».

A Proposta diz ainda no § 1.º que a lei, autorizando a construção e exploração de caminhos de ferro, fixa as bases do respectivo contrato de concessão, como é normal. Acrescenta, porém, que os ramais ficam submetidos ao regime da linha principal ou a regimes diferentes se não importarem encargos para o Estado. Pode esta forma de expressão ser interpretada como significando que os ramais que importem encargos para o Estado têm de ficar necessariamente subordinados ao regime da linha principal. Tal concepção não seria por certo aceitável, pois é precisamente quando o Estado tenha interesses especiais no ramal que mais convém deixar plena liberdade para se poder estabelecer qualquer regime especial. Também é menos rigorosa a referência à lei, visto em certos casos a construção e a exploração poderem ser autorizadas por decreto. Julgamos, pois, que melhor se traduziria o que supomos ser o pensamento do legislador, dizendo o seguinte:

«Os ramais ficarão, em regra, sujeitos ao regime da linha principal, mas poderão ser submetidos a regime diferente, se dêste não resultar novo encargo para o Estado; entretanto o termo da concessão dos ramais coincidirá sempre com o da respectiva linha principal».

«O diploma que autorizar a construção e exploração, feitas em regime de concessão, determinará as bases do respectivo contrato».

Ainda o § 3.º dêste mesmo artigo 7.º declara que o diploma que autoriza a construção e exploração de uma linha importa a declaração de utilidade pública para efeitos de expropriação e estabelecimento das servidões a êles inerentes. Ora o § 4.º do artigo 6.º da Proposta já dispunha que a integração de uma linha no plano geral da rede ferroviária importava a declaração de utilidade pública.

Pareceria assim haver duas declarações de utilidade pública, uma por ocasião da integração da linha no Plano, com um carácter geral, e outra, quando se promulgasse a lei autorizando a sua construção e exploração, para o efeito especial das expropriações e constituição de servidões. Faz-se referência a servidões «a êles» inerentes, não se sabendo a quem respeita a palavra «êles».

Parece manifesta a duplicação das declarações de utilidade pública e não se sabe bem qual o alcance da primeira, de carácter geral, mas insuficiente para as expropriações, que são a sua principal consequência.

Afigura-se-nos mais simples e mais justificado que haja uma só declaração de utilidade pública e que esta caiba na lei autorizando a construção e exploração da linha e não naquela que simplesmente a integra no Plano ferroviário. Consequentemente lembramos a supressão do § 4.º do artigo 6.º da proposta e a seguinte redacção para o § 3.º do artigo 7.º:

«A publicação do diploma que autorizar a construção e exploração dos caminhos de ferro importa a declaração da respectiva utilidade pública para todos os efeitos legais e, designadamente, para as expropriações e constituição das necessárias servidões».

(Continua no próximo número)

Grupo Instrutivo

Ferro-Viário

de Campolide

Escola Profissional de "António Vasconcelos Correia"

Dêste modelar estabelecimento de ensino recebemos as listas dos resultados do labor escolar do ano lectivo 1937-1938. Não só foi grande o número de alunos ali inscritos, como também foram brilhantes os resultados obtidos nas passagens de classe e nos exames.

Passagens de classe e exames das alunas da Escola Primária Elementar n.º 97

DA 1.ª À 2.ª CLASSE

- 1 — Maria dos Anjos Monteiro, 18 valores.
- 2 — Deolinda Vaz de Abreu, 15 valores.
- 3 — Isabel Maria de L. V. de Abreu, 15 valores.
- 4 — Aida de Jesus Mana, 14 valores.
- 5 — Beatriz do Carmo Vital, 14 valores.
- 6 — Maria Fidalgo Farto, 13 valores.
- 7 — Alzira dos Santos Gama, 13 valores.
- 8 — Maria do Carmo da C. Lopes, 13 valores.
- 9 — Maria dos Anjos Rocha, 13 valores.
- 10 — Brigida Lucas Pereira, 11 valores.
- 11 — Carolina da Ressureição Silva, 10 valores.

DA 2.ª À 3.ª CLASSE

- 1 — Maria Stela Ribeiro Barata, 19 valores.
- 2 — Maria Fernanda Gamam Simões, 19 valores.
- 3 — Idalina da Conceição Rodrigues, 16 valores.
- 4 — Maria Celeste Correia, 14 valores.
- 5 — Maria Eunice Dias, 13 valores.
- 6 — Isaura Marques do Nascimento, 11 valores.
- 7 — Alice Garcia, 11 valores.
- 8 — Isaura de Matos Rodrigues, 11 valores.
- 9 — Maria José Fernandes B. Lobo, 11 valores.
- 10 — Maria de Lourdes G. Martins, 10 valores.
- 11 — Florinda Marques Gonçalves, 10 valores.
- 12 — Alice Maria, 10 valores.
- 13 — Celeste Pereira Costa, 10 valores.

EXAME DE ENSINO PRIMÁRIO ELEMENTAR

- 1 — Alda do Carmo Gomes, aprovada.
- 2 — Alice Gonçalves de Almeida, aprovada.
- 3 — Celeste Ferreira de Sá, aprovada.
- 4 — Fernanda de Jesus Cameiro, aprovada.
- 5 — Emília dos Santos, aprovada.
- 6 — Leonilde Augusto F. L. de Jesus, aprovada.
- 7 — Lídia da Cunha Lopes, aprovada.
- 8 — Maria Dulce Gonçalves, aprovada.
- 9 — Maria Isaura Fonseca, aprovada.
- 10 — Maria de Lourdes Gomes Martins, aprovada.
- 11 — Maria de Lourdes dos Santos Seara, aprovada.
- 12 — Rosa Alves da Costa, aprovada.
- 13 — Zizina Ferreira Rodrigues, aprovada.

EXAME DO 2.º GRAU

- 1 — Beatriz Vicente Damázio, distinta.
- 2 — Hortênsia Mouzinho Cordas, distinta.
- 3 — Ilda da Conceição Lucas, distinta.
- 4 — Maria do Ceu Ribeiro dos Santos, aprovada.
- 5 — Maria de Lourdes Faria, aprovada.
- 6 — Maria Zuzi Peixinho de Sousa, distinta.
- 7 — Rosa Alves da Costa, aprovada.

Escola Primária n.º 96

DA 1.ª À 2.ª CLASSE

- 1 — Domingos Tavares Rocha, 18 valores.
- 2 — Américo Rosa das Neves, 16 valores.
- 3 — Guilherme António dos Santos, 12 valores.
- 4 — Jorge Mendes Correia, 18 valores.
- 5 — Carlos Alberto de Jesus Andrade, 14 valores.
- 6 — Alvaro António Vinheiras, 20 valores.
- 7 — Edmundo dos Santos Filipe, 16 valores.
- 8 — Manuel Filipe de Sousa Faria, 17 valores.
- 9 — José Garcia Vizeu, 12 valores.
- 10 — Manuel Simões, 15 valores.
- 11 — Arnaldo de Ouro Matos, 12 valores.
- 12 — António Alexandre Fosco, 14 valores.
- 13 — João Manuel dos Santos Vigário, 14 valores.
- 14 — Júlio José dos Santos Vigário, 14 valores.
- 15 — Aurélio Monteiro dos Santos, 20 valores.
- 16 — Carlos Alberto Martinho dos Reis, 20 valores.

DA 2.ª À 3.ª CLASSE

- 1 — Manuel Gaspar Faria, 11 valores.
- 2 — Aguinaldo da Silva Almeida, 17 valores.
- 3 — João Bernardes M. da Assunção, 12 valores.
- 4 — José Mouzinho Cordas, 17 valores.
- 5 — Edgar Ribeiro dos Santos, 18 valores.
- 6 — Fernando Furtado da Silveira, 15 valores.

EXAMES DA 3.ª CLASSE

- 1 — Alvaro de Oliveira, aprovado.
- 2 — Adamastor de Jesus Pinheiro, aprovado.
- 3 — Baltazar Gomes Mana, aprovado.
- 4 — Moisés Afonso de Oliveira, aprovado.

- 5 — Mário José Mendes Gonçalves, aprovado.
- 6 — Florindo de Jesus Martins, aprovado.
- 7 — Mário Agostinho Andrade, aprovado.
- 8 — Carlos Moisés, aprovado.
- 9 — Virgílio Rocha, aprovado.
- 10 — José Ferreira, aprovado.
- 11 — José Rebelo Gomes, aprovado.
- 12 — Licínio André, aprovado.
- 13 — Levy da Costa, aprovado.
- 14 — José Ramos, aprovado.
- 15 — Carlos Nunes Soares Taborda, aprovado.
- 16 — José Ludgero de Oliveira, aprovado.
- 17 — Fernando António dos Santos, aprovado.

EXAMES DE 4.ª CLASSE

- 1 — Carlos Moisés, distinto.
- 2 — José Ferreira, aprovado.
- 3 — José Ludgero de Oliveira, aprovado.
- 4 — José Ramos, aprovado.
- 5 — José Rebelo Gomes, aprovado.
- 6 — Levy da Costa, distinto,
- 7 — Mário José Mendes Gonçalves, aprovado.

Curso Técnico Profissional

ALUNOS DO 1.º ANO QUE PASSARAM PARA O 2.º

NOMES	Português	Francês	Matemática	Desenho		Lugares	Observações
				Exames oficiais	Passagem por médias		
José Lopes.	10	10	10	Aprovado			1
António C. Pombinho	10	11	10	»			2
Fernando S. Lopes	10	10	12	Reprovado			3
Silvina D. Pereira	10	10	10	Aprovada		10	4
Lazaro A. João	14	15	10	»			5
Carlos L. D. Jorge	12	16	18		10		6
José G. N. Monteiro.	11	12	10		10		7
Augusto Cardoso Pereira	11	15	10		10		8
Maria E. M. Sousa	10	11	10		10	12	9
Manuel T. Figueiredo	16	17	13	Aprovado			10
Joaquim F. Silva	11	10	11		10		11

Curso Técnico Profissional

ALUNOS QUE PASSARAM DO 2.º PARA O 3.º ANO

NOMES	Português	Francês	Matemática	Desenho		Lugares	Observações
				Exames oficiais	Passagem por média		
Francisca C. Ribeiro	17	17	15	Aprovada		16	1
Maria Teresa R. Martins	13	14	12	Aprovada		13	2
Amavel F. B. Abelho	11	12	10		10		3
Alexandre da Conceição	—	—	10		10		4
António M. Azevedo	12	12	10	Aprovado			5
António M. Bagodouro.	10	10	10	Aprovado			6
Frederico F. Caixinha	10	11	11	»			7
Humberto Silva	11	12	10	»			8
João V. B. Moita.	14	14	13	»			9
Daniel L. Granjo.	15	17	17		10		10
Fernando G. Ricardo	10	12	10		10		11
Isabel C. Amaro	13	14	10	Reprovada		11	12

Nota. — O aluno Alexandre da Conceição, só está matriculado em Matemática e Desenho.

Curso Técnico Profissional

ALUNOS DO 3.º ANO QUE FIZERAM EXAMES OFICIAIS, PASSANDO PARA O 4.º ANO

NOMES	Português	Desenho	História	Geografia	Observações
Domingos E. Santos	10	10	10	Não fez exame	1
Irene P. da Costa	12	10	11	14	2
Alberto Cardoso.	10	11	12	12	3
António da Silva	11	12	Reprovado	15	4
Maria C. R. Madeira	11	Reprovada	Reprovada	13	5
António Ferreira	12	12	12	15	6
José G. Faria.	10	Reprovado	Reprovado	14	7
Alvaro A. Maia		Não teve exames			8

Nota. — Os alunos que não tiveram exames passaram para o 4.º ano por médias.

Curso Técnico Profissional

ALUNOS DO 4.º ANO QUE FIZERAM EXAMES OFICIAIS E QUE PASSARAM POR MEDIDA

NOMES	Desenho	Física	Química	História	Geografia	Obsv.
Júlio C. Filipe . . .	10	10	10	n/f. exame	Reprov.º	1
Fernando P. Coelho	11	11	11	Reprov.º	15	2
Umbelina F. Caixinha	14	n/f. exame	n/f. exame	14	16	3
Pedro J. S. Taborda	11	10	Reprov.º	10	13	4
Manuel O. Brites . .	12	N/ teve exames das restantes disciplinas				5
Fernando S. Almeida		12	12	Não teve exames .		6
Américo P. Costa . .	Não teve exames das disciplinas indicadas					7
Manuel D. Martins . .	»	»	»	»	»	8
João M. Pereira . . .	»	»	»	»	»	9
António Fid.º Ramos	»	»	»	»	»	10

Nota. — Os alunos que não fizeram exames, passaram por médias para o 5.º Ano.

CLASSIFICADOS NO ANO LECTIVO 1937/1938

Instrução Primária

ESCOLA FEMININA

Passaram da 1.ª para a 2.ª classe	11
» » 2.ª » » 3.ª »	13
Fizeram exames da 3.ª classe	13
» » » 4.ª »	7
	44

ESCOLA MASCULINA

Passaram da 1.ª para a 2.ª classe	16
» » 2.ª » » 3.ª »	6
Fizeram exames da 3.ª classe	17
» » » 4.ª »	7
	46

CURSO TÉCNICO PROFISSIONAL

Passaram do 1.º para o 2.º ano	11
» » 2.º » » 3.º »	12
» » 3.º » » 4.º »	8
» » 4.º » » 5.º »	10
	41
Soma total	131



CAFÉ MODERNO — Um dos mais elegantes aspectos do seu interior

Lisboa e os seus encantos novos

O “Café Moderno”

verdadeira obra de aformoseamento citadino

Com uma ceia oferecida à Imprensa, inaugurou-se, em 3 do corrente, o Café Moderno, sito na esquina da Avenida da Liberdade e Praça da Alegria, na loja magnífica onde durante muitos anos, esteve a antiga Pastelaria Bijou. Dêsse acto, em que foram justamente consagradas com palavras de extremo louvor as qualidades do gerente do mesmo estabelecimento, sr. Felix Pinheiro, participou o nosso director sr. Carlos d'Ornellas. A Gazeta dos Caminhos de Ferro foi a única revista convidada pelos proprietários do novo Café a fazer-se representar em tal reunião, principalmente constituída pelos redactores dos diários de Lisboa. A essa honra queremos corresponder, dedicando ao Café Moderno as referências que, em seguida, vão lêr-se.

Os cotidianos lisboetas aludiram já, largamente, ao novo estabelecimento da Avenida da Liberdade com expressões de alto encómio. Se olharmos, com exame de justos observadores, para a instalação e as demais condições do Café Moderno, não poderemos eximir-nos a declarar que essas expressões nada tiveram de exageradas. A verdade é que ninguém pode contestar a categoria *sui generis* do novo Café—amplo, sem ser colossal; lindo, sem ser magestoso; discreto, sem ser trivial. É um estabelecimento em que todos nos sentimos à vontade — os que vivemos a vida do espírito, os que gostamos de dar aos olhos o entretém da observação geral, os que carecemos de dar à ansiedade o prazer do desafogo, os que não podemos viver numa casa da cidade sem respirar inteiramente. E no Moderno respira-se! Ah! respira-se, em constante renovação de ar proporcionada pela sua excelente situação, num dos

pontos mais abertos da magestosa Avenida; e ainda, pelas suas onze portas que dão à casa a melhor das ventilações — o arejamento natural.

Este é um dos melhores predicados do novo estabelecimento que, por êle, fica bem sobranceiro aos demais cafés de Lisboa. Também se nos impõe outra qualidade patenteada em todo o revestimento do interior, na sua decoração e na unidade do seu conjunto: A marca do sentimento de proporção, do equilíbrio do gosto, da louvável medida do *in medius est virtus* — tão diferente dos processos dos que querem escalar montanhas sem serem capazes de subir alguns degraus de escadas abrigadas... Dessa admirável inteligência da proporção resultou no composto geral do mobiliário, do balcão, do pavimento, das paredes, da iluminação, das guarnições de metal e dos complementos diversos, o cumprimento de um verdadeiro programa de modernismo, caracterizado pelo gosto mais eleito, pela mais clara sensatez, pelo mais perfeito sentido da harmonia. E é por isto que a instalação do Café Moderno é, ao mesmo tempo elegante, graciosa e sóbria — graciosidade sem picaresco, sobriedade sem banalidade e sem frieza, elegância sem arrebiques espampantes.

Depois, ou no seu balcão de «bar» ou na sua galeria em ar de convez, tão grata aos que gostam da observação cimeira; ou nos vãos das numerosas portas preferidas pelos que estimam um relativo isolamento; ou, dum modo geral, abancadas nas 60

mesas que enchem o meio da sala, a gente encontra sempre aquelas figuras queridas para o nosso convívio — as actrizes consagradas, as *girls* sorridentes e louças, os escritores, os jornalistas e os artistas que formam o encanto do cavaco cintilante e já estão constituindo o meio selecto do Café Moderno. E, se por acaso raro, não os encontramos logo de entrada, poderemos entreter a expectativa na admiração dos magistraes painéis de *natureza morta* com que o ilustre pintor Fernando Santos aformoseou as paredes; ou relanceando a vista pelos brilhos dos esmaltes e dos cromados e pelas notas de verdura que nos oferecem elegantes *kentias* em taboleiro, numa das paredes; ou espraçando-a pela movimentação pública da Avenida — visão curiosíssima que sempre interessa a quem gosta de seguir a comédia policroma da Rua...

Entretanto, ter-nos-emos também deliciado com os melhores serviços de café — e café da «Brasileira» —; de bebidas de classe superior, tanto os vinhos como os licores; e dum menú de Pequeno Restaurante em que se impõe um bife reconfortante e sávido a que dentro em pouco a boa Fama chamará, por título de honra, o *inigualável bife do Moderno*.

E, pronto. Eis as nossas gostosas referências. Cremos que mais não são precisas para darmos a entender como infalível o éxito citadino do Café Moderno a cujos proprietários reiteramos, aqui, os affectuosos parabens que, com o nosso mais vivo júbilo, lhes demos, na aludida noite inaugural.

Espectáculos

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «A velha rabujenta».
 APOLO — 21 e 23 — «Isas com elas».
 CAPITÓLIO — 21 e 23 — «Pega-me ao colo!».
 RECREIO — 21 e 23 — «Tudo na lua».
 COLISEU — 21 — Luta.
 COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

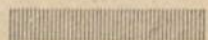
EDEN — 21,30 — «O terror de Brimstone».
 CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
 CENTRAL — Restauradores.
 PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
 LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
 ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
 PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.

REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
 PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
 PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
 SALÃO IDEAL (Loreto) — Das 18 às 24 — Sempre novos programas
 CINE ROSSIO — Programas variados.
 IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
 CINE-LISBOA — Mouraria.
 MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
 SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
 EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.
 EDEN-CINEMA — Alcântara.
 CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
 CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
 JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
 BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

HÁ QUARENTA ANOS

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



Tracção electrica

Em Lisboa. — Como curiosidade transcrevemos um trecho da correspondencia de Lisboa para o *Commercio do Porto*, cujo autor é, como se sabe, extrenuo defensor do contracto da tracção electrica feito pela nossa camara com a Companhia Carris, para a installação por cabo aereo.

«— Para se avaliar da sem-razão com que se tem guereado em Lisboa a proposta da Companhia Carris de Ferro para applicar aos seus carros a electricidade como motor, basta saber-se que por toda a parte, quer por um quer por outro systema, se está a loptando a tracção electrica na viação barata.

«É fóra de duvida que o systema por meio de accumuladores é preferivel ao dos fios aereos a loptado n'essa cidade e que nós vamos ter na nossa.

«O Hanover é a cidade da Europa onde ha mais americanos com accumuladores. Possui 133 carruagens com 208 elementos cada um, que podem dar 20 a 25 amperes por hora, pesando 2.600 kilogrammas approximadamente. A despesa com os accumuladores anda por 18 marcos, ou sejam uns 10\$800, ao par, mensaes, por cada carro. A exploração ou é mixta, estando alguns pontos da linha providos de cabos, ou exclusivamente por meio dos accumuladores. Nas linhas percorridas só com os accumuladores, as baterias carregam-se durante meia hora, depois de cada viagem de 20 kilometros.

«Em Berlim, adoptou-se o systema mixto. Dos 600 carros calculados como necessarios para o serviço, estão já prontos 100, providos de accumuladores compostos de 200 elementos, que proporcionam carreiras de 8 kilometros, rebocando um segundo carro.

«Um dos principaes inconvenientes dos carros com accumuladores é o peso; no entretanto, este systema é o que ha-de prevalecer, em breve, sobre qualquer outro.»

Effectivamente, a maior prova da excellencia da tracção por cabo aereo é que as principaes cidades... só consentem a tracção por accumuladores.

Não se póde defender melhor... accusando!

Ou vice-versa, que é a mesma coisa.

Linhas portuguezas

Nova linha. — O sr. Silverio Carneiro da Silva, socio com o sr. Bento Rodrigues d'Oliveira, na exploração das minas de carvão anthracite de S. Pedro da Cova, situado a 10 kilometros da estação do Rio Tinto, tem conferenciado com o sr. ministro das obras publicas ácerca do projecto, por aquelle cavalheiro imaginado, da construcção de um ramal da linha ferrea da estação de Rio Tinto ás referidas minas, cuja importancia se tornou enorme depois da descoberta do emprego da anthracite como combustivel, pois que a anthracite póde ser empregada na proporção de 30 % do carvão inglez, obtendo-se assim igual poder calorifero.

O custo do referido ramal está orçado em 30 contos, e sustenta o sr. Silva que essa despesa seria amplamente compensada com o rendimento derivado da expedição d'aquelle minerio, que fica presentemente ao preço de 4\$600 réis por tonelada, sendo 2\$800 réis, para transporte, ao passo que, havendo a linha, ficará muito mais barato.

As minas de S. Pedro da Cova teem presentemente em deposito 500.000 toneladas de minerio, sendo enorme a pro-

ducção diaria, e só para o Porto expedem 200 a 300 carros por dia, cuja carga é empregada nas cozinhas domesticas.

Ha, porém, muitas fabricas que d-sejam empregar esse combustivel na alimentação das suas caldeiras de vapor: mas a falta de meios de transporte tolhe o grande desenvolvimento da exploração e a realização de tal proposito.

O sr. ministro das obras publicas mandou proceder desde já aos estudos definitivos d'esta linha.

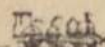
Carris de ferro do Porto. — Vão começar os trabalhos de assentamento de uma nova linha pela rua de St.º António, para installação de tracção electrica.

Com este troço a passagem entre as Praças da Batalha e de D. Pedro fica reduzida a um quinto de percurso e do tempo, o que representa enorme vantagem para o serviço e para o publico.

Os commerciantes da rua de St.º Antonio, que n'outro tempo combatião o serviço de tremvias por aquella rua, já hoje o desejam, porque reconhecem que elle não lhes prejudica, antes lhes beneficia o negocio.

Linhas na Africa. — Pelo sr. Bernardo Teixeira de Lencastre e Menezes foi requerida a concessão de uma linha ferrea de Lubito a Caconda, seguindo a direcção de Massacano Cubango. Não quer subvenção nem garantia de juro, mas pede largas concessões de terrenos para exploração de minas, etc., bem como a garantia do excesso do rendimento das alfandegas.

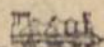
Novo apeadeiro. — Os srs. Antonio José Baptista, presidente da camara municipal de Setubal, e Gustavo Carlos Herlitz, proprietario na mesma cidade, entregaram ao sr. ministro das obras publicas, em nome dos habitantes da freguezia de S. Thiago do Escorral, uma representação pedindo para que seja construido o mais breve possivel um apeadeiro entre as estações de Montemor-o-Novo e Casa Branca. O sr. ministro respondeu que ia dar ordem para que o respectivo projecto seja enviado immediatamente ao conselho superior de obras publicas e minas, a fim de ser distribuido na proxima sessão.



António Rodrigues de Sousa

Encontra-se já no Pôrto, de regresso do Luzo, o nosso querido amigo sr. António Rodrigues de Sousa, conceituado industrial da cidade Invicta e despachante oficial da mesma cidade.

O sr. Rodrigues de Sousa que, durante alguns dias, passou bastante encomodado de saude, sentiu ultimamente sensíveis melhoras.



Linhas Portuguezas

Supressão de duas passagens de nível na estrada de Montachique a Dois Portos

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações determinou que fôsse aberto concurso para a execução dos trabalhos de supressão das passagens de nível existentes perto do apeadeiro da Zibreira, cujo orçamento importa em 184.407\$27.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses cederá gratuitamente os terrenos necessários á realização da obra.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Pelo Ministério das Colónias, (Direcção Geral de Fomento Colonial), foi publicado o seguinte decreto-lei que tem o n.º 28:937:

O Governo da Colónia de Angola possui, por virtude da execução do decreto n.º 277 do Alto Comissariado, de 23 de Janeiro de 1924, 5:000 obrigações, completamente liberadas, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. E essas 5:000 obrigações foram — como determina a alínea c) do n.º 1.º do artigo 10.º das bases da reforma financeira de Angola, aprovadas pelo decreto-lei n.º 16:430, de 28 de Janeiro de 1929 — encorporadas no Fundo de garantia e amortização por êste decreto criado, que garante parte da circulação fiduciária do Banco de Angola, nos termos do artigo 13.º das referidas bases.

Ora, em 1933, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela obteve autorização do Governo para a conversão das suas obrigações de juro fixo de 5 por cento por outras da mesma importância total que as substituídas, mas de juro variável não superior a 4 por cento.

Por outro lado, em assemblea geral dos obrigacionistas da Companhia realizada em 16 de Maio do mesmo ano, foi resolvido que os obrigacionistas recebessem, como reembolso e quitação das obrigações do Caminho de Ferro de Benguela, acções liberadas, da preferência B, da Tanganika Concessions, Limited, do valor nominal de uma libra, na proporção de 15 acções por cada 20 libras de obrigações.

Qualquer das operações que ficam referidas representa medidas legitimamente adoptadas, uma vez que a conversão foi autorizada pelo decreto-lei n.º 22:973, de 16 de Agosto de 1933, e a troca de obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela por acções da Tanganika Concessions, Limited, foi decidida por votação extraordinária em assemblea geral de obrigacionistas, decisão essa que, nos termos do n.º 16.º do 4.º anexo ao contrato de curadoria de 15 de Abril de 1910, todo o obrigacionista, ali presente ou ausente, fica obrigado a cumprir. De resto, o artigo 1.º do decreto n.º 22:973, ao indicar que as novas obrigações do Caminho de Ferro de Benguela seriam totalmente entregues à Tanganika Concessions, Limited, confirmou essa resolução.

Mas, como se disse, do Fundo de garantia e amortização fazem parte 5:000 obrigações do Caminho de Ferro de Benguela — a que, por lapso, se atribuiu, no preâmbulo do decreto-lei n.º 16:430, o valor de 100:000 libras, em vez de 5:000 libras —, e,

assim, necessário se torna que, antes de se efectuar a sua troca por acções da Tanganika Concessions, seja esta substituição expressamente autorizada por um diploma de igual força ao que estabeleceu o referido Fundo.

Nestes termos:

Ouvido o Conselho do Império Colonial;

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, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a troca no Fundo de garantia e amortização da colónia de Angola, criado pelo decreto-lei n.º 16:430, de 28 de Janeiro de 1929, de 5:000 obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, pertencentes à dita colónia, por 3:750 acções liberadas, preferência B, da Companhia Tanganika Concessions, Limited, do valor nominal de £ 1 cada, que, em substituição daquelas, a colónia há-de receber por virtude de deliberação extraordinária da assemblea geral dos obrigacionistas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela realizada em 16 de Maio de 1933.

Art. 2.º O governo geral da colónia de Angola adoptará as providências necessárias para o recebimento das 3:750 acções mencionadas no artigo anterior e para a sua colocação no Fundo de garantia e amortização da mesma colónia.

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

Para ser publicado no «Beletim Oficial» da colónia de Angola.

Paços do Governo da República, 23 de Agosto de 1938. — ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — António Faria Carneiro Pacheco — João Pinto da Costa Leite — Rafael da Silva Neves Duque.

O governador da colónia de Angola foi autorizado a abrir um crédito especial de 2,500.00 angolares destinado a ocorrer a encargos urgentes com o melhoramento do material fixo e circulante e dos demais serviços dos caminhos de ferro da referida colónia.

BALANÇAS E BASCULAS

ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

**automaticas
registadoras
laboratório**

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA

Vida Ferroviária

Sanatório Ferroviário de S. Braz de Alportel

A linda vila algarvia de S. Braz de Alportel — terra de sonho e beleza — festejou no dia 8 do corrente o 20.º aniversário da fundação do seu Sanatório Ferroviário, construído por iniciativa do sr. general Vasconcelos Pôrto, que por êsse motivo foi homenageado, nêsse mesmo dia, na capital do Norte, por numerosos ferroviários do Estado.

S. Braz de Alportel festejou dignamente o 20.º aniversário da fundação do Sanatório «Vasconcelos Pôrto».

As comemorações tiveram início às 8 horas, com uma salva de vinte e um morteiros, encontrando-se embandeirado o edificio.

Às 9 foi distribuído um bôdo aos pobres da localidade.

Cerca das dez horas chegaram os convidados e os membros da Comissão Administrativa dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, que foram saudados por uma banda de musica, sendo prestada a guarda de honra por uma fôrça de bombeiros locais.

Realisou-se em seguida um almôço, a que assistiram aquelas entidades e os doentes do Sanatório, tendo em nome dêstes falado o sr. Joaquim Machado, que ergueu a sua taça pelas prosperidades do sr. general Vasconcelos Pôrto e do director do Sanatório, dr. Gabriel Medeiros Galvão, que agradeceu a homenagem.

Findo o almôço, os convidados visitaram as instalações modelares daquêlê benemérito estabelecimento.

Às 15,30 realizou-se a sessão de homenagem ao fundador do Sanatório e ao seu director.

Presidiu o sr. eng.º chefe da primeira circunscrição de tracção dos caminhos de ferro, Francisco de Almeida Menda, secretariado pelos srs. dr. Gabriel Medeiros Galvão; José Tiago Correia; José de Sousa Uva, dr. Guilherme Pereira da Câmara, dr. Francisco Medeiros Galvão, assistente do I. N. T.; João Fernandes, inspector de tracção; Manuel Joaquim Vaz, representante do S. N. dos Ferroviários do Sul, e Manuel dos Santos Cabanas, que representava a comissão administrativa do Fundo de Assistência dos Caminhos de Ferro.

O sr. general Vasconcelos Pôrto, que não pôde ir a S. Braz de Alportel, foi, no entanto, muito vi-

sitado no seu gabinete na capital do Norte, tendo recebido também numerosas cartas e telegramas felicitando-o pela festiva data.

A linha de cintura do Pôrto

No dia 17 do corrente é inaugurada a linha de cintura do Pôrto, com a assistência do sr. engenheiro Duarte Pacheco, ilustre ministro das Obras Públicas e Comunicações, e dos srs. Governador Civil do Distrito, director Geral dos Caminhos de Ferro e diversas autoridades civis e militares.

Com esta linha fica estabelecida a ligação do pôrto de Leixões com a rêde de via larga, o que é de fundamental interêsse para o norte do país.

O Sanatório Ferroviário da Serra da Estrêla vai ser ligado às Penhas da Saúde

A Junta Autônoma das Estradas já classificou e tomou à sua conta a execução do projecto recente do sr. engenheiro Marcos Nogueira, dos Melhoramentos Rurais, para uma nova estrada, que partirá do local onde se encontra construído o admirável Sanatório dos Ferroviários, a 1.200 metros de altitude, à saída da floresta da Covilhã, e ligará o trôço, já existente até ali, com a celebrada região de turismo — as Penhas da Saúde, donde parte outro trôço construído há poucos anos e que termina na Nave de Santo António.

Essa estrada, relativamente barata, pois está orçamentada em mil contos, vai contribuir enormemente para o desenvolvimento turístico da maior e mais bela montanha do país, visto que a Serra da Estrêla só conta actualmente com uma única parte da estrada — Covilhã-Penhas da Saúde.

A nova estrada vai pôr ao fácil alcance dos turistas e de todos os amadores dos grandes espectáculos da natureza os mais altos pontos do maciço central da Serra da Estrêla e os seus mais belos e extensos panoramas.

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

O «Diário do Governo», n.º 200, I série, de 29 de Agosto publica o seguinte :

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 28:964

Sendo urgente habilitar a Administração Geral do Pôrto de Lisboa com os fundos necessários para dar cumprimento, na parte que lhe respeita, ao disposto no decreto-lei n.º 28:796, de 1 de Julho último ;

Com fundamento na alínea a) do artigo 35.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930, depois de ouvido o Ministro das Finanças, nos termos do n.º 1.º do artigo 9.º do decreto-lei n.º 22:470, de 11 de Abril de 1933 ;

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 É aberto no Ministério das Finanças, a favor do das Obras Públicas e Comunicações, um crédito especial de 6.000.000\$, a inscrever no actual orçamento da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, no artigo 6.º «Aquisições de utilização permanente», onde constituirá o n.º 3) «Aquisição de imóveis», sob a rubrica «Aquisição de terrenos, nos termos do decreto-lei n.º 28:796, de 1 de Julho de 1938».

Art. 2.º No mesmo orçamento é eliminada a quantia de 1:800.000\$, que constitue a dotação destinada ao pagamento da 1.ª prestação de um navio de salvação, descrita na alínea b) do citado artigo 6.º, inscrevendo-se a importância de 4:200.000\$ na receita extraordinária, onde constitue o n.º 6), sob a epígrafe «Parte restante do produto, do empréstimo autorizado pelo decreto n.º 28:073, de 8 de Outubro de 1937, a utilizar no ano económico de 1938, nos termos do decreto-lei n.º 28:796, de 1 de Julho do mesmo ano».

Art. 3.º No actual orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações é reforçada com 4:200.000\$ a dotação do artigo 135.º «Despesas com o material», capítulo 8.º «Administração Geral do Pôrto de Lisboa», adicionando-se no orçamento das receitas do Estado igual quantia à verba inscrita no artigo 147.º «Pôrto de Lisboa», capítulo 5.º.

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, tendo a minuta do presente decreto sido examinada e visada pelo Tribunal de Contas, nos termos do § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

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

Paços do Governo da República, 29 de Agosto de 1938. —
ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *Duarte Pacheco*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 22 de Agosto publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Erminio Soares da Costa e Sousa, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Carlos de Castro Pereira Pais, todos funcionários da Direcção Geral de

Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, procederem à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de três tornos-revolver para material de 40 milímetros de diâmetro, marca *Hille Auerbach*, fornecidos pela firma Fritz W. Meyer, Limitada.

O «Diário do Governo», n.º 200, II série, de 29 de Agosto 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 23 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 11 de grande velocidade, relativo a bilhetes semanais para seis viagens de ida e volta, entre quaisquer estações da sua rede, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

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 22 do corrente, o projecto de aviso ao público anunciando a entrada em vigor (em data a indicar) da nova tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade, pela qual são criadas assinaturas sem limite de viagens, com validade em toda a rede que explora, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 30 de Agosto publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Carpintaria e Serração Mecânica Barreirense, Limitada, para a empreitada do fornecimento e montagem de bancadas e arquivos destinados às novas oficinas gerais do Sul e Sueste, no Barreiro pela importância de 17.898\$50.

O «Diário do Governo», n.º 202, II série, de 31 de Agosto publica o seguinte :

Por despacho de 24 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações :

Luiz Gonzaga Van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — autorizado a gozar no estrangeiro a licença graciosa de trinta dias que lhe foi concedida por despacho de 2 de Junho do corrente ano, inserto no «Diário do Governo» n.º 130, 2.ª série, de 7 do mesmo mês. (São devidos emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9:605, de 19 de Abril de 1924.

O «Diário do Governo», n.º 197, II série, de 25 de Agosto publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Agosto 18

Luiz da Silva Rosa, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Agosto 19

Salazar da Conceição Ferreira Palma, fiscal de 1.ª classe de exploração e de via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 199, II série, de 27 de Agosto publica o seguinte :

Agosto 22

João Exaltação Cunha, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 200, II série, de 29 de Agosto publica o seguinte :

Por portaria de 19 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 25 :

Hélio Rodrigues Gonçalves e João Veríssimo de Sousa Neves, segundos oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral — promovidos, por concurso de provas práticas, a primeiros oficiais do mesmo quadro, nos termos da alínea b) do artigo 11.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

Mário de Sousa e Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, terceiros oficiais do referido quadro permanente — promovidos, por concurso de provas práticas, a segundos oficiais do mesmo quadro, nos termos da alínea a) do citado artigo 11.º do decreto n.º 27:236.

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

O «Diário do Governo», n.º 205, II série, de 3 de Setembro publica o seguinte :

Declara-se, para os fins convenientes, que João Maria Cardoso de Macedo e Meneses, engenheiro civil, desistiu da sua nomeação para o lugar de engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, que lhe cabia em virtude da classificação que obteve no respectivo concurso, conforme consta da lista publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio do ano findo.

Divisão Central de Estudos

Secção de Pessoal e Arquivo Geral

Agosto 22

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Agosto 23

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

José Maria da Cunha, idem — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Fernando Araújo Alegria, terceiro oficial do quadro permanente — idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 22 de Agosto publica o seguinte :

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com

a Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, para melhorar a fixação dos caminhos de rolamento das pontes rolantes das novas oficinas gerais do sul e sueste, no Barreiro pela importância de 10.400\$.

O «Diário do Governo», n.º 197, II série, de 25 de Agosto publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Jorge Vieira Bastian e Manuel Gonçalves Costa para execução da empreitada n.º 5 da linha do Tâmega, de construção de edifícios de passageiros, cais de mercadorias, retretes, cocheiras de máquinas e carruagens, casas de pessoal, plataformas, vedações e pavimentos das estradas de acesso, fornecimento de brita e obras diversas, no lanço de Celorico de Basto a Arbo de Baúlhe.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Joseph Vögele A. G., de Mannheim, representada pela firma Carlos Empis, para execução do fornecimento de quatro placas para inversão de locomotivas, destinadas às estações de Ermezinde, Leixões, Portalegre e Estremoz.

O «Diário do Governo», n.º 203, II série, de 1 de Setembro publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Teixeira de Magalhães para execução da empreitada n.º 4 da linha do Sabor, de pavimentação do largo da estação de Variz.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto da cobertura de betão armado da trincheira entre os perfis n.ºs 40 + 10 metros e 43 da linha da Boavista à Trindade.

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 sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 343^m2,80, à esquerda da linha férrea de oeste, entre os quilómetros 97,288.40 e 97,412.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Dagorda, freguesia de Santa Maria, concelho de Óbidos e distrito de Leiria; confronta ao norte com Alexandre B. C. Pereira, José Félix e José Vieira, ao nascente com o caminho de ferro, ao sul com António Marques e caminho de ferro e ao poente com António Marques, Alexandre B. C. Pereira, José Félix e José Vieira.

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

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 6 de Setembro, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 16.609\$93 como complemento desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 208, II série, de 7 de Setembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de juro da linha férrea de Miranda a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 30.496\$08 como complemento desta garantia.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 196, III série, de 24 de Agosto publica o seguinte :

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da 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 guarda-freios de 2.ª classe José Rodrigues Teixeira, aos quais se habilitam, nesta data, Sofia Rodrigues Teixeira, Maria, Armandina, António, Margarida, José Joaquim e Joaquim, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 199, III série, de 27 de Agosto publica o seguinte :

Previdência do Ferroviário Português

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, nos termos dos respectivos estatutos, a contar da última publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxilio deixado pelos sócios n.ºs 4:731, 7:897 e 223, António dos Santos Fé, Manuel de Carvalho e Sousa e Dr. Luiz Inocência Ramos Pereira, falecidos em 14, 17 e 22 de Julho findo.

O «Diário do Governo», n.º 201, III série, de 30 de Agosto publica o seguinte :

Sociedade Estoril

Caixa de Reformas e Pensões

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, os herdeiros de José Chaves, agulheiro, à pensão de sobrevivência por ele legada como contribuinte da referida Caixa, nos termos do regulamento de 25 de Abril de 1933, concorrendo à sua divisão ou impugnando o pedido já feito em requerimento pela viúva, Maria Chaves.

Findo este prazo será tomada deliberação, em conformidade com as disposições do citado regulamento.

O «Diário do Governo», n.º 206, III série, de 5 de Setembro, publica o seguinte :

Sociedade Estoril

Caixa de Reformas e Pensões

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, os herdeiros de Jaime Artur Carreira, revisor principal, à pensão de sobrevivência por ele legada como contribuinte da referida Caixa, nos termos do regulamento de 25 de Abril de 1933, concorrendo à sua divisão ou impugnando o pedido já feito em requerimento pela viúva, Beatriz Almeida Carreira. Findo este prazo será tomada deliberação, em conformidade com as disposições do citado regulamento.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



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

A ILUMINADORA DA ESTEFANIA, L.ª

Instalações Completas para Agua,
Gaz e Electricidade — Niquelagem
e Cromagem em todos os metais
Rua Pascoal de Melo, 77 — Telef. 4 4354 — LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Publicações Recebidas

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro — Relatório e Contas

Recentemente publicado, recebemos o Relatório e Contas da Gerência, no ano económico de 1937, da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Nessa publicação, juntamente com os mapas, apresenta-se o balanço, encerrado em 31 de Dezembro de 1937, do Fundo especial de Caminhos de Ferro, pelo qual se podem apreciar os valores do activo que representam valorização do Património Nacional dos Caminhos Ferro do Estado, em que foram investidas algumas verbas das dotações orçamentais, administrados por aquela ilustre e dedicada Comissão, desde a vigência do decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1937.

Pela análise das verbas que figuram neste balanço verifica-se que o Património Nacional ficou enriquecido com valores na importância de 309.320.413\$16.

Aos ilustres membros da Comissão Administrativa, presidida pelo sr. Engenheiro Rogério Vasco Ramalho, apresentamos vivas felicitações pelos brilhantes resultados da sua notável gerência.

«O Livro incompleto», por Joaquim Fernandes

A «Livraria Académica», da Calçada do Sacramento, 16, Lisboa, enviou-nos um exemplar de «O Livro incompleto», com que o jovem escritor, sr. Joaquim Fernandes, se apresenta ao público pela pri-

meira vez, cremos nós, pois não se indica neste volume qualquer outra obra já publicada.

O autor possui imaginação, escreve com espontaneidade, revela já apreciáveis qualidades de estilo e sabe dar interesse a tudo quanto escreve.

«Um povo em marcha»

Saído das oficinas da Sociedade Astória, L.^{da}, temos presente um belo album de publicidade, intitulado «Um povo em marcha», da propriedade e direcção do ilustre jornalista Armando Vi ira Pinto e do inteligente comerciante R. C. de Oliveira e Silva.

«Um povo em marcha» é uma publicação de alto interesse comercial, que nos põe em relação com as principais firmas comerciais e industriais do país, e, ao mesmo tempo, nos dá o panorama da nossa política nacional, tendo reservado um espaço largo à actividade mental da nova geração.

Abre o album com meia dúzia de palavras de Salazar, em que o Chefe põe toda a esperança, que é já certeza, do ressurgimento económico e moral desta nação, que tendo vivido desalentada, se sente hoje remozada no sangue e na alma de todos os portugueses.

Três poetas, dos mais representativos da nossa geração: Fernanda de Castro, José Régio e Mário de Sáa, não foram esquecidos neste luxuoso album, que é, por tudo, pela arte da sua impecável feitura e pelo espírito nacionalista que o anima, um livro de louvor e exaltação a um povo, que tem o seu lugar marcado na história.

As nossas felicitações e os nossos agradecimentos.

Manuel Pereira Junior

Redes e Fios de Pesca - Boias
de Cortiça - Arames e Arcos de Ferro

Sede Rua Bernardino Costa, 41 - LISBOA - Telef. 2 2711

Filiais | Matosinhos - Avenida Serpa Pinto, 150 - Telef. 303
| Setúbal - Avenida Todi, 422 - Telef. 101 e 558

Já se vende em Lisboa a verdadeira FARINHA DE SOJA

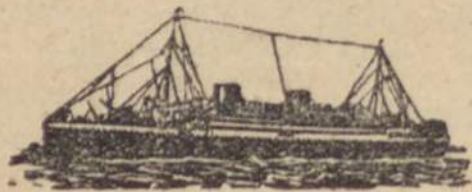
«SOYAK»

preparada sob a direcção do Dr. Berczeller, da Universidade de Oxford

Alimento natural, completo, rico em matéria azotada, em vitaminas e lecitina. A venda nas boas casas. Pedidos aos unicos representantes

L. CALDEIRA, L.^{da}

Trav. Nova de S. Domingos, 34, 1.º - Telefone 2 7968 - LISBOA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA