

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFÔNIA - OBRAS PÚBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 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

Viseu, Porta dos Cavaleiros. — Ecos & Comentários,
por SABEL. — Linha de Circunvalação do Pôrto, pelo
Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Na cidade de
Elvas. — Comemorando um aniversário. — Sociedade
«A Voz do Operário». — Caminhos de Ferro Colo-
niais. — Os nossos mortos. — O que todos devem saber.
— Terras de Portugal, por REBELO DE BETTEN-
COURT. — As novas carruagens dos Caminhos de
Ferro de Lourenço Marques, pelo Coronel de Eng.º
ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Postos de in-
formação e propaganda. — Eng.º Armando Ferreira. —
Assistência aos Pobres da Freguesia de Carnaxide. —
O Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro. — Os
transatlânticos e a Kolossal Germânia. — Linhas Es-
trangeiras. — Parte Oficial. — Ateneu Ferroviário. —
Caminhos de Ferro. — Espectáculos. — Há quarenta anos

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE OUTUBRO

NÚMERO 1219

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

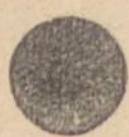
REDACÇÃO:

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 MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520 |

Ecos & Comentários

Por SABEL

Uma campanha inútil contra o fado...

O sr. Luiz Moita, que, há dois anos, segundo ele próprio confessa na recente crónica publicada em «A Verdade», fez na Emissora Nacional, uma campanha inútil contra o fado, volta, na referida crónica, a dirigir contra a canção «negroide, afro-brasileira» uma nova campanha.

É bom ouvir o sr. Luiz Moita, recordando do seu artigo de «A Verdade» o seguinte trecho, bastante elucidativo e engraçado:

«Pessoas que me querem bem, e outras, não se furtaram a dizer-me meses depois do livro publicado (refere-se ao volume — «O Fado, canção de vencidos», no qual reúnia as suas palestras radiofónicas), que nunca o Fado se cantara em Portugal, tanto como depois do ataque que eu lhe fizera. Por tal motivo os fadistas, acrescentavam, deviam estar reconhecidos a quem originara, de forma tão notável, a violenta recidiva do Fado.

Efectivamente, nunca se cantou tanto o Fado em Portugal.»

Pode-se chamar a isto, a esta confissão de derrota, o depoimento dum vencido, visto que a sua campanha resultou inútil por ter sido, no fim de contas, uma campanha ao contrário.

Não atingimos o motivo porque o sr. Luiz Moita classifica o fado como uma canção de escravos, de origem negroide, afro-brasileira, introduzida no País por volta de 1830, data antes da qual, repisa o sr. Luiz Moita, só era conhecida no Brasil, sob forma de dança.

Estaremos na presença dum racista? Dum inimigo dos nossos negros de África? Dum antipatisante do Brasil?

Somos os primeiros a concordar que, no Fado, ao lado de boas produções, existem canções inferiores. Mas isso depende dos autores das letras e dos autores das músicas.

Se, como pretende o sr. Luiz Moita, o fado nasceu no Brasil em forma de dança, esse facto não impedi o desenvolvimento extraordinário da grande nação sul americana, nossa irmã. Serão os brasileiros um povo de vencidos? Serão os brasileiros um povo de retrógrados?

Os brasileiros que agradeçam ao sr. Luiz Moita a insidiosa e infamante insinuação.

O sr. Luiz Moita não ouvia por acaso o «Fado» de Rey Colaço ou o «Fado» de Ray Coelho? Por ventura não haverá um clarão de beleza nessas duas composições?

Se o sr. Luiz Moita não conseguiu acabar com o «Fado», nem na própria Emissora Nacional, onde é o prato de resistência, se com as suas palestras só conseguiu que o Fado se cantasse ainda mais, a que vem a sua nova campanha?

Será para fazer a propaganda do seu livro, que ficou para aí, esquecido, nos armazens dos livreiros?

Abriu a Agência Escova

NOVAMENTE abriu as suas portas a conhecida Agência Escova.

No domingo passado os jornais anunciaram que, cerca da uma hora da noite, lançaram ferro na baía de Cascais quinze barcos de guerra da Armada inglesa.

Estas unidades, que devem pertencer a uma esquadra em exercícios, disseram os jornais, iluminaram vistosamente, o que constituiu um espetáculo que chamou a atenção de numerosas pessoas que veraneiam na Costa do Sol.

A iluminação foi tão grande em Cascais e nos Estoril que se os barcos não retirarem as Empresas cortam os contratos com as Companhias de Gaz e Electricidade.

Não levamos nada pelo reclame!...

Linha de Circunvalação

DO PORTO

FOI inaugurada (enfim) a linha de circunvalação do Pôrto, de Contumil a Leixões, com um ramal de S. Gemil para Ermezinde. O mais curioso, porém, é que a linha termina na estação de Leixões, sem nenhuma via de serviço que vá ao molhe Sul do pôrto de abrigo, em que se faz serviço marítimo de mercadorias e à doca n.º 1, concluída em Fevereiro, e que por ora não está apetrechada com guindastes e armazéns, nem com vias de serviço.

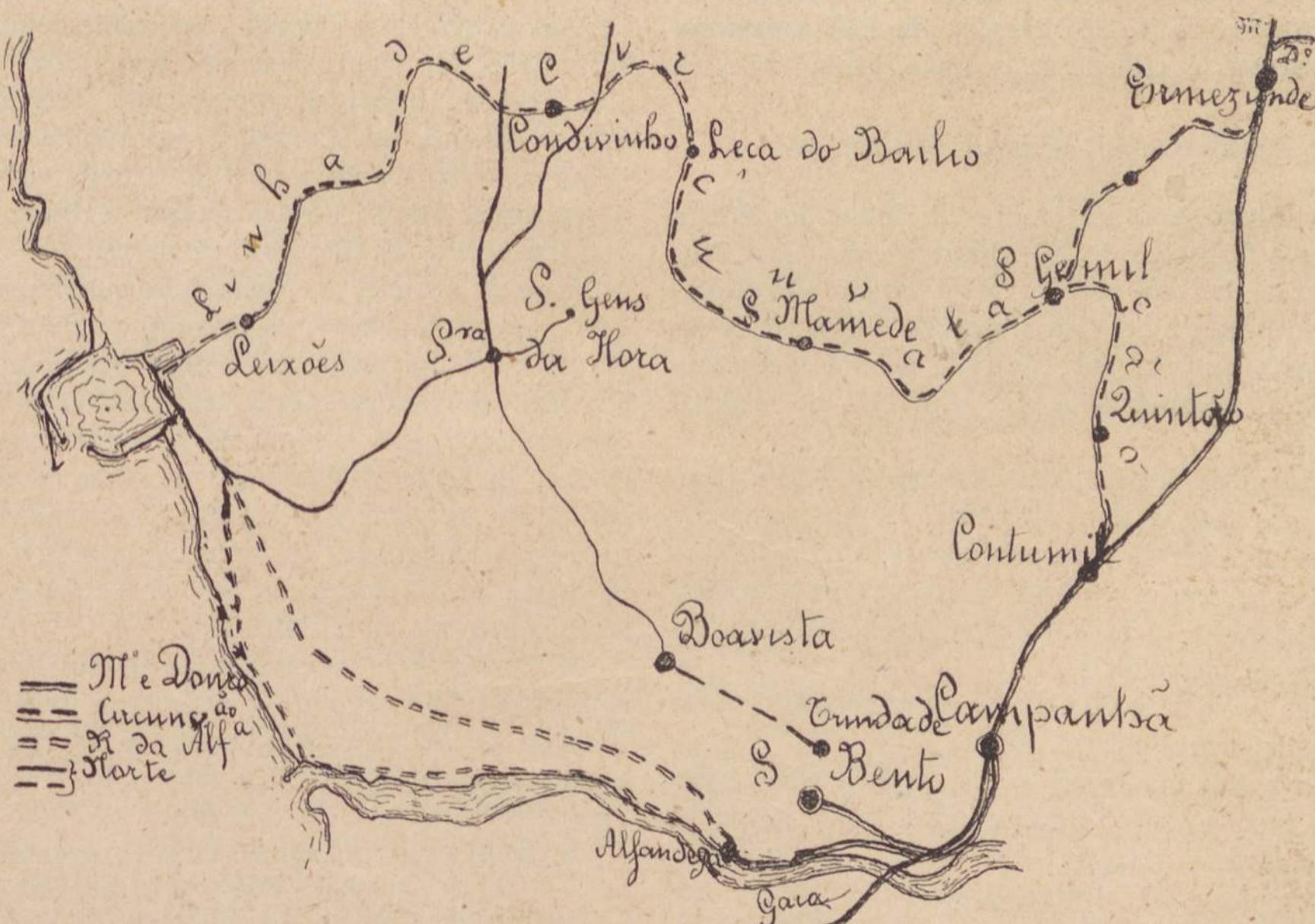
Custou-me a crer, mas afiançou-mo quem conhecia bem o caso.

Então uma linha destinada a ligar o pôrto comercial com as do Minho e Douro fica sem contacto com os cais ?!

Uma linha, a que se atribuiu tão importante função, em que se visionou intenso tráfego e se julgou conveniente contar com a segunda via e por isso, em vez de se fazer desde logo apenas as expropriações completas, se construiu logo com a infra-estrutura para via dupla, o que é excessivo;

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Uma linha, que se ligou desde logo com Ermezinde, quando bastaria por período largo trazer a mercadoria com pequeno excesso de percurso à estação de distribuição em Contumil, fica privada de relações directas com o pôrto que é destinada a servir ?



PLANTA DA LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO

Constroe-se a linha para nela circularem apenas alguns tranvias?

Pois não é intuitiva a necessidade de levar desde já uma via de serviço aos cais marítimos?

Como se explica este extravagante isolamento?

História acidentada — A gênese da linha

Vem a propósito recordar a acidentada história desta linha.

Abrira-se em 1888 o curto ramal para mercadorias da estação de Campanhã à Alfândega e fôra estudado o seu prolongamento até o pôrto de Leixões, orçado em 942 contos, segundo a lei de 1889, que fez criar a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares para a exploração das linhas de Salamanca à fronteira e do pôrto de Leixões. À Companhia incumbia a construção do ramal, em cujo projecto se introduziu em 1897 uma variante que reduzia 300 contos no custo.

O elevado orçamento do ramal levou o Conselho Superior de Obras Públicas a alvitrar, em substituição, a linha de Circunvalação, que fôra primeiro lembrada pelo distinto engenheiro Pereira Dias e saíria de um ponto da linha do Minho, próximo de Campanhã. Ponderava-se ao mesmo tempo a necessidade de rever o orçamento do ramal para o actualizar depois da crise económica de 1891.

Entretanto, a Comissão técnica encarregada de propor o plano das linhas complementares ao Norte do Mondego incluiu nela a linha de Circunvalação, derivando-a da do Minho em Contumil ao quilômetro 25 com via dupla entre essa estação e Campanhã.

O Decreto de 15 de Fevereiro de 1900 sancionou essa proposta e classificou a linha, incluindo-a no plano.

As minhas iniciativas e diligências

Promulgara-se a lei de 14 de Julho de 1899 e criara-se o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com certa autonomia administrativa e financeira e um fundo especial de receitas crescentes para ocorrer aos encargos de novas construções, obras complementares e aquisição de material circulante.

Havia, nessa ocasião, três estações do Pôrto: Campanhã, acanhada e sem possibilidade de se ampliar; S. Bento ou Central, para passageiros, em exploração provisória e sem o edifício principal nem cobertura das plataformas; a da Alfândega, acanhadíssima, para o serviço de mercadorias.

Estava prevista a de Leixões no extremo do ramal da Alfândega prolongado.

A nova Administração, a que pertenci e dei o melhor do meu esforço durante onze anos, procurou logo melhorar a situação.

Fizeram-se as obras necessárias em S. Bento; ampliou-se o terrapleno da Alfândega pela construção do muro-cais e conquista de terreno ao rio, e desta-

cou-se do projecto da linha de circunvalação a estação de Contumil para depósito de material, classificação do mesmo e formação de combóios, complementar da de Campanhã e ligada a ela pela segunda via.

Entretanto mandava elaborar activamente o projecto da linha de Circunvalação deixando-se prevista a ligação com Ermezinete, que só tarde seria necessária.

Elaborei em princípios de 1903 uma proposta de lei, justificada circunstancialmente em extenso relatório, para a construção de várias linhas com os recursos do Fundo Especial.

Essa proposta, apresentada ao Ministro Vargas, que não julgou oportuna a sua apresentação por não crer na duração do Ministério, foi entusiasticamente perfeita pelo Conde de Paçô Vieira, que lhe sucedeu na gerência da pasta e conseguiu transformá-la em lei no fim da sessão legislativa.

Entre as numerosas linhas propostas, e hoje construídas já quase todas, figurava a linha de Circunvalação.

Uma portaria de 1903 mandou rever o orçamento do prolongamento do ramal de Leixões segundo a variante de 1897 e estudá-lo conforme o traçado rigorosamente marginal, que o Conselho Superior de Obras Públicas lembrara e contra o qual protestou a Associação Comercial.

Conflito de duas correntes de opinião

Surgiu então o conflito de duas correntes de opinião no meio comercial do Pôrto.

A primeira queria larga adaptação do pôrto de Leixões ao serviço comercial, conjugada com ligações ferroviárias, especialmente com a linha de Circunvalação. Era seu principal representante Henrique Kendall, presidente do Conselho de Administração da Companhia das Docas, a qual encarregou os ilustres engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas de elaborarem o projecto do pôrto comercial.

A outra corrente era principalmente representada pelo negociante Pedro de Araújo, político influente do partido progressista. Segundo o seu modo de ver, o pôrto de Leixões devia ser quase só de abrigo e complementar, sob o ponto de vista comercial, do do Douro, onde se deviam fazer as obras necessárias e aproveitar os elementos comerciais existentes. Altrava-se a conquista de terrenos no Ouro próximo da barra e o estabelecimento, aí, de um entreposto servido pelo ramal da Alfândega.

A revisão do orçamento do ramal elevara-o a 1.096 contos ou a 681, segundo a variante de 1897 e faltava o trôço de Matosinhos a Leça para o tornar comparável com o da linha de Circunvalação, o que o elevara a 780, ou mais 280 que esta.

A Associação Comercial havia conseguido que na lei de 1903 se previsse a construção do ramal por ela, se a Companhia das Docas a não levasse a efeito.

É ocioso referir todas as peripécias de estudos e

controversias havidas, que levaram, sob o ponto de vista técnico, alheio a paixões e competições locais, a assentar na necessidade da linha Contumil-Leixões e do prolongamento, rigorosamente marginal, do ramal de Alfândega do Ouro, deixando-se para mais tarde o eventual prolongamento do Ouro a Leixões.

Construir as duas linhas seria desperdício condenável, tanto mais que era possível diminuir a distância de aplicação das tarifas entre Leixões e a Alfândega para compensar o maior percurso pela linha de Circunvalação.

Peripécias ocorridas de 1900 a 1905

A Associação Comercial opôs-se ao traçado marginal e conseguiu que fôsse mandado suspender o estudo.

Pediu também que fôsse consultada a Companhia das Docas acerca da construção do trôço da Alfândega a Leixões, a fim de poder exercer a faculdade de o construir prevista na lei de 1903 se a Companhia demitisse de si o encargo. Respondeu esta com o projecto Loureiro-Viegas de 1906.

Em 14 de Agosto de 1903 o Conselho de Administração dos C. F. E. informava:

1.º — que o trôço Alfândega-Leixões, do custo de 700 contos, devia ser construído pela Companhia das Docas ou pela Associação Comercial;

2.º — que a linha de Circunvalação, do custo de 500 contos, devia ser construída pela Administração dos C. F. E.;

3.º — que no caso de se restringir, por economia, o plano das obras proposto, se devia suprimir a linha marginal e construir apenas a de Circunvalação, até que o aumento de movimento aconselhasse a construção da primeira.

O famoso entreposto do Ouro, próximo da barra, era uma invenção recente, contando com o terrapleno de 12,5 hectares, que se conquistaria ao rio.

A ligação com a Alfândega e Leixões era defeituosa e cara, pois custaria 900 contos o prolongamento.

Não referirei as complicadas peripécias dêste caso do ramal, prolongadas até 1910, ano em que fiz, sobre o assunto, uma conferência no Pôrto.

Defendi a boa doutrina, preconizando a construção da linha de Circunvalação, o pôrto comercial de Leixões e melhoramentos no rio Douro; o prolongamento marginal do ramal da Alfândega até o Ouro, que poderia mais tarde, se preciso fôsse, ser ligado com a linha de circunvalação e, portanto, com Leixões.

Em Janeiro de 1910 foi encarregada uma comissão técnica de estudar o problema de Leixões e das suas relações com a rede ferroviária.

A Comissão pronunciou-se pelo prolongamento rigorosamente marginal do ramal de Alfândega e pela ligação directa de Ermezinete com Leixões.

O projecto da linha de Circunvalação fôra aprovado em 4 de Julho de 1905, depois de várias peripé-

cias que omitirei. O orçamento era de 499 contos, a que havia que juntar 109 para a segunda via cujo adiamento se propunha.

O Conselho dos C. F. E. propôs a transferência de 80 contos para imediata realização das expropriações, o que foi aprovado por decreto, que não chegou a ser publicado no *Diário do Governo*. No dia em que foi assinado mandou-se proceder logo às expropriações e chegaram os engenheiros a ir para o campo iniciá-las em 13 de Julho de 1905.

Pedro de Araujo, que se opunha à construção e era grande influente político do partido progressista, então no poder, pediu e obteve, por intermédio do Conselheiro José Luciano de Castro, que fossem suscitadas as expropriações e a publicação da portaria de aprovação do projecto e do decreto sobre expropriações.

E assim se travou a construção da linha!

A estação de Contumil

Logo que foi publicado o Decreto de 15 de Janeiro de 1900 e classificada a linha, propuz, e foi aprovado, o seu estudo do qual se destacasse o da estação de Contumil, origem da linha e subsidiária da de Campanhã.

Aprovado o projecto, procedeu-se à construção da estação e foram-se também fazendo as obras de alargamento para a segunda via entre Campanhã e Contumil.

Em 31 de Dezembro de 1910 estavam gastos 100 contos nas duas obras e havia muito que a nova estação era utilizada para depósito e classificação de material.

Uma nota oficiosa

Quando estava escrita a primeira parte do artigo, recebi uma *Breve notícia histórica* sobre os *Estudos e construção da linha de Cintura do Pôrto*.

(Sempre se chamou de *circunvalação* e não de *cintura* que é galicismo escusado).

Esse folheto, publicado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ilustrado com um mapa do perfil e das diversas empreitadas e outro corográfico da região, contém interessantes e minuciosas indicações acerca dos estudos da linha, nos quais se multiplicaram as variantes desde 1912 até chegar ao traçado executado.

A resenha histórica dos primeiros tempos até 1911 é deficientíssima e não acentua a função atribuída à estação de Contumil e à sua imediata construção.

Começam as referências mais minuciosas com o projecto de uma linha de Ermezinete a Leixões determinado pela Portaria de 25 de Maio de 1911, que punha de parte ilegalmente o que estava determinado pelo Decreto de 1900, que classificara a Linha de Circunvalação, definindo a directriz, correspondente à função, de Contumil a Leixões.

Na cidade de Elvas

O banquete anual dos amigos de Elvas decorreu com grande brilhantismo

É costume na velha cidade fronteiriça, heróica das lutas com Castela em 1658 e 1711, a organização de um almôço tradicional por ocasião das festas em honra do Santuário do Senhor Jesus da Piedade.

Este ano o repasto teve lugar numa quinta proxímo da cidade, e propriedade do nosso amigo sr. José Guerra, conceituado comerciante de Elvas.

Assistiram além dêste os srs.: Francisco Braz, José Maria Ribeiro, Agostinho Nunes, Guilherme de Carvalho, Elvino Jantarão, Amaro Rente, José Guerra, Ricardo Ranita, António Pimenta, Júlio Machado, Pompeu Caldeira, João Espadinha, D. Mariano Sim-fuego, António Rosado, Bernardino Farinha, Dr. António Alves Vieira, Dr. Vasco de Sá Carneiro, Domingos Serra, Luís Machado e Carlos d'Ornellas.

Abrilhantou esta interessante festa o Grupo "Esticadinho" de Elvas, da qual fazem parte dois grandes elementos musicais, srs. João Espadinha e José Ribeiro.

Aos brindes usaram da palavra vários oradores sendo levantado um brinde à Imprensa portuguesa. Em nome desta Revista agradeceu o nosso director Carlos d'Ornellas.

A lei posterior, de 1903, que autorizara a construção, definiu a linha do quilómetro 2,5 a Leixões.

Punha-se assim de parte o estudo feito e aprovado, no qual houvera uma variante estudada ao mesmo tempo que o projecto com um extenso túnel com mais de 700 metros que a encarecia e não compensava o encurtamento.

Quando foi apresentado em 1912 o projecto Ermezinde-Leixões o Conselho de Administração dos C. F. E. teve o bom critério de mandar estudar o curto ramal de S. Gemil a Ermezinde para ligar com essa estação a linha projectada em 1904. Ordenou ainda outros estudos. Surgiram novas variantes em 1915, 1930 e 1933.

Em 1915 foi adjudicada uma empreitada que não foi executada.

Seguiram-se outras em 1925, 1926, 1931, 1934, 1937 e 1938.

O assentamento com carris de 40 quilos e 18 metros foi confiado à C. P.

Foi desde 1927 que os trabalhos adquiriram certo incremento.

Comemorando um aniversário

reuniram-se numa simpática festa de confraternização o pessoal e a direcção da LIVRARIA PORTUGÁLIA

Para comemorar a passagem do primeiro aniversário da nova gerência da popular Livraria Portugália, reuniram-se no dia 17 do mês findo, num interessante banquete de confraternização, a Direcção e empregados, de todas as secções do modelar estabelecimento. Durante a refeição que decorreu sempre muito animada, usou da palavra em primeiro lugar o nosso director Carlos d'Ornellas, amigo íntimo dos directores da Portugália, que, num impulso digno de elogios, conseguiu dar vida nova a um estabelecimento dos mais conhecidos no meio lisboeta pelos intelectuais, tanto portugueses como estrangeiros, graças à acção honesta e trabalhadora da sua direcção. Terminou por brindar pelas prosperidades da "Portugália" e pelo seu pessoal que tão dedicadamente tem auxiliado dentro das suas posses, os seus directores srs. Raúl Dias e Pedro de Andrade. Usaram ainda da palavra os srs.: drs. Abrantes Ferrão e Castilho Pereira que enalteceram as qualidades de carácter e de trabalho dos componentes da nova direcção da Livraria Portugália, homenagem esta que foi coroada por uma salva de palmas. Por fim tanto o sr. Raúl Dias como o sr. Pedro de Andrade, tiveram palavras de agradecimento para com os oradores e seus empregados. Durante o dia foram recebidos inúmeros telegramas de felicitações. O banquete terminou com uma homenagem especial à Imprensa portuguesa.

Os 18 quilómetros de linha levaram, pois, 11 anos a construir.

Podia-se ter realizado considerável economia adiando a infraestrutura da segunda via, por largo tempo desnecessária, bem como a do ramal de Ermezinde.

Lamentamos que no folheto citado não se dê conhecimento do custo total da linha, pormenor que seria interessante.

* * *

Eis, em resumo, a história triste e complicada de um melhoramento que promovi com todo o ardor pelo qual pugnei oficialmente durante 10 anos e que sem a intervenção abusiva da política de caciques teria sido levado a efeito até 1910.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro não recebeu convite para se fazer representar na inauguração da linha. Também não o recebeu A Voz. Compreende-se... e registamos.

Sociedade "A VOZ DO OPERARIO"

A Sociedade de Instrução e Beneficência *A Voz do Operário*, à qual a população de Lisboa deve os maiores serviços e cuja acção benéfica o Estado reconheceu com simpatia e gratidão, agraciando-a com o Oficialato da Ordem de Cristo e Grande Oficialato da Ordem de Instrução Pública e considerando-a ainda Instituição de Utilidade Pública, vai alargar o âmbito da sua actividade, que em nome do interesse colectivo vem tão notavelmente desenvolvendo desde 1883.

Conta antecipadamente a benemérita Sociedade com o favor do público.

A Voz do Operário que ministra instrução primária a 4.200 crianças e adultos, concentra escolas profissionais, fornece às crianças milhares de refeições, distribui calçado e artigos de vestuário aos alunos necessitados e enxovals a recém-nascidos filhos de sócios e assiste à população escolar com excelentes serviços médicos, estuda presentemente não só a organização de uma Colónia Balnear Infantil, como pretende também abrir mais escolas e construir, para algumas, instalações modelares como as da sua magnífica sede social.

Para comprovar a sua actividade e a sua larga esfera de beneficência, basta referir que em 1937 a Sociedade dispendeu em enxovals 10.660\$00, em subsídios a sócios 134.536\$00, em assistência às crianças das escolas 75.786\$10 e em serviços escolares 772.062\$70.

As pessoas que desejarem contribuir para o desenvolvimento da maior obra particular de Instrução e Beneficência existente no país, podem inscrever-se como sócios protectores com a cota anual mínima de 30\$00.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Angola foi autorizada a fazer a encomenda de três trimotores para serviço de passageiros e transporte de malas do correio, para ser estabelecido nesta colónia um serviço semelhante ao que está sendo efectuado em Moçambique.

Registamos que no Ultramar português é posta em execução uma exploração aérea, com serviço nacional, que ainda não foi possível estabelecer na Metrópole.

A direcção dos mesmos caminhos de ferro foi também autorizada a adquirir material para os seus serviços, no valor de 2.500 contos.

Os nossos mortos

CAPITÃO MANUEL FERRAZ DE MENEZES

Faleceu no dia 5 de Setembro, em Coimbra, para onde seguirá, a fim de se submeter a uma me-



Capitão Manuel Ferraz de Menezes

lindrosa intervenção cirúrgica, o sr. capitão Manuel Ferraz de Menezes, açoreano, natural da Ilha Terceira.

Era um grande carácter e de grande de invulgares qualidades de trabalho. Serviu no ultramar exemplarmente e na metrópole exerceu cargos de alta confiança.

O capitão Menezes possuia o Grau de Cavaleiro da Ordem Militar de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa.

A sua família, e em especial a sua filha, a distinta compositora, D. Manuela de Menezes Bonito, apresentamos os nossos sentidos pesames.

O que todos devem saber

TAXA MILITAR

Pela última reforma do Exército, o limite de idade para servir no activo, que estava fixado em 45 anos, passou para 48. Nestes termos, todos os indivíduos recenseados em 1917, e anos seguintes têm a pagar ao Estado, mais duas anuidades da taxa militar.

Esta medida não tem, porém, efeito nos indivíduos recenseados a partir de 1917 que tenham pago ao Estado todas as suas taxas por antecipação.

Os Distritos de Recrutamento Militar estão afixando editais em que o assunto é devidamente explanado e desenvolvido.

TERRAS DE PORTUGAL

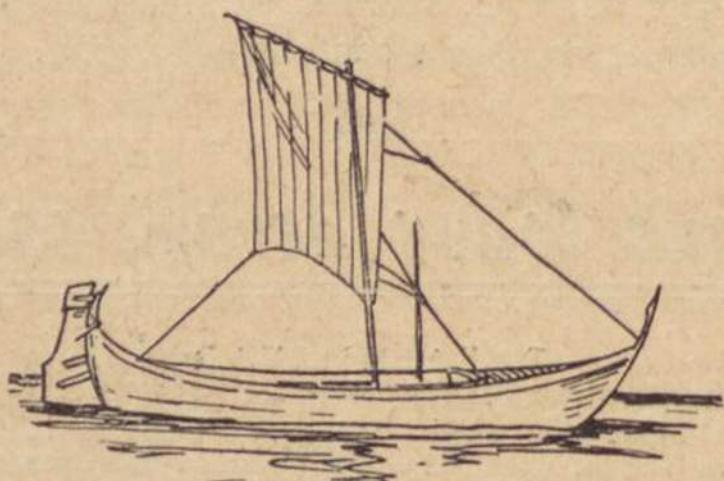


AVEIRO — Carregamento de sal

AVEIRO é uma das mais belas cidades do país. Tem recursos naturais para vir a ser, além dum importante centro de turismo, um grande centro industrial, quando as obras do seu pôrto estiverem totalmente concluídas.

A sua ria constitue, pelas salinas, uma riqueza, e pelo seu pitoresco, uma atracção.

Quem chega a Aveiro em caminho de ferro, fica logo agradado com o aspecto da sua vasta e bela Estação, e a sua Avenida, que começa a povoar-se de magníficas moradias, dá-lhe um ar de cidade moderna, mas sem perda do cunho português.



AVEIRO — Bateira Mercantel

Aveiro tem também um magnífico parque e um museu regional, em cujo rez-do-chão se admira o sumptuoso tumulo, em mármore, da

AVEIRO — Cidade de Turismo

UM TIPO POPULAR

Princesa Santa Joana. Como curiosidade diremos que Aveiro é a terra do número 2. Com efeito, a linda e pitoresca cidade possue 2 freguesias; 2 pontes e cada ponte 2 arcos; 2 Senhores dos Passos; 2 Nossas Senhoras de Fátima; 2 quarteis, o de Infantaria e o de Cavalaria; 2 grupos dramáticos; 2 clubes desportivos; 2 mercados; 2 linhas de Caminho de Ferro, e 2 clubes recreativos.

E tem Aveiro, também, um tipo popular, dos mais curiosos do país, que conquistou a simpatia geral da cidade. É Luiz Filipe Lopes Viseu.

Usa pêra à Afonso Costa e anda fardado, como se fôsse militar de país exótico. Foi engraxador, mas um dia deixou o ofício porque lhe meteram na cabeça que tinha sido nomeado, por

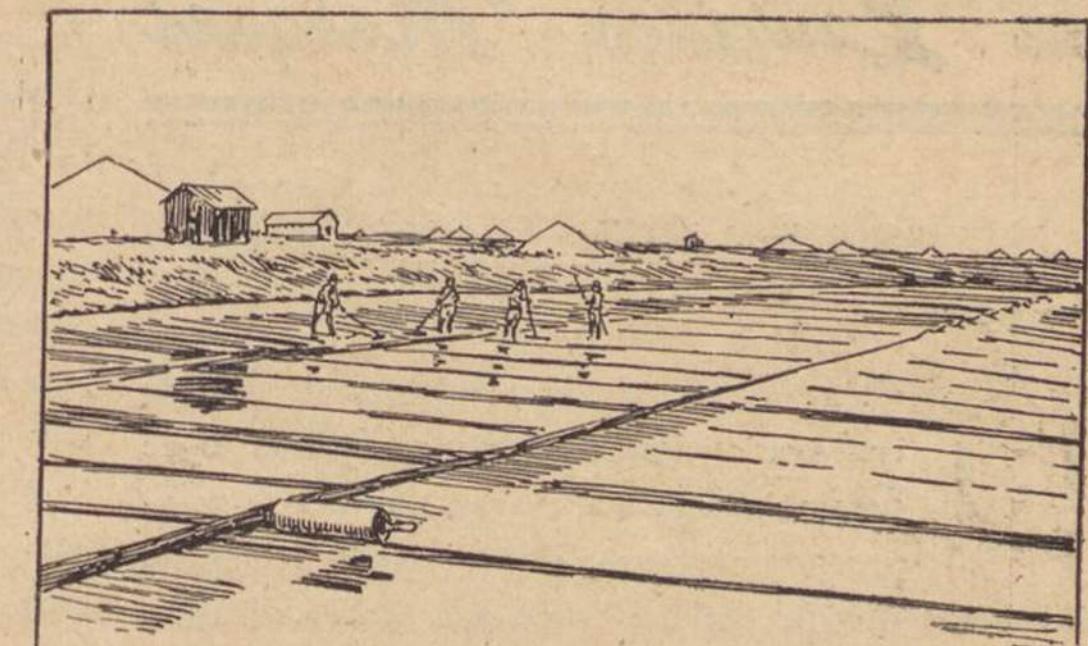
despacho ministerial, fiscal das obras do Parque. E todos os dias, mal começava o trabalho dos operários, lá comparecia êle, solícito, vigilante, zelando os interesses do país e da cidade. Um correspondente dum jornal do Pôrto, por brincadeira, tratou-o, numa noticia, por engenheiro. E êle convenceu-se de que era, efectivamente, engenheiro. Há meses, estava convencido de que ia ser chamado a Lisboa para fazer parte do Ministério.

Apesar dos seus desequilíbrios, é inofensivo. Tratam-no por Luizinho. Os rapazes não o apupam e no Café da Pastelaria Central conta com amigos.

O Hospital dá-lhe de comer. Alguns bemfeiteiros pagam-lhe o aluguer do quarto. Honrado em extremo, podem confiar-lhe oiro em pó. Não



AVEIRO — Pescador



AVEIRO — Marinhas de sal

fala mal de ninguém, nem provocou desordem em sua vida. É um maníaco — não é um turbulento.

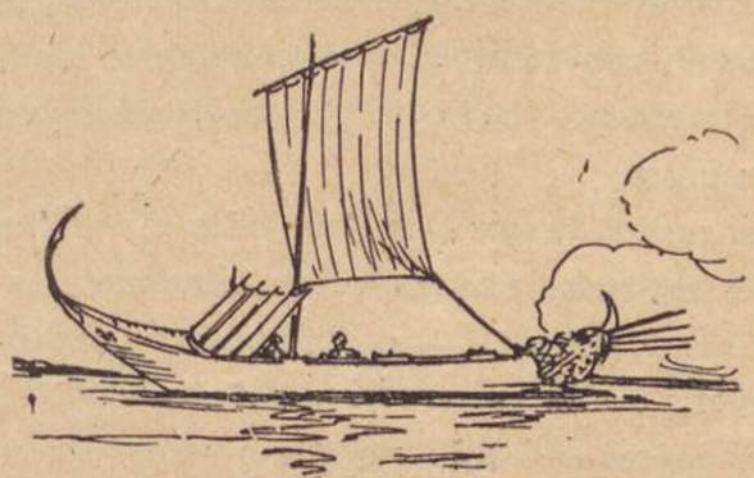
Quando era engraxador, mandou imprimir cartões em que se lia o seguinte:

«Luiz Filipe Lopes Viseu, engraxador diplomático, pinta com muita seriedade e engraxa com muita delicadeza tanto senhoras como homens.

Tudo a preços baratos e diplomáticos a tôda a hora e sem compromissos».

E assinava:

«Ilustre Pintor e Engraxador de Luxo».



AVEIRO — Chinchorra ou Esguicho

Simpático Luizinho! Dêle não viria mal algum ao mundo e aos homens!

REBELO DE BETTENCOURT

As Novas Carruagens dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

SC. F. L. M., iniciais pelas quais muitas vezes se designa o sistema ferroviário de Lourenço Marques, acompanharam sempre os progressos que a viação acelerada incessantemente regista, quer no material, quer nos métodos de exploração.

A frenagem automática; a iluminação das carruagens pela electricidade; a instalação de compartimentos de banho em cada carruagem e de lavatórios em todos os compartimentos; o dispositivo em beliches, permitindo a todos os passageiros viajarem deitados durante a noite com roupa desinfectada, fornecida pelos próprios caminhos de ferro à razão de 1 shelim, ou sem roupa, se o passageiro a não deseja; tudo isto ia aparecendo ali muito antes do que os caminhos de ferro da Metropole o registassem.

O vapor sobreaquecido; as locomotivas de grande potência, como as Pacific e Santa Fé; tudo emfim que representa progresso é logo adoptado nestes caminhos de ferro.

Coube agora a vez às carruagens de 1.^a classe com ventilação integralmente condicionada, isto é, carruagens com temperatura constante, no interior, e portanto isoladas do meio ambiente em que circulam.

Nos meses de frio — e as regiões planálticas do interior registam muitas vezes temperaturas bastante inferiores a 0°, — a temperatura dentro das carruagens oscila entre 16,6 e 21,2 graus.

Nos meses de verão em que o calor, por vezes, é asfixiante, mormente nas zonas do litoral, a temperatura no interior dos compartimentos pode ir de 22,2 a 26,7 graus.

É de notar que a temperatura podia ser uniforme, tanto no inverno como no verão; mas isso

não convinha, porque os contrastes exagerados nos momentos de entrada e de saída de passageiros, podia ser muito prejudicial à saude destes. É preciso pois manter um certo equilíbrio entre a temperatura do interior e a do ambiente exterior.

A regulação da temperatura dentro da carruagem é automática, e é assegurada por meio de termostatos actuando electricamente nos circuitos do motor de refrigeração ou nas resistências eléctricas do aquecimento.

Por outro lado, consegue-se também que a humidade do ar que se respira seja a mais conveniente para os órgãos respiratórios. O grau de humidade mantem-se à volta de 0,50 ou 0,60, mesmo quando a atmosfera do exterior está quase saturada.

O arrefecimento do interior da carruagem consegue-se por meio de um compressor. O fluido empregado é o «Freon», ou seja a dicloro difluorometana. Experiências repetidas mostraram que este fluido se pode empregar sem o menor inconveniente.

Um gerador de corrente, montado num dos «bogies» da carruagem, acciona o motor do compressor.

O conjunto da instalação frigorífica pesa cerca de 4,5 toneladas.

O aquecimento consegue-se com o emprêgo de resistências eléctricas.

Cada carruagem tem um quadro privativo que mostra ao condutor do comboio as condições de temperatura e de humidade do meio exterior e pelo conhecimento delas regula ele o grau de aquecimento ou de arrefecimento que deve empregar.

O ar do exterior é aspirado e misturado com uma certa quantidade de ar que já existe dentro da carruagem. Esse ar é filtrado e introduzido dentro dos compartimentos por frestas existentes à altura do tecto da carruagem.

Ventoínhas aspiradoras obrigam o ar a circular, saindo dos compartimentos pela parte inferior das portas destes para o corredor. Daqui, ou é expelido para fora da carruagem por meio de aspiradores colocados no compartimento do banho, ou vai, através de fendas praticadas no tecto da carruagem, misturar-se com o ar aspirado do exterior para entrar novamente na circulação.

A velocidade desta é tal que não ocasiona a formação de correntes que seriam prejudiciais ao organismo do passageiro. A velocidade da corrente

Postos de informação e propaganda

O Secretariado da Propaganda Nacional, vai criar, ao longo da raia, nas principais localidades por onde se faz o trânsito internacional, pequenos postos de informação e propaganda, de modo a que os estrangeiros que nos visitam ou vêm permanecer demoradamente no nosso país, começem, logo de entrada, a formar de nós um juizo seguro e justo.

É uma iniciativa a todos os títulos louvável.

Esses postos de informação serão de instalação muito simples. Em cada uma, uma camponeza, vestida com trajo característico, oferecerá aos viajantes de categoria objectos típicos e publicações da propaganda, ao mesmo tempo que fornecerá informações sobre a vida portuguesa e esclarecimentos que necessários forem.

O Secretariado de Propaganda Nacional conta com o apoio e a colaboração das autoridades da fronteira, devendo o primeiro posto ser instalado na estação de Vilar Formoso, que é actualmente a de maior movimento.

Outros postos se seguirão ao longo da fronteira luso-espanhola, tendo sido admitida a ideia de que nas principais gares marítimas e aeródromos do país idênticos postos vão ser igualmente montados.

de ar é medida por meio de um anemômetro e regulada pelo condutor.

As paredes, o pavimento e o tecto da carruagem estão isolados.

Os vidros das janelas são duplos.

A carruagem assim equipada, marcha isolada do meio exterior, quase insensível às variações da temperatura e da humidade desse meio. O ar que se respira é absolutamente normal, purificado e com temperatura e grau de humidade quase constantes.

O passageiro dentro da carruagem sente-se bem.

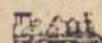
Mas além da ventilação condicionada, última palavra em matéria de conforto, as novas carruagens apresentam sensíveis progressos sobre as carruagens existentes.

Em primeiro lugar o leito forma com o corpo da carruagem, que é metálico, um conjunto rígido, diminuindo as probabilidades de «telescopagem» em caso de acidente.

Os vidros das janelas são inquebráveis.

ENG.º ARMANDO FERREIRA

Em viagem de turismo partiu para o estrangeiro o nosso preso amigo e secretário Engenheiro Armando Ferreira, secretário geral da Companhia dos Telefones, que regressará em breve a Lisboa.



Assistência aos Pobres da Freguesia de Carnaxide

A simpática iniciativa da Liga dos Melhoramentos e Recreios de Algés, a-pesar-da tenaz resistência motivada pela rotina, vai ser uma realidade.

Quasi organizado o cadastro respectivo, começa hoje esta benemerita colectividade a prestar auxílio pecuniário aos pobres inscritos, que se provou, pelas informações cuidadosa e criteriosamente co hida, serem dignos de ser socorridos.

Com o desejo de ampliar ainda mais a sua acção benéfica, a Liga dos Melhoramentos e Recreios de Algés submeteu à aprovação do Sr. Governador Civil do Distrito de Lisboa alterações aos seus estatutos, que já se acham aprovadas. Com as alterações introduzidas poderá ser atingido o fim em vista: Socorrer os pobres que na freguesia vivem em manifesta indigência e ainda a pobreza envergonhada, dando-lhes assistência médica, pecuniária e agasalhos.

Além disto, e para complemento desta obra humanitária, será instituído um refeitório onde lhes será fornecida alimentação, sempre que para tanto haja os necessários recursos, que esperamos obter, contando com o auxílio das pessoas de bom coração, a quem confrange o mal alheio, a desgraça dos que, mercê das suas condições sociais, não podem angariar, com o seu esforço, o pão de cada dia.

A Liga dos Melhoramentos e Recreios de Algés, enviou a numerosas pessoas uma circular pedindo a sua adesão a esta simpática instituição.

É com verdadeiro prazer que nos fazemos éco d'este humanitário gesto, que só deve merecer os mais calorosos elogios de todos aqueles que procuram suavizar, tanto quanto possível, a vida dos desprotegidos da sorte, e assim, por nossa parte, felicitamos o grupo de pessoas que está à testa da Liga dos Melhoramentos de Algés, que espera merecer o apoio dos habitantes da freguesia, para poder tornar mais eficiente a sua nobre acção.

Não há o risco de se estilhaçarem na cara dos passageiros.

As carruagens têm além de uma casa de banho, circulação de água, quente ou fria, conforme a estação, em todos os compartimentos.

A decoração destes é luxuosa. Emfim: são carruagens verdadeiramente modelares.

E não se pense que elas andam só em combóios de luxo. Circulam nos combóios ordinários, por ora só nos combóios de serviço combinado; mas dentro em breve também andarão nos de serviço interno, para o que estão sendo encomendadas mais algumas.

Dá vontade de ir até Lourenço Marques, só por se ter o prazer de viajar em carruagens tão luxuosas e tão confortáveis.

Uma descrição mais completa delas encontra-se no Documentário Trimestral de Moçambique, número de Junho, donde respiégamos estas informações para conhecimento dos leitores da *Gazeta*.

O artigo do Documentário é assinado pelo distinto engenheiro daqueles caminhos de ferro, Sr. Sousa Santos.

O Estatuto Jurídico das Caminhos de Ferro

Revisão do Decreto de 1864

(Continuação do número anterior)

A subordinação das expropriações às regras gerais do direito, com a intervenção do Ministério Público, e a isenção da contribuição pela transmissão dos bens expropriados são regras que nenhuma observação motivam e que justamente se fundam na entrada no domínio público dos bens expropriados.

Afigura-se-nos, porém, ser defeituosa a redacção do artigo 9.º, a que preferiríamos que fôsse dada a seguinte forma:

«A transmissão para as empresas ferroviárias de imóveis ou direitos imobiliários, provenientes de contrato ou expropriação, não está sujeita a qualquer imposto ou contribuição, desde que os bens ou direitos adquiridos sejam encorporados no domínio público e isso conste da respectiva escritura.»

O sistema de exploração

O artigo 10.º da Proposta parece ter um grande alcance, estipulando o princípio geral de que os caminhos de ferro devem ser construídos e explorados por empresas particulares, mas afinal a Proposta vem anular por completo o princípio, que assim parece estabelecer, dizendo no § 1.º do mesmo artigo que o Estado poderá assumir o encargo de construir e explorar por conta própria quaisquer linhas férreas, sem a menor restrição. Assim não se define o sistema que o Estado pretende adoptar, não nos parecendo que à curiosa expressão de que «o Estado poderá assumir o encargo» se queira dar a significação de que o Estado só reservará para si as linhas não remuneradoras, o que seria um tanto forçado.

Parece que o legislador não devia ter hesitado na preferência entre os dois sistemas, tam eloquentes são os testemunhos em vários países dos maus resultados da exploração pelo Estado. Os poucos que ainda se mantêm fiéis a esse condenado sistema procuram reduzir-lhe os maus efeitos, entregando a exploração a autoridades particulares com larga autonomia, como o fizeram a Suíça em 1897, a União Sul-Afri-

cana, a Austrália e a Alemanha, quando teve de aplicar o Plano Dawes.

São por demais conhecidos os argumentos em favor da exploração pelo Estado. O argumento político funda-se na omnipotência das grandes empresas dominadoras da imprensa e até dos poderes públicos; eloquientemente exclamava Lamartine em 1848: «Não, nunca um Governo, nunca uma Nação terá constituído fora de si própria um poder mais ameaçador e mais invasor do que aquele que vós ides formar entregando o vosso solo, a vossa administração e cinco ou seis biliões às novas Companhias!». O argumento financeiro reivindicava para o Tesouro Público todos os lucros que provêm da exploração egoísta de um serviço público. Técnicamente enfim pretende-se que o Estado terá sempre em vista na sua exploração o interesse geral e não os mesquinhos interesses privados; ele coordenará melhor todos os meios de transporte e assegurará melhor, sem se poupar a despesas, a segurança.

Tudo isto, que caberia talvez na ideologia de 1848, não é sustentável perante as lições da experiência e o exame dos factos. Nunca as empresas adquiriram um domínio político em qualquer país, antes vemos as suas concessões serem sucessivamente alteradas em proveito do Estado e nunca delas. Dos avultados lucros anunciados nunca participaram os accionistas das empresas ferroviárias, permanentemente privados de dividendo, e ainda há poucos meses esta Câmara se ocupou de um expediente legal destinado a aliviar a angustiosa situação financeira dos nossos caminhos de ferro; mal iria ao Estado se tivesse a seu cargo os resultados da exploração da nossa rede ferroviária. Sob o aspecto técnico nunca se afirmou a superioridade das redes do Estado, onde até as estatísticas mostram uma mais elevada percentagem de acidentes.

Não pretendemos alongar-nos numa bafienta e já por demais vulgarizada discussão. A verdade é que a exploração de caminhos de ferro tem de ter hoje mais do que nunca um carácter comercial, que se não compadece com as funções da administração pública. É indispensável na actualidade seguir cuidadosamente o tráfego, atraí-lo e servi-lo, o que não é

próprio de um serviço do Estado. Lembremos a consideração preliminar do relatório da Proposta de que a indústria dos caminhos de ferro deixou de ser um monopólio e preguntemos se é admissível que o Estado venha entrar numa luta de concorrência com outras empresas particulares de transporte. Para mais nem é exacto dizer que se oferecem dois sistemas de exploração: pelo Estado ou por empresas particulares, pois mesmo neste a intervenção do Estado é constante, como o comprovam numerosas disposições deste mesmo diploma que estamos apreciando.

Fraca é a justificação que no relatório da Proposta se encontra do disposto no artigo 10.º e seu § 1.º. O relatório diz que se afirmou o princípio de preferência em favor da construção e exploração por empresas particulares, mas a verdade é que tam ampla é a redacção do artigo como a do seu parágrafo e quando muito poderemos entender que abertamente se contradizem. Menos se comprehende a justificação, no referido relatório, do § 1.º. Diz-se aí que convinha prever a hipótese de uma empresa particular querer assumir o encargo de construir e explorar qualquer linha férrea considerada pelo Governo como de grande interesse público e indispensável. Ao Estado competiria então construí-la e explorá-la pelos seus próprios meios, por os interesses da comunidade nacional tal justificarem.

Julgamos que por lapso tipográfico faltará um «não» no primeiro dos dois citados períodos. Compreende-se que o Estado assuma o encargo da construção e exploração de uma linha de grande interesse nacional, não havendo empresa particular que o queira fazer. Mas seria absurdo que o Estado o fizesse precisamente por haver uma empresa particular que a tal se prestasse!

Entendemos que a Proposta não deve hesitar em afirmar a sua preferência pela exploração por empresas particulares, no que não fará mais do que repetir o que dispõe o Estatuto do Trabalho Nacional, aprovado pelo decreto-lei n.º 23.048, de 23 de Setembro de 1933. Neste se afirmou desassombradamente a primazia a dar à iniciativa privada no progresso económico da Nação e consequentemente a renúncia do Estado às explorações de carácter comercial e industrial, mesmo que constituam exclusivos. Apenas se admite exceção para quando o Estado possa conseguir benefícios que não seriam obtidos sem a sua acção (artigos 4.º e 6.º).

Fácil e lógico parece trasladar estes mesmos princípios para a nova lei de caminhos de ferro, mantendo assim a devida unidade na nossa legislação. Nos seus próprios termos, a solução preconizada no Estatuto do Trabalho Nacional tem perfeita aplicação aos caminhos de ferro.

Devem estes ser confiados à iniciativa privada. Pode haver, embora em improvável hipótese, linhas de interesse nacional, económico ou estratégico, que, por não serem lucrativas, não provoquem pedidos de concessão ou só os suscitem em termos inaceitáveis para o Governo. Ainda então será talvez possível promover êsses pedidos em condições satisfatórias desde que o Estado garanta a sua eficiente assistência financeira, participando da gerência da respectiva empresa, nos termos do artigo 33.º da Constituição e do artigo 6.º do Estatuto do Trabalho Nacional. Se ainda assim não houver empresa que se abalize a construir e explorar a linha, então e só então caberá ao Estado encarregar-se dela.

Deve pois o Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro consignar claramente estas normas. Para isso bastará manter como regra o artigo 10.º da Proposta sem alteração e substituir o § 1.º pelo seguinte:

«Excepcionalmente poderá o Estado financeirar e participar na gerência das empresas que construirão e explorarem linhas de interesse nacional, cuja concessão não tenha podido ser adjudicada, ou encarregar-se directamente da sua construção e exploração».

Sobre a forma da concessão mantém a proposta o costume de se fazer apenas uma convenção, em vez de juntar à convenção um caderno de encargos, como é de uso em muitos países. A convenção geralmente encerra as cláusulas financeiras da concessão, ao passo que no caderno de encargos se regula a execução das obras, a conservação da linha, as tarifas, a caducidade da concessão, etc.. Entre nós tudo se inclui no diploma da concessão, sendo certamente indiferente adoptar um ou outro regime.

O que é certamente vantajoso é manter unidade entre todas as concessões e a isso justamente visa o artigo 10.º da Proposta.

Bom é pois que se determinem na lei, como o faz o artigo 10.º da Proposta, os elementos que obrigatoriamente têm de constar do acto de concessão. Apenas temos de sugerir, além de mudanças de forma, que na alínea d) se diga «sua revisão» e que se inverta a ordem das alíneas h) e g), por esta dever ser a última em virtude do seu carácter facultativo e geral.

Não comprehendemos todavia o que significa o § 2.º do artigo 10.º. Se quere dizer que os contratos no seu termo podem ser substituídos por novos contratos e que estes podem ser diferentes dos anteriores é certamente uma inutilidade. Não pode querer implicar a faculdade de alterar um contrato durante a sua vigência, pois isso é incompatível com o carácter das cláusulas contratuais. Parece que a ideia terá sido a de prever nos contratos os períodos em que as suas cláusulas possam ser revistas, mas isso é inútil por já se ter dito na alínea d) do artigo. Propomos pois a eliminação deste parágrafo, que para nada serve e que todavia pode dar lugar a perigosas interpretações.

Parece também que a Proposta se inclina para as concessões directas e não para as adjudicações públicas, o que é louvável, pois a grande soma de capitais exigida para a construção de um caminho de ferro será mais facilmente reúnida por uma única entidade do que por uma série de concorrentes sem a certeza de serem preferidos. A própria redução de encargos estimulada pela adjudicação é perigosa e pode originar no futuro prejuízos graves e sérias decepções. Actualmente acresce que a questão não tem importância prática, pois dentro do sistema de agrupamentos adoptado pela proposta já de antemão se sabe a quem poderá ser concedida qualquer nova linha.

Ainda com referência ao sistema de exploração notamos que a proposta eliminou por completo o artigo 24.º do projecto elaborado pela comissão nomeada por portaria de 21 de Fevereiro de 1936, o qual permitia às empresas de caminhos de ferro utilizar qualquer meio de transporte por terra, por água e pelo ar. Ora não há razão para não permitir a uma empresa de caminhos de ferro exercer uma actividade que, nos domínios da legislação aplicável, a qualquer pessoa é lícito exercer. Mas, além disso, em toda a parte se tem entendido que, privadas as empresas ferroviárias do seu antigo monopólio e combatidas por outros meios de transporte, é legítimo que elas se possam defender, praticando elas próprias essas formas de transporte e combinando-as com a que lhes é peculiar.

Tem-se aqui em vista o transporte combinado, que é diverso do transporte coordenado, porque naquele não há, como neste, tantos contratos quantos forem os meios de transporte empregados, mas apenas um único contrato abrangendo todo o percurso. Para isso é necessário verificar as condições regulamentares para todos os que participam no transporte, prevendo-se a responsabilidade de cada um deles e aplicando-se uma tarifa única, calculada no ponto de expedição. Não tem importância entre nós a combinação da linha férrea e da navegação fluvial, por não existirem grandes vias de navegação interna, como o Danúbio ou o Reno. Maior alcance pode ter a combinação do rail com a via marítima, já equiparada àquela na Convenção de Berna e de que a Alemanha fez uso

desde 1890 para o comércio com a sua colónia da África Oriental, exemplo digno de ser seguido entre nós para as exportações destinadas ao nosso ultramar. Mas a importância principal pertence certamente ao automóvel, usado como afluente do caminho de ferro.

Julgamos que se pode hoje facilmente justificar o acordo entre uma empresa ferroviária e uma empresa de transportes automóveis para o estabelecimento de uma tarifa especial comum. Já não subsiste o preconceito que se opunha à concessão de uma tarifa preferencial a uma empresa de camionagem, em detrimento das suas concorrentes, pois tal prática é consequência necessária do reconhecimento de que já não subsiste o monopólio ferroviário.

A ligação com a aviação, embora hoje rara, deve empregar-se no futuro. Já existe na Suécia, na Alemanha e na Bélgica e deve-se prever em Portugal, para quando tivermos carreiras aéreas devidamente exploradas. Não pretendemos que a Proposta regule todas estas combinações de transporte, que suscitam, sob muitos aspectos, complexos problemas de difícil solução. Mas julgamos legítimo desejar que a Proposta pelo menos as não impossibilite de futuro. E a isso visa precisamente, nos seus termos gerais, o novo artigo, cuja introdução na Proposta preconizamos.

Correspondendo, embora por palavras diferentes, ao pensamento da comissão, somos de parecer que se deveria incluir na Proposta um novo artigo nos seguintes termos:

«As empresas de caminhos de ferro podem celebrar contratos de transporte, em que utilizem, à sua escolha, isolada ou cumulativamente, a via férrea e quaisquer outros meios de transporte por terra, água ou ar, sem prejuízo quanto a estes da respectiva legislação aplicável».

Agrupamento das linhas

O artigo 11.º da Proposta prevê o agrupamento de linhas, imposto pelo Estado, segundo as suas afinidades geográficas e económicas, formando uma unidade de exploração com as linhas de cada grupo. Admite também que esse agrupamento se possa fazer por iniciativa das empresas (artigo 12.º), mas sempre com a prévia autorização do Governo. Já o decreto n.º 13:829 mandara organizar um plano de agrupamento de linhas do País, a executar gradualmente (artigos 8.º e 10.º), o qual veio a ser aprovado pelo decreto n.º 18:190. Antes disso já o decreto de 1864 tornara dependentes de aprovação prévia do Governo os ajustes entre diversas empresas para a sua fusão (artigo 2.º, § 3.º).

É geral a tendência hoje para a coordenação de linhas ferreas. A independência de empresas que servem uma mesma região, isoladasumas das outras no campo administrativo, financeiro e técnico, só traz inconvenientes. Convém acabar com o parcelamento de um serviço público feito ao sabor e ao acaso das concessões, evitando surdas concorrências e caminhando para a união perfeita, que deve existir, não só entre os caminhos de ferro, mas entre todos os meios de transporte do País. Merece, pois, o nosso inteiro aplauso a doutrina da Proposta incumbindo o Governo de promover a proveitosa unificação ferroviária.

Não agrada a redacção do artigo 11.º, que parece poder ser vantajosamente substituída pela seguinte:

«O Estado poderá impor, fixando em lei especial as condições respectivas, o agrupamento, segundo as suas afinidades geográficas e económicas, das linhas de interesse geral, construídas e a construir, incluídas no Plano, e em tal caso formará com as linhas de cada grupo uma unidade de exploração».

Também o § 3.º parece dever harmonizar-se com o próprio artigo, para o que se modificará a sua redacção.

Também receamos que se possa depreender dos artigos 11.º e 12.º que a simples transferência de concessões por parte das empresas não carece de prévia aprovação do Governo. Tal liberdade não é claramente de admitir e por isso julgamos de boa prudência introduzir no § único do artigo 12.º as seguintes palavras: «bem como as transferências das suas concessões».

Igualmente neste se deve falar em unidade de exploração, como no artigo 12.º, e não em unidade de regime, expressão de incerta significação.

Fiscalização das empresas

O artigo 13.º da Proposta institue a subordinação geral de todas as empresas à indispensável fiscalização do Governo. Sobre a amplitude e funcionamento desta, assuntos verdadeiramente melindrosos, nada diz a Proposta, que os remete para uma organização a decretar pelo Governo.

Todavia ainda não pode merecer o nosso inteiro acordo a redacção do artigo 13.º da Proposta. Atribue esta competência à fiscalização do Governo em tudo o que diga respeito ao objecto da concessão e ao modo como as empresas aplicam as leis gerais que lhes digam respeito. «Para que falar em leis gerais? Então não há que fiscalizar também a aplicação das leis especiais? Preferímos, pois, que, em vez de «leis gerais», se dissesse «disposições legais».

Ainda podemos considerar como normas de fiscalização as disposições dos artigos 17.º a 20.º da Proposta sobre direitos e obrigações das empresas.

O artigo 14.º amplia com vantagem o artigo 25.º do decreto de 1864 e o artigo 28.º do decreto n.º 13:829, estabelecendo a sujeição das empresas não só aos tribunais, mas também às leis portuguesas, e impondo uma maioria de portugueses nos respectivos corpos administrativos. Mais se dispõe que na administração das empresas não possa influir qualquer organismo dirigente com sede no estrangeiro e que o pessoal por elas empregado seja português, embora se respeitem os direitos adquiridos pelo pessoal estrangeiro, em reduzidíssimo número, que nelas actualmente existe. São disposições de salutar nacionalização, que só louvores merecem e que coroam a evolução já felizmente levada a cabo na mais importante das nossas empresas ferroviárias, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na reforma dos seus estatutos aprovada pelos decretos n.ºs 20:493, de 10 de Novembro, e 20:692, de 31 de Dezembro de 1931.

Sómente a redacção do artigo é manifestamente defeituosa e propomos a sua substituição nos seguintes termos:

«As empresas de caminhos de ferro, singulares ou colectivas, qualquer que seja a sua nacionalidade e a dos seus sócios e obrigacionistas, ficam sujeitas às leis e tribunais portugueses, e a maioria dos membros dos seus órgãos administrativos será constituída por cidadãos portugueses residentes em Portugal».

Lembramos que a redacção do § 2.º pode parecer que querer conferir a nacionalidade portuguesa ao pessoal das empresas. Melhor seria dizer:

«Deverá ter a nacionalidade portuguesa todo o pessoal dos quadros permanentes das empresas, cujas funções se exerçam em Portugal e se relacionem com a administração, direcção dos serviços e exploração das linhas, bem como todo o pessoal operário».

Pelo artigo 15.º impõe-se à empresa o dever essencial de fazer uma exploração conveniente. É claro que esta se rege pelos regulamentos de exploração, que devem ser aprovados pelo Governo, pelo que se tornam obrigatórios, tanto para os agentes das empresas, como para o público.

O plano dos trabalhos de construção e suas alterações e dos de reparações, que modifiquem o projecto primitivo, dependem sempre da prévia aprovação do Governo. Já assim dispunha o artigo 11.º do decreto de 1864. Dá-se a esta função do Governo uma grande latitude. Entende-se que él pode modificar os projectos que lhe são apresentados, inspirando-se em razões de segurança ou mesmo só em motivos de ordem económica. Assim, por exemplo, pode fixar o número e localização das estações a construir. Terminada a construção, porém, já é diversa a amplitude da acção governamental. Já então não pode impor, por exemplo, a construção de uma nova estação. Pode, porém, a todo o tempo exigir obras que visem à segurança do público, como o estabelecimento de desvios, de sinais, etc. Por visível lapso, a alínea a) do § único do artigo 10.º da Proposta fala em «trabalhos de aplicação de linhas», quando certamente quis dizer trabalhos de ampliação.

Igualmente carecem de aprovação do Governo as propostas, que com mais propriedade designaremos por projectos, ou modelos de material circulante novo ou reconstruído. Trata-se apenas de uma disposição geral, pois muito mais ampla é a intervenção do Estado no que respeita à boa conservação do material circulante, às suas experiências, à iluminação e aquecimento das carruagens, à sua comodidade, aos freios e aparelhos de segurança, etc.. Convém todavia esclarecer que só carecem de aprovação do Governo as viaturas de transporte público, não se devendo subordinar a tal exigência as *draisines* e outros meios de transporte para uso interno das empresas.

A abertura da Linha à exploração é subordinada à prévia vistoria e recepção pelos agentes do Estado, como já o dispunha o artigo 15.º do decreto de 1864. Devem na mesma ocasião ser verificadas a existência e qualidade do material circulante e devem ser aprovados os regulamentos de vigilância, polícia e segurança, de segurança da circulação e da exploração comercial.

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nas suas já citadas observações, mostrou a conveniência de poder autorizar, em casos excepcionais, em linhas ainda em construção, o transporte de trigos, adubos, etc.. É uma faculdade que só pode ter utilidade. Por isso concordamos em que se modifique o § único do artigo 18.º, acrescentando-lhe «ou outros excepcionais e especialmente autorizados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro». É certo que na redacção actual a Proposta não proíbe tal facto, mas ainda mais claro é certamente mostrar que não é taxativa a norma actual do § 2.º.

Certamente por lapso a Proposta fala em resistência e qualidade do material, quando a resistência não é mais do que uma qualidade. Sem dúvida se quis fazer referência à existência e qualidade do material, o que bem se comprehende.

Para a observância desta regra insere o § único do artigo 19.º uma cominação severa, que, porém, não deve ser adoptada sem que pelo menos as empresas possam apresentar a sua justificação e contrapor a sua opinião, certamente não menos autorizada, à de qualquer agente da fiscalização do Governo. Julgamos, pois, que se deve acrescentar o seguinte: «se, depois de ouvida e para tanto interpelada».

Responsabilidades das empresas

O artigo 20.º da Proposta torna as empresas responsáveis pelas servidões temporárias ou permanentes, ocupação de terrenos e extração de materiais, ressalvando as restrições impostas pela própria Proposta aos direitos dos proprietários dos prédios confinantes. É a fiel reprodução do artigo 13.º do decreto de 1864, o qual se acha consagrado pelo uso. Não podemos todavia deixar de reconhecer a impropriedade jurídica dos termos usados neste artigo. Propomos, pois, que él se substitua pelo seguinte:

«As empresas são responsáveis, nos termos das leis da expropriação e de viação pública, pela violação dos direitos e obrigações emergentes das servidões, temporárias ou permanentes, ou referentes à ocupação dos terrenos e extração de materiais necessários para a execução dos trabalhos autorizados pelo Governo. Não se compreendem neste artigo as restrições impostas pelos artigos 36.º e 37.º».

São também as empresas responsáveis pelos danos causados a proprietários, rendeiros ou colonos nos seus bens móveis ou imóveis, em consequência das obras por elas feitas. O § 1.º do artigo 13.º do decreto de 1864 tinha igual redacção, mas acrescentava «salvo a responsabilidade em que incorrerem aqueles que dos mesmos danos forem causa». Era confusa a exceção. Não se referia certamente aos agentes da empresa, pois isso equivaleria a abolir a responsabilidade desta. Tratando-se de terceiros o preceito era inútil, pois se outros, que não o caminho de ferro, forem causa do dano, já decerto aquele não terá de responder por elos. Bem fez pois a Proposta em eliminar as últimas palavras do § 1.º do artigo 13.º do decreto de 1864. Não nos pode, porém, merecer igual louvor a redacção do § 1.º deste artigo da Proposta, que indevidamente se afastou da terminologia do nosso Código Civil. Melhor seria redigir do seguinte modo o final do parágrafo: «das perdas e danos, nos seus bens móveis e imóveis, que necessariamente resultem da execução dos trabalhos autorizados».

Esclarecendo a responsabilidade que pertence às empresas e aos seus agentes, determina a Proposta que caiba às primeiras a responsabilidade civil e aos últimos a responsabilidade criminal, como já dispunha o decreto de 1864. Não se pode na verdade considerar feliz a forma desta disposição, tirada do projecto diploma de 1864. A generalidade do que diz em matéria de responsabilidade civil não quer certamente abranger todos os casos em que as empresas ferroviárias podem nela incorrer. Nem a disposição assim expressa adiantaria o quer que fosse aos vários e complexos preceitos legais que regulam a responsabilidade civil das empresas ferroviárias. Claro é que não devemos admitir uma interpretação que tornaria completamente inútil e superflua uma disposição de lei. Pensamos pois que o fim do disposto no § 2.º foi o de separar e distinguir, para os casos previstos no artigo respectivo, a atribuição da responsabilidade civil às empresas e a da responsabilidade criminal aos seus agentes, embora desta ainda as empresas participem em casos excepcionais. Sendo assim, a redacção do § 2.º deverá ser a seguinte:

«A responsabilidade civil pelos actos e omissões referidos neste artigo cabe às empresas e a responsabilidade criminal à pessoa ou pessoas singulares que nela incorrerem».

Acrescenta, porém, ainda a proposta duas novas cominações:

a) São imputadas às empresas as multas por transgressões praticadas em serviço pelos seus agentes ou empregados;

b) São imputadas às empresas as responsabilidades originadas em delito de descaminho ou contrabando, em que não hajam denunciado quando os saibam, e praticados pelos mesmos agentes ou empregados.

Logo à primeira leitura se reconhece que a redacção desta segunda parte do parágrafo não é feliz. Tal como está, estabelece uma injustificada dualidade de regime para as multas por transgressão e para as responsabilidades por descaminho ou contrabando. Com efeito, parece que as empresas respondem pelas primeiras em qualquer caso, pelas segundas só quando nelas sejam coniventes ou as conheçam e não as denunciem.

Não podemos crer que seja esta a intenção da Proposta. Seria uma violência inaudita condenar a empresa pelas transgressões dos seus agentes, contrariaria abertamente o princípio

pio da atribuição a estes da responsabilidade criminal, consignada no mesmo parágrafo, e incitaria os ditos agentes a incorrerem em multas que nada lhes custariam. Nada justificaria a diversidade de regime para os dois casos previstos no parágrafo.

Creemos, pois, corresponder à verdadeira intenção do autor da Proposta, apresentando a seguinte redacção:

«Se os agentes ou empregados da emprêsa incorrerem em multa, por transgressão praticada em serviço, ou em responsabilidade, por delitos de descaminho ou contrabando, com êles será solidáriamente responsável a emprêsa, se tiver sido cúmplice ou conivente nas referidas infracções.

Se a emprêsa, nos termos do parágrafo anterior, tiver de pagar as multas ou os direitos, ficará sub-rogada nos direitos do Estado contra os transgressores».

É uma consequência natural da disposição anterior.

Pessoal das emprêses

Reeditando o que determinava no seu artigo 17.º o decreto de 1864, a Proposta deixa às emprêses a liberdade de escolha do seu pessoal, salva a restrição já referida quanto à nacionalidade. Cabe ao Governo impor a sua substituição ou aumento, quando fôr inhábil, desleixado ou insuficiente, como já dispunha o § 1.º do artigo 17.º do decreto de 1864. Com referência às funções dos agentes juramentados, mantêm-se os preceitos do decreto de 1864 (artigo 17.º, § 2.º).

Refere-se, porém, a Proposta aos administradores de concelho ou bairro, entidades que não são mantidas pelo Código Administrativo. Dever-se-ia substituir essa indicação pela de «autoridade policial superior do respectivo concelho».

Embora consagrado por um longo uso, pode talvez parecer excessivo o privilégio conferido no n.º 2.º aos agentes das emprêses, o qual nem sempre é concedido às próprias autoridades públicas, quanto à fôrça em juizo dos autos por êles levantados. Pareceria mais razoável limitar essa prerrogativa, dizendo o seguinte:

«Lavrar autos, com testemunhas ou sem elas, das violações das leis ou regulamentos, os quais, referindo-se às transgressões de legislação própria de caminhos de ferro, farão fé em juizo até prova em contrário».

Há na Proposta, em confronto com a legislação anterior, uma inovação importante, pela qual se permite aos agentes das emprêses colaborarem na polícia e fiscalização necessárias para cumprimento das leis e regulamentos sobre transportes por vias diferentes do caminho de ferro. É concessão valiosa para as emprêses se poderem defender de ilegítimas concorrências e útil inovação para o Estado, que assim dispõe de um contingente suplementar para o numeroso efectivo que a fiscalização do transporte por estrada exige.

Talvez seja, porém, excessivo dar neste caso aos agentes das emprêses facilidades tali amplas como aquelas que êles exercem propriamente em matéria ferroviária. Por isso preferimos suprimir as palavras «nos termos dos números anteriores».

Mais determina a Proposta que os agentes das emprêses, exercendo funções de polícia, sejam equiparados aos funcionários públicos, quanto aos crimes que cometam ou quanto aos crimes contra êles cometidos.

É uma consequência natural da missão de autoridade pública que lhes é confiada.

A forma verbal destas disposições merece todavia reparos e por isso sugerimos para elas diversa redacção.

Repetindo o preceito do artigo 14.º do decreto de 1864, a Proposta manda punir como co-autores os gerentes, engenheiros e empreiteiros pelos factos que resultem de trabalhos

relacionados com o caminho de ferro, não autorizados pelo Governo, que se traduzam em dano contra as pessoas ou contra as coisas.

Não parece haver razão para individualizar a classe dos engenheiros, restringindo a esta tal responsabilidade. Seria preferível substituir a pela designação de funcionários superiores.

Também é estranha a expressão de co-autores, que só contraria o rigor jurídico que quis talvez aparentar. Melhor é dizer «serão punidos pelos factos». É mais simples e certamente mais exacto.

Não reproduz a Proposta os artigos do decreto de 1864 relativos à responsabilidade das emprêses e seus agentes em caso de acidentes. Não o fez, certamente, por desejar manter sem alteração as normas aplicáveis do nosso Código Civil. Ainda êste não estava promulgado à data do decreto anterior, tornando-se por isso então necessárias regras, hoje dispensáveis, na legislação especial de caminhos de ferro.

Tarifas

A Proposta subordina os transportes por caminhos de ferro ao Código Comercial, salva a legislação especial aplicável. O decreto de 1864, no seu artigo 19.º, indicava expressamente os artigos do Código de Ferreira Borges aplicáveis e introduzia-lhes algumas alterações.

A Proposta parece inclinar-se pois para o conceito antigo dos civilistas que viam no transporte por caminho de ferro um simples contrato de direito privado entre a emprêsa e o seu cliente. Assim as emprêses eram simples comerciantes e comerciais eram os ajustes e convenções que celebravam. Surgiu depois uma reacção contra êste sistema, alegando o monopólio de que gozava a emprêsa e o carácter imperativo de muitas cláusulas dos contratos que celebrava. Pretendeu-se dar o predominio ao carácter de serviço público que tem a actividade das emprêses.

Sem querermos alongar-nos na discussão dessas teses, temos de reconhecer que difícil era pôr fora do âmbito do direito privado os contratos entre o caminho de ferro e os passageiros ou donos de mercadorias transportadas. Mas hoje a questão mudou muito de aspecto, visto que, como o reconhece o relatório da Proposta, findou o monopólio do caminho de ferro. Daí resulta, como inevitável consequência, a preponderância que se tem de dar ao carácter comercial das emprêses ferroviárias, embora se não conteste que elas têm a seu cargo um serviço de utilidade pública.

Nestes termos é justa a disposição geral da Proposta, pela qual se deve entender que na legislação especial, modificadora das regras do direito comercial, se incluem as tarifas legalmente aprovadas, as convenções internacionais devidamente ratificadas e os regulamentos próprios da exploração comercial.

Entra depois a Proposta na parte de capital importância que se refere às tarifas. É onde mais se deverá acentuar o seu espírito innovador, em vista da profunda transformação que os transportes sofreram nos últimos anos.

Mantém a Proposta a clássica distinção entre tarifas gerais e especiais, parecendo acabar com a tarifa de despesas acessórias, pela sua natureza e conteúdo independente daquelas.

Segundo a Proposta haverá uma tarifa geral elaborada pelas emprêses e aprovada por lei. Surge aqui o primeiro reparo. Perfilha a Proposta o sistema de agrupamento de emprêses em unidades geográficas ou económicas, o que subentende a diversidade de condições entre elas. Já daí se pode derivar a consequência lógica de que pode ser diverso o seu regime tarifário. Por outro lado o reconhecimento de que os caminhos de ferro vivem hoje em regime de concorrência deve conduzir lógicamente a dar à sua exploração a máxima flexibilidade possível.

(Continua no próximo número)

Os Transatlânticos e a Kolossal Germânia

A Inglaterra e a França parecem disputar-se a primazia do domínio dos mares não só com seus vasos de guerra mas igualmente com os seus monstruosos transatlânticos.

Foi a França quem primeiro lançou às aguas as



PARIS — Jardim do Trocadero e Torre Eiffel

ilhas flutuantes: *Normandie* e *Ile de France*, e a seguir, recentemente, o *Atlantique*.

A Inglaterra tem apenas o *Queen Mary*, com tonelagem equivalente ao do *Normandie*, isto é uma coisa parecida com 70 mil toneladas.

A Inglaterra, que não querer perder a supremacia vai elevar o número dos navios de grande tonelagem, com dois novos e assombrosos monstros marinhos: *Mauritânia* e *Queen Elizabeth*.

E a Alemanha? Os seus navios *Bremen* e *Europa* são inferiores, em tonelagem, aos franceses e ingleses.

O orgulho da Kolossal Germania não pode suportar essa inferioridade e corre por isso o boato de que os alemães vão construir um transatlântico superior, mas esmagadoramente superior, aos franceses e ingleses, com 90 mil toneladas de deslocação, mais de 20 mil do que qualquer dos maravilhosos monstros flutuantes da Inglaterra e da França.

...E foi em cascas de noz que os portugueses descobriram o mundo e prolongaram a Europa...

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA

A locomotora «Diésel», que começou a funcionar nas linhas férreas dos Estados Unidos em 1920, está actualmente em voga nas mesmas linhas, pois já são 30 as que circulam ali. Estas locomotoras estão a substituir as que eram movidas a vapor. Até há pouco, o «Diésel» era aplicado mais a automóveis, a tratores, máquinas de construção e camions.

A preocupação primacial dos construtores dos motores «Diésel» tem sido a redução do seu peso por cavalo de força.

BRASIL

A «Baldwin & American Locomotek Works» e mais companhias americanas, vão construir, destinadas ao Brasil, 26 locomotivas e 1.000 vagões. Estas companhias procuram obter do governo um crédito a longo prazo, que lhe permita consumar o negócio.

INGLATERRA

A velocidade nos meios de transporte é hoje a preocupação máxima das grandes companhias de todo o Mundo. A Inglaterra perdeu alguns «records» interessantes e é justo destacar o que foi obtido no trajecto Londres-Glasgow. O «Coronation Scot», assim se chama o combóio «recordman» d'este percurso, vai aos Estados Unidos representar a indústria inglesa, percorrendo 338 cidades norte-americanas num total de 3.000 milhas.

Este combóio é hoje conhecido em toda a Europa, depois de ter percorrido as 400 milhas em seis horas e meia, isto é, em Julho de 1937, no trajecto Londres-Glasgow. Possui este modelar combóio oito carruagens, tendo uma equipagem de 2 maquinistas, 2 fogueiros e um engenheiro-mecânico.

ITÁLIA

O combóio eléctrico que faz serviço entre Roma e Nápoles, acaba de percorrer a distância que separa estas duas cidades italianas, em uma hora e 23 minutos. Dá, assim, uma média de 153 quilómetros horários, num percurso de 214 quilómetros. Este combóio é constituído por 3 carruagens, acionado por seis motores geradores duma corrente de 3.000 «volts», com 1200 cavalos de força. Em vista da velocidade as janelas são fixas por meio de ar acondicionado.

Engraxe só com

M I M I

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.º

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 204, II série, de 2 de Setembro publica o seguinte:

Por portaria de 25 de Agosto findo, visada pelo Tribunal de Contas em 31 do mesmo mês:

José Ferreira, segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido, por concurso de provas práticas, a primeiro oficial do mesmo quadro, nos termos da alínea b) do artigo 11.º do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembro de 1936.

António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, terceiro oficial do referido quadro permanente — promovido, por concurso de provas práticas, a segundo oficial do mesmo quadro, nos termos da alínea a) do citado artigo 11.º do decreto n.º 27:256.

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

O «Diário do Governo», n.º 206, II série, de 5 de Setembro de 1938:

Por despacho de 25 de Agosto findo do director geral:

Luiz França de Sousa, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 25, idem:

João Soares Barbosa, idem - idem, idem.

Por despacho de 31 de Agosto findo do director geral:

Augusto César das Neves, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Em harmonia 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 30 do corrente, o projecto de uma tabela de preços para a zona Pôrto-Leixões, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em harmonia 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 30 do corrente, o projecto do 1.º aditamento ao cartaz F. C. 540, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 6 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 de garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela,

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 10.862\$28 como complemento desta garantia.

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

Por portaria de 25 de Agosto findo, visada pelo Tribunal de Contas em 31 do mesmo mês:

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro mecânico de 3.ª classe, contratado — colocado definitivamente no quadro permanente desta Direcção Geral, na vaga que ocupa, nos termos do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 1 do corrente do Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da 1.ª Repartição (Serviços Gerais) — autorizado a gozar intercaladamente a licença graciosa de trinta dias que lhe foi concedida por despacho desta Direcção Geral de 10 de Agosto findo, publicado no «Diário do Governo» n.º 191, 2.ª série, de 18 do mesmo mês.

Por despacho de 2 do corrente do director geral:

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 209, II série, de 8 de Setembro publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente do director geral:

António Augusto Pereira de Castro, adjunto da Inspecção de Exploração — trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 3 do corrente do director geral:

José Pereira Serra, condutor de obras públicas, contratado — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 210, II série, de 9 de Setembro publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente:

Júlio José dos Santos, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por contrato de 31 de Agosto findo, visado pelo Tribunal de Contas em 7 do corrente:

Francisco Pessoa Júnior — nomeado, mediante concurso de provas práticas, escrivário de 2.ª classe, contratado, do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA