

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1435



1—OUTUBRO—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Estudando a ecónomia dos Caminhos de Ferro sem pessimismo nem optimismo, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro.</i>	429
Recordações de Viagem, Por terras galegas, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	432
Há 50 anos	434
A Construção do Caminho de Ferro Montijo-Alcochete	435
Publicações recebidas.	435
Os novos estatutos da C. P.	436
Recortes sem Comentários	438
Parte Oficial.	440
Espectáculos	440

ESTUDANDO A ECÓNOMIA

dos Caminhos de Ferro

sem pessimismo

nem optimismo

P o r A M É R I C O V I E I R A D E C A S T R O

Engenheiro civil (A. P. P.)

II

VAMOS continuar a resposta ao sr. capitão Jayme Gallo, esperando concluir-la neste artigo sem demasiadamente o alongar.

Sobre os melhoramentos indicados pelo nosso ilustre contraditor no seu artigo de 16 de Agosto último, acrescentaremos que os caminhos de ferro tem quase um século de existência, e todos esses melhoramentos, em conjunto, são ainda insuficientes para as exigências do actual tráfego, e que alguns deles foram mal dirigidos *económicamente*. Assim, bem poucos tem sido executados no sentido de tornar mais eficientes os serviços de mercadorias, como o indica o pequeno aumento da carga desses comboios e o acréscimo constante do seu percurso, em comparação com a melhoria nos prejudiciais serviços de passageiros. Ora, nós pensamos que, a bem da economia dos caminhos de ferro e da economia da nação, deveria ter sucedido exactamente o contrário.

Não conhecemos as verdadeiras causas dessa maneira de proceder, nem nas nossas

considerações vai sombra de desprimor para a administração da C. P.

Quanto à «electrificação» já bastante temos dito para não nos demorarmos nesse assunto, sem dúvida aborrecido para muitos, *mas da maior importância para a economia da nação*.

Ajuntaremos apenas que as insignificantes percentagens das linhas electrificadas em todo o mundo mostra bem que os resultados económicos dessa transformação têm sido desanimadores. Se assim succede nas linhas *ricas*, peores serão ainda *nas linhas mais pobres da Europa*.

No anterior artigo já respondemos à observação do sr. capitão Jayme Gallo de que a electrificação dos nossos caminhos de ferro era necessária para consumir os milhões de kwh. produzidos pelas centrais hidro-eléctricas. Então instalam-se essas estações geradoras *para beneficiar a economia do país*, ou estabelecem-se às-cegas estações hidro-eléctricas, e depois tem de se lhe procurar consumo, mesmo à custa de operações anti-económicas, como a desnecessária electrificação das nossas inditas linhas férreas?!...

Felizmente no seu judicioso discurso, a

quando da sua visita à barragem do Zezere, o sr. Ministro da Economia apresentou o problema no seu verdadeiro aspecto: quaisquer instalações só devem fazer-se, se, economicamente e financeiramente, tiverem viabilidade, e se delas resultar benefício para a economia do país.

E' assim mesmo. Estejamos descansados, a economia da nação está em boas mãos. As instalações hidro-eléctricas devem ser sempre *causa* de benefício para a economia do país, e nunca *motivo de perturbação nessa economia*.

E' bem provável que assim não pensem os «grandes electrificadores mundiais», que, todavia, *mesmo no país das grandes empresas fornecedoras de material eléctrico*, não conseguem demover as grandes companhias ferroviárias da sua pouca simpatia pela «electrificação». Serão mais felizes na Península Ibérica?! A ver vamos.

Falemos agora da discutidissima, e já cansadissima, «coordenação de transportes». O caso é muito mais difficil que o da «electrificação». Neste último há bastos elementos, mundo em fora, para a condenar *in limine* no caso dos caminhos de ferro portugueses, de tão minguados rendimentos que nem sequer puderam ainda retirar de serviço anti-económicas locomotivas com 50 e 60 anos de existência! Quando poderiam eles amortizar 1.000.000 contos das despesas de «electrificação»?!

No caso da coordenação, nem em Portugal, nem no estrangeiro, há elementos seguros para a julgar, pois em país algum se chegou a resultados definitivos. Pelo menos, nós não os conhecemos. Só se pode condenar *in limine* quando se volver em «repressão» ou «subordinação», mascarada com o nome de «coordenação».

Dissemos, e aqui o repetimos, que a camionagem satisfaz necessidades muito diferentes das que satisfaz o caminho de ferro. Mas, para dessa tarefa se desempenhar, tem, *necessariamente*, de desviar tráfego dos caminhos de ferro, ao que estes só com imensa difficuldade se resignam.

Erro é, e dos mais graves, imaginar que os dois sistemas de transporte — um secu-

lar, outro modernissimo — podem ser úteis ao público sem interferir um com o outro. Nenhuma coordenação, pura e simples, sem compreender medidas atentatorias da liberdade, *o poderá jámais conseguir*, em parte alguma do mundo. Esse o motivo pelo qual a comissão nomeada para estudar a coordenação no nosso país, à semelhança do que passa em outras nações, não conseguiu ainda, **nem conseguirá jámais**, chegar a resultados capazes de satisfazer o sr. capitão Jayme Gallo e os outros ferroviários.

Todos os que, como nós, se interessam pela economia dos caminhos de ferro e da nação, devem, porém ouvir com a maior tolerância e benevolencia, as lamentações dos proectos organismos de transporte, feridos pela inexorável lei do progresso, e dos seus agentes e simpatizantes.

Todavia, **dura lex, sed lex**.

Há uma consideração da maior importancia que os ferroviários não podem, não querem, ou não sabem ver, circunstância muito para lamentar, em todo o globo. Na progressiva América o que vamos mais uma vez próclamar já é conhecido e acatado por muitos ferroviários. Na vetusta Europa a rotina ainda domina extraordinariamente, por desventura.

Sem nenhuma espécie de coordenação, os caminhos de ferro apenas seriam lesados pela camionagem nas receitas de algumas *mercadorias ricas*. Todo o movimento de passageiros que se escapasse para as estradas só lhes traria benefícios. Acresce ainda a circunstância, particularmente *feliz para os caminhos de ferro*, que a maioria seria de passageiros suburbanos, passageiros esses que eles, a bem dos seus interesses, deviam detestar; e nunca procurar atraí-los por meio de vistosas automotoras, ou falaces e desastrosas electrificações. Repetimos mais uma vez, bem alto e sem receio algum de sermos desmentidos com dados estatísticos em mãos: *a simpatia dos ferroviários pelos serviços suburbanos revela desconhecimento das lições da contabilidade e da estatística*.

Pois, como está dito e redito, mas nunca

será demais repetir, não supuzeram os dirigentes dos caminhos de ferro, durante muitos anos, que tinham nos aparatosos — mas ruinosos — serviços suburbanos uma verdadeira mina?!...

A C. P., para consentir no prolongamento das linhas eléctricas do Porto para Gaia, exigiu que a Companhia Carris de Ferro do Porto se compromettesse, por escritura pública, a nunca estender as suas linhas além das Devezas e Santo Ovidio. Jámais a C. C. F. P. pensou em o fazer mas, se tivesse prolongado as suas linhas até Espinho, quantos milhares de contos de prejuizo não teria evitado à C. P.?!...

Estas verdades há muito teriam sido reconhecidas pelos governos, pelos dirigentes dos caminhos de ferro e por todos os ferroviários se uma espécie de inevitável fatalidade os não levasse a crer *que todas as receitas brutas de passageiros correspondem a receitas líquidas*.

Os primeiros estudos tendentes a mostrar que todos os serviços de passageiros dão prejuizos são anteriores à primeira guerra mundial (1914-18), e foram publicados pelo engenheiro francês Nadal na *Revue Generale des Chemins de Fer*. Mas esses prudentes e avisados conselhos — mas também aborrecidos, como ainda hoje são os nossos — não foram ouvidos ou, se foram ouvidos, não foram acatados. E os pobres caminhos de ferro, gradualmente, chegaram ao número astronómico de 4.000.000.000 francos francêses de prejuizo anualmente, que os levou à completa ruína em 1938.

Na verdade, nada há mais lisongeiro para os ferroviários do que um luxuoso e fulgurante rápido. Mas também nada ha que mais seguramente leve à falencia do que 4 biliões de francos de prejuizo!...

Enquanto os ferroviários persistirem nesse erro não haverá meio algum de os convencer de que a «coordenação» *prejudica seriamente o público sem trazer benefício algum para os vetustos caminhos de ferro*.

Partem de um princípio falso e, portanto, hão-de fatalmente chegar a uma con-

clusão também falsa. É inútil continuar a discutir. O sr. capitão Jayme Gallo continuará a esperar uma «verdadeira coordenação de transportes», **a qual nunca chegará.**

Pedimos-lhe o favor de tomar boa nota desta nossa categórica afirmação. O futuro inteiramente a confirmará.

Entrementes os caminhos de ferro continuarão a cavar a sua própria ruína com a falácia dos serviços de passageiros.

Assim seja.

Estamos firmemente convencidos de que dentro de breves anos, a aviação fará uma sensível concorrência aos caminhos de ferro, e uma importantíssima concorrência aos paquetes. Como procederão uns e outros?! Reclamando uma coordenação de transportes?! Certamente não. Terão de resignar-se a aceitá-la. E nada sofrerão as **receitas líquidas**, nem duns nem doutros. Nesse caso muito mais sofrerá o amor próprio dos armadores do que o dos ferroviários. Mas nós temos a impressão de que o amor próprio dos primeiros é muito menos sensível do que o dos segundos.

Muitos decénios hão-de decorrer antes que a aviação possa afectar os lucros provenientes das receitas de mercadorias, quer da navegação marítima, quer dos caminhos de ferro, os únicos capazes de sustentar os clássicos meios de transporte, tanto em terra firme, como no líquido elemento.

Mas é impossível convencer os ferroviários — os quais, como já dissemos e aqui o repetimos, das realidades terrenas andam quase sempre afastados — destas verdades, bem tangíveis para os que as apreciam com toda a calma e imparcialidade.

Poremos, portanto, ponto no assunto, a menos que o sr. capitão Jayme Gallo, com novos argumentos, ou dados estatísticos, que muito apreciariamos, nos force a voltar à já tão debatida questão.

Em breve trataremos, com desenvolvimento, dos obscuros serviços de mercadorias, que não interessam ao público, mas interessam sobremaneira à economia dos caminhos de ferro e da nação.

RECORDAÇÕES DE VIAGEM

Por terras galegas

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

IX

DO lado de cá Valença, do lado de lá Tui, ao meio o rio Minho liga e não separa duas povoações, até mesmo duas províncias, pois como afirmou numa poesia célebre o poeta monçanense João Verde, a Galiza e o Minho são dois namorados que para se casarem seus pais não lhe dão consentimento. Afirmar porém que a Galiza é o prolongamento do Minho não me parece de aceitar, pois o factor antropogeográfico domina de modo a marcar as diferenças existentes.

Embora considere o Minho muito mais encantador do que a Galiza, não se pode negar a esta uma acentuada, beleza, que a torna uma das regiões mais interessantes de Espanha e digna de ser visitada, especialmente pelos portugueses que encontram no falar galego a origem da nossa língua e mesmo podem recordar as cantigas de amigo da poesia trovadoresca onde há referência «às ondas do mar de Vigo».

Para realizar uma pequena excursão ao que me faltava conhecer da Galiza, pois são inúmeras as vezes que tenho transposto a fronteira resolvi, por um dia lindo e quente do mês de Agosto de 1947 tomar o primeiro comboio, que chega a Valença às 10,30, afim de cedo passar a fronteira e obter meio de comunicação com Vigo, já que as ligações ferroviárias e turísticas entre Portugal e Espanha mais parecem de duas nações que se ignoram do que entre países que devem ser amigos e que felizmente mantêm na actualidade boas relações.

O comboio partiu á tabela da estação que serve uma das mais belas praias de Portugal, e, sem atrazo desci na ampla estação de Valença, limpa e bem arranjada com aquele cuidado que felizmente possuem as estações portuguesas. Para seguir a Tui, dois caminhos se oferecem: a estrada ou o caminho de ferro. Devido às deficiências indicadas, preferi a estrada e alcancei a ponte internacional num percurso de vinte minutos efectuados sem custo.

Tem-se então a sensação desagradável daquilo

que a má fé humana inventou contra todas as realidades, e que se chama atravessar uma fronteira. Deve-se dizer que esses inconvenientes se encontram hoje em todas as fronteiras devido a um erro generalizado dos Estados, a seguir à primeira Grande Guerra, dificultando e prejudicando o turismo em vez de o facilitar.

Do lado português entra-se num apresentável edifício, moderno que se chama alfândega e em que a visita às malas é apenas pró-forma por um empregado uniformizado e de maneiras delicadas. Todavia surge esta pergunta: porque motivo se é obrigado a mostrar as malas quando se sai de um país e que interesse alfandegário há nisto? Para quem entra compreende-se, mas para quem sai não se percebe. Creio que há muito tal acto se devia ter abolido em nome do interesse turístico, do bom senso, e do respeito pelos direitos individuais. A seguir, numa casa ao lado, igualmente de boa aparência, apresenta-se o passaporte e o documento militar. Porquê? A conferência internacional do turismo de 1946 considerou inimigo do turismo o passaporte e da necessidade da sua abolição entre as nações, e eu acrescentarei o inimigo número 1, que há muito não devia existir, mas que depois de 1914 todas as nações estabeleceram numa incompreensão e num ideal policial digno de censura.

Atravessada a ponte internacional, que une as duas margens sedutoras e verdes do rio Minho, surgem as autoridades fronteiriças espanholas e aqui tudo é peor tendo-se saudades da nossa fronteira.

A Espanha foi sempre uma nação hostil a quanto é estrangeiro e essa aversão aumentou depois da Guerra Civil, devido à má vontade de algumas nações que numa atitude repulsiva combateram o regime nacionalista que salvou a Espanha das calamidades do demo-liberalismo que a conduziu à beira da catástrofe. Porém, porque razão para com nações como Portugal, que favoreceram e compreenderam desde o início a cruzada espanhola, não se estabeleceram acordos facilitando as relações turísticas, o intercâmbio entre povos, de

forma a melhor se conhecerem e estimarem, sendo o primeiro acto a abolição de passaportes como já afirmei, bastando a apresentação do bilhete de identidade numa vista rápida e não com as demoras exigidas pelo preenchimento de papeis sem utilidade.

A visita à bagagem realiza-a um carabineiro com rapidez, seguindo-se a declaração do dinheiro que se leva, sendo proibida a entrada ou a saída de moeda espanhola, proibição que ninguém respeita, pois todos o conduzem escondido ou o têm à sua disposição em Espanha. Os próprios espanhóis parecem ingênuos ou reconhecem que a realidade está acima das peias legais, e preferem fingir que ignoram o que se passa. Não era preferível a política da verdade acabando com a proibição bem como um célebre papel denominado tríptico, que se junta ao passaporte, para se entregar em cada hotel de modo a saber-se sempre, pelo menos em teoria, onde se encontra o viajante. É que a Espanha dá a impressão pelos gostos militares, que se manifestam na variedade dos uniformes e pelo culto da burocracia, de uma praça forte em perigo de guerra. Todavia na época feliz do governo de Primo de Rivera, tudo era melhor e não existiam dificuldades em atravessar a fronteira.

Perdida assim imbecilmente meia hora, consegui com satisfação chegar a Tui, dominada pela Sé onde orou D. Afonso Henriques, que a conquistou por algum tempo aos castelhanos. Cidade antiga, um pouco abandonada dos poderes públicos que só agora parecem interessar-se pela Galiza, tem uma população de 7.000 habitantes e era capital de uma das sete províncias galegas na antiga divisão administrativa. Depois de rezar na Sé, merece ver-se a rua mais importante, que é a Corredoura, e o jardim do lado norte e nascente, que permite uma visão panorâmica interessante para a margem portuguesa do rio Minho.

A viagem a Vigo pode-se efectuar por estrada ou caminho de ferro, mas este com um serviço péssimo de dois combóios diários, para o qual contribui a errada directriz da via férrea Orense a Vigo, que em vez de abandonar Tui e passar por Guilharei, podia ter alcançado Tui, evitando um ramal de três quilómetros e a possibilidade de comunicações melhores pela passagem da linha de Madrid a Vigo. Daí o ser preferível efectuar a viagem numa camioneta, que, pelas 14,30 saíu de Tui

para alcançar Vigo uma hora depois. As camionetas galegas caracterizam-se pelo seu desconforto, modelo antiquado, e falta de limite na lotação, pelo que no interior o número de passageiros amontoa-se quasi indefinidamente, enquanto no tejadilho acontece ainda peor. Acrescente-se a isto o calor de um dia de verão, a falta de aceio vulgar entre muitos galegos, e ter-se-á a ideia do que é viajar nessa região por esse meio de transporte.

Enfim, a camioneta partiu por uma estrada novamente alcatroada, mas muito inferior às suas congêneres portuguesas que o Estado Novo constroi. Atravessei pequenas povoações, campos de milho, pinhais, casas modestas ou abastadas de estilo galego, de perpeanho com as vidraças abrindo para o interior, galegos e galegas trabalhando sempre, num esforço digno de admiração, e por último começou-se a avistar o mar na sedutora e bela ria de Vigo, próximo das primeiras casas desta cidade.

É Vigo a mais importante urbe galega pelo seu modernismo, actividade, núcleo populacional de 134.000 habitantes, primeiro porto pesqueiro espanhol, e que nos seus tempos de antiga póvoa marítima, protegida por um castelo, foi ocupada por D. Afonso Henriques e pelos seus bravos cavaleiros. As ruas largas e cuidadosamente conservadas, o movimento constante de eléctricos e automóveis, a vida comercial intensa de lojas e armazens que na apresentação rivalizam com os melhores de Madrid, a luz clara e alegre que envolve a cidade, tudo faz de Vigo não só uma cidade atraente mas um centro de veraneio digno de apreço, e muito procurado pelos portugueses na sua ância de realizar compras, o único povo que viaja fundamentalmente para comprar e comer e pouco para observar e aprender.

Imediatamente senti os efeitos de ser Vigo muito procurado pelos veraneantes na época calmosa, pois começaram as dificuldades em encontrar um quarto onde pudesse dormir e só decorrida hora e meia, ido a todos os hotéis e pensões, encontrei acomodação higiénica junto da estação do caminho de ferro numa pensão nova e de agradável aspecto.

Vencida esta dificuldade, surgiu imediatamente outra. Obter meio de transporte ferroviário para a Corunha por Santiago, seguindo pela linha de recente construção.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Outubro de 1897)

O «Reporter» e a Companhia Real

Este nosso collega publicava ha dias um artigo de fundo em que transparece uma tal má vontade contra a companhia, que bem se percebe que está de mal com ella... por qualquer coisa.

Referimo-nos a esse artigo porque chegam a ser *curiosas* as suas theorias, demonstrando a mais completa ignorancia do serviço de caminhos de ferro.

Querem saber quaes as grandiosas faltas de que o *Reporter* accusa a companhia?

Leiam e pasmem!

1.^a Ter estabelecido uma tarifa reduzidissima nos comboios *tramways* de linha de cintura.

E' na verdade de fazer levantar as pedras... não sabemos se o *crime* da companhia, se o disparate da noticia!

E nota então, como grande sabio, que um bilhete de ida e volta custa mais caro do que dois bilhetes simples!

Onde está o erro? Pois se o publico pode comprar os bilhetes simples, já se vê que não utilizará os de ida e volta que assim ficam annullados por si.

Mas isto não é ainda assim: os bilhetes baratos são só validos nos *tramways* e os de ida e volta são para os ordinarios.

Ahi está outro *escandalo* de que o jornal accusa a companhia:

2.^a Ter comboios baratos e frequentes para as povoações proximas de Lisboa e outros que vão por essas linhas

fóra até Porto e até Hespanha, é outro *abuso* que não devia ser consentido, por constituir uma «confusão de classificações, perfeitamente arbitraria e gratuita, entre *tramways* e comboios ordinarios».

Está-se a ver que, se o abalisado articulista tomasse a direcção da companhia, chamava correios ou expressos a todos os comboios, ou punha *tramways* para o Porto com paragem em todas as passagens de nível.

3.^a A estação do Caes do Sodré ser um barracão em más condições.

Tem razão o *Reporter*.

Não estando ainda escolhido nem sequer aterrado o local para a estação definitiva, o primoroso criterio do collega seria ou construir provisoriamente um sumptuoso edificio de pedra... ou nada construir e só abrir a linha ao serviço quando estivesse edificada a estação definitiva.

Estamos a ver o que o *Reporter* diria se se publicasse em Colonia, onde houve uma estação provisoria durante muitos annos, emquanto se fez a primorosa estação que hoje alli ha; em Sevilha ou em Cadiz, onde só agora vão ser substituidas as estações-barracas pelas de alvenaria. Ahi sim, é que dava para artigos de fundo...

4.^a Mas a companhia tem mais culpas... até de haver roubos de carteiras e relógios nas estações!

Parece ser assunto da policia, mas não é.

«Se as cearas teem pardaes

E' por culpa dos Cabraes»

5.^a Não completar a companhia a segunda linha até o Porto, é tambem uma falta. E era tão facil remedial-a! Bastava que os administradores da companhia deixassem de «com grande amor e carinho receber os seus honorarios» segundo insinua o collega.

E é verdade. Quanto imagina o *Reporter* que custaria esta obra? Estamos em que uns 10 ou 15 contos lhe parece sufficiente, e talvez até demasiado.

Agradecemos ao collega os agradaveis momentos que nos deu o seu desoppilante artigo.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFICIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. **FALA-SE FRANCÊS** — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

A Construção do Caminho de Ferro Montijo-Alcochete

**deve efectuar-se no próximo ano segundo
afirmou o sr. Ministro das Comunicações**

O sr. ministro das Comunicações, acompanhado do sr. general Pereira Coutinho, governador militar de Lisboa, do seu chefe de gabinete sr. tenente-coronel Adelino Verissimo, capitão de fragata Joaquim de Sousa Uva presidente da Comissão de Obras da Base Naval de Lisboa e pelos srs. eng.^{os} Costa Macedo da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e Temudo Barata da Aeronáutica Civil, visitou no dia 13 de Setembro as obras da grande base aeronaval do Montijo, onde observou o andamento dos trabalhos de construção do «hangar», e em seguida o local onde em breve devem começar os trabalhos de prolongamento da linha férrea que ligará Montijo com Alcochete. Aproveitando a visita daquele ilustre membro do Governo, o presidente do município de Alcochete, percorreu também o local indicado para a edificação da futura estação de caminho de ferro, que ficará a meio quilómetro do centro da vila.

No edifício da Câmara realizou-se depois uma sessão de boas-vindas na qual, o sr. António Antunes, em nome da vereação, cumprimentou o Ministro, e afirmou que há 38 anos se vem pugnando pela construção do caminho de ferro Montijo-Alcochete, melhoramento este que valorizará a já privilegiada situação natural da vila.

O sr. coronel Gomes de Araujo no seu discurso de agradecimento pela recepção que lhe fôra feita, declarou que se está já procedendo ao estudo do plano da construção do prolongamento do ramal ferroviário. A solução do problema — disse — depende da aquisição de material. Assim que se recebam as encomendas do estrangeiro, o que deve verificar-se por todo o próximo ano, estará resolvido o trôço do caminho de ferro Montijo-Alcochete.

Após o almôço de homenagem ao sr. Ministro das Comunicações no Asilo Barão de Samora Correia, aquele membro do Governo retirou para Lisboa.

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Publicações recebidas

**Relatório e Contas da Companhia
do Caminho de Ferro de Benguela**

Está publicado o Relatório e Contas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela correspondente ao ano de 1946 (43.º exercício). Este relatório que foi apresentado à Assembleia Geral de 28 de Agosto último, insere mapas com o balanço geral da contabilidade de Lisboa, de Africa, e de Londres; do desenvolvimento de conta de ganhos e perdas e do resumo da situação patrimonial da Companhia em 31 de Dezembro do ano passado.

É um interessante documento muito elucidativo sobre a actividade desta grande empresa a cujo nome está ligado o desenvolvimento dos caminhos de ferro duma das mais prósperas regiões do nosso império ultramarino.

O Automobilismo ao alcance de todos

Em esplêndida apresentação gráfica publicou-se «O Automobilismo ao alcance de todos» manual concreto e essencial para saber guiar um auto ligeiro, resolver as dificuldades de trânsito e aprender o indispensável de mecânica de automóveis. um pequeno volume que se faz acompanhar por uma planta de trânsito na Baixa da capital e um desenvolvido itinerário de estradas. São autores deste guia os srs. Esteves Pinto e Urbanetz, técnicos de viação e trânsito. A edição é da popular Livraria Avelar Machado.

**Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:**

CABO VERDE

SÃO TOMÉ

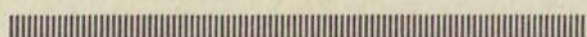
ANGOLA

TIMOR

**Que figuram entre
os melhores do Mundo**

Os novos Estatutos da C. P.

foram aprovados em assembleia geral dos accionistas e sancionados pelo Ministro das Comunicações



O CAPITAL FOI ELEVADO PARA 20 MIL CONTOS

Na vida da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) podem assinalar-se três fases: *a)* a primeira decorre desde a fundação da Companhia (1895) até ao Convénio com os seus crêdores (1894); *b)* a segunda, desde a data do Convénio até à data da aprovação dos Estatutos de 1932; *c)* a terceira, desde este facto até hoje.

Na primeira fase a Companhia é governada unicamente pelos seus accionistas. O capital-acções era de 6.300 contos ou 35 milhões de francos franceses representado em 70.000 acções de 500 francos cada uma.

O Conselho de Administração era excessivamente numeroso: 17 membros no início, depois elevados a 20 e mais tarde a 30. Todos os administradores eram eleitos pela assembleia geral dos accionistas.

A característica fundamental de todo este período foi o domínio da influência estrangeira. Os administradores eram, na sua maioria, espanhóis e franceses. O facto tem explicação natural: o capital-acções estava, na sua maior parte, em mãos de estrangeiros. O «Comité» de Paris impunha soberanamente a sua vontade na vida e destinos da Companhia.

O mal estar resultante desta situação atingia tais proporções, que o § 2.º do art. 1.º da lei de 26 de Maio de 1884 estatuiu que a concessão da linha da Beira Baixa à Companhia não se tornaria efectiva enquanto esta não modificasse os seus estatutos no sentido de ser composta de cidadãos portugueses, residentes em Portugal, a maioria do Conselho de Administração.

A Companhia viu-se forçada, para ocorrer às despesas de construção das linhas e satisfazer os seus compromissos, a fazer sucessivas emissões de obrigações de três tipos diferentes: obrigações de 3 por cento, obrigações de 4 por cento e obrigações de 4 e meio por cento.

De certa altura em diante a Companhia encontrou-se enredada nos maiores embaraços financeiros; as suas receitas não lhe permitiam fazer, com regularidade, o serviço das obrigações, cujo volume chegara a uma cifra formidável. Era patente o estado de falência.

Dá a necessidade de entrar em acordo com os crêdores. Abre-se assim, com o Convénio de 1894, na vida da Companhia, uma nova fase, que tem a sua expressão nos Estatutos de 30 de Novembro de 1894.

O traço característico desta fase é o seguinte: o domínio da Companhia passa das mãos dos accionistas para a dos obrigacionistas.

O Conselho de Administração era constituído por 21 membros: cinco eleitos pela assembleia geral dos accionistas, onze pela assembleia geral dos obrigacionistas e cinco nomeados livremente pelo Governo, que era um dos grandes crêdores da Companhia. Começa aqui a representação do Governo na administração da Companhia.

A maioria dos administradores (onze) devia ser formada por cidadãos portugueses, residentes em Portugal. Mas o peso da influência estrangeira era esmagador, visto que nas assembleias de obrigacionistas os portadores estrangeiros tinham posição dominante e eram eles que elegiam a maioria dos vogais do Conselho.

Por outro lado, os Estatutos asseguraram ao «Comité» de Paris uma larga intervenção no governo da Companhia. O «Comité» funcionava em Paris como delegação do Conselho de Administração e era constituído pelos onze administradores eleitos pelas assembleias de obrigacionistas (assembleia de Paris e assembleia de Francfort). Tinha de ser consultado sobre todos os negócios financeiros da Companhia e sobre as questões de administração geral; e podia apor o «veto» a qualquer empréstimo ou reali-

zação do activo, à alteração dos estatutos a qualquer contrato susceptível de modificar a natureza, extensão, formação e condições das concessões da Companhia.

Acrescente-se a isto o regime excepcional de privilégios de que ficaram gozando as obrigações emitidas à data do Convénio, e teremos, nas suas linhas gerais, o quadro sombrio da tutela que os crêdores instituíram sobre a organização e funcionamento da Companhia.

Havia duas categorias de obrigações: do primeiro e do segundo graus. Em cada uma delas as obrigações eram de três tipos: 3, 4 e 4 e meio por cento, de 500 francos oiro. Mas todas elas se consideravam privilégios creditórios, com direito de prioridade sobre todas as outras dívidas da Companhia. O privilégio incidia sobre todo o activo da Companhia, sobre as suas receitas líquidas e sobre tudo o que ela tivesse direito a receber.

A Companhia viveu sob a fiscalização e domínio dos obrigacionistas estrangeiros no longo período que vai desde 1894 até 1932. Por decreto de 31 de Dezembro de 1931, rectificado em 2 de Janeiro de 1932, foram aprovados novos estatutos, que vigoraram até este momento.

O pensamento fundamental a que estes estatutos obedeceram pode exprimir-se assim: libertação quase total da Companhia da tutela imposta pelo Convénio. Os obrigacionistas perdem, como tais, o império sobre a administração da Companhia; o «Comité» de Paris fica reduzido a uma pálida sombra do que fôra. Baixa para onze o número de vogais do Conselho de Administração. Sete passam a ser eleitos unicamente pela assembleia geral dos accionistas; os outros quatro são nomeados livremente pelo Governo, de entre cidadãos portugueses residentes em Portugal. Dos sete eleitos, três haviam de ser cidadãos portugueses com residência em Portugal.

Desapareceram as assembleias de obri-

gacionistas de Paris e Francfort. O «Comité» de Paris, delegação do Conselho de Administração, é constituído por três dos administradores eleitos pela assembleia geral dos accionistas; é por assim dizer, uma figura meramente «honorária», uma simples reminiscência do passado, porque só tem as funções que o Conselho determinar, e este não podia atribuir-lhe qualquer direito superior ou especial sobre as suas próprias deliberações. Não se apagou, em todo o caso, a influência dos obrigacionistas na vida da Companhia. É que a aceitação, por parte deles, dos novos estatutos, só pôde conseguir-se mediante as seguintes concessões:

a) A entrega de uma acção privilegiada de 100 francos por cada obrigação;

b) A conversão das antigas obrigações de 3, 4 e 4 e meio por cento em obrigações de seis por cento.

Quer dizer, os obrigacionistas deixaram de pesar, como tais, na gerência da Companhia, mas passaram a intervir nela como accionistas.

O juro das obrigações aumentou. Saliente-se, entretanto, que as antigas obrigações eram de 500 francos franceses, «moeda corrente». Eliminou-se, pois, a cláusula oiro, que constituía pesadelo grave no horizonte financeiro da Companhia: alguns obrigacionistas tinham obtido contra a Companhia sentenças de tribunais franceses mandando pagar em oiro os cupões das suas obrigações.

A mais grave consequência do Convénio, que ainda subsistiu nesta fase, foi a natureza privilegiada das obrigações. As

novas obrigações de 6 por cento mantêm o carácter de privilégios creditórios, nos precisos termos do regime instituído em 1894.

Com a aprovação dos estatutos votados pela assembleia geral dos accionistas de 7 de Junho passado vai abrir-se uma nova fase.

O sentido geral e dominante dos estatutos que agora se aprovam define-se nestes termos: «completa emancipação e perfeita nacionalização da Companhia».

Completa emancipação, porque o «Comité» de Paris desaparece de todo. Não há vestígios dele, nos novos estatutos, nem mesmo sob a veste de órgão meramente honorário.

Por outro lado, extingue-se de vez a feição odiosa e perturbadora dos privilégios creditórios estatuídos em favor das antigas obrigações. As obrigações passam a ser de 1.000\$00 cada uma e não gozam de privilégio algum em relação a quaisquer outras dívidas da Companhia.

Perfeita nacionalização, porque todos os administradores hão-de ser cidadãos portugueses, residentes em Portugal. Além disso, não há referência a moeda estrangeira; o capital das acções e das obrigações é expresso em escudos.

Os outros traços dos novos estatutos que merecem ser postos em relevo são os seguintes:

- a) Elevação do capital-acções;
- b) Diminuição da taxa de juro das obrigações;
- c) Redução do número de administradores;
- d) Extinção da Comissão Executiva;
- e) Encorporação de todas as linhas

concedidas na rede explorada pela Companhia.

O capital-acções tinha sido fixado, pelos estatutos de 1932, em 88.932.600 francos franceses; agora passa a ser de 20 mil contos, representado por 20.000 acções de 1.000\$00 cada uma, mas pode ser elevado até 100.000.000\$00 por simples resolução unanime do Conselho de Administração.

A previsão da necessidade deste aumento é facilmente compreensível.

O juro das obrigações baixa consideravelmente: de 6 para 3 e meio por cento.

É também sensível a diminuição do número de administradores: de onze desce para sete, sendo quatro eleitos pelos accionistas e três nomeados livremente pelo Governo.

Como consequência natural desta redução, extingue-se a Comissão Executiva. Pelos estatutos de 1894 havia uma Comissão Executiva, que funcionava como delegação do Conselho de Administração para a resolução dos negócios correntes e era constituída por oito administradores; os estatutos de 1932 mantiveram a Comissão, fixando em cinco o número dos seus membros: três escolhidos pelos administradores eleitos pelos accionistas, dois designados pelo Governo.

Esta delegação não tinha razão de ser, desde que o número de administradores se limita a sete. A plenitude da administração fica a pertencer ao Conselho.

São, portanto, manifestas as vantagens que os novos estatutos introduzem na estrutura da Companhia: por isso o Governo entendeu dever dar-lhes a sua aprovação.



Recortes sem Comentários

O alcool provoca a demência

Nos Estados Unidos da América é de 31.220 o número de alcoólicos internados nos manicómios.

Segundo uma revista de higiene, o indivíduo começa, na maior parte dos casos, a beber alcool para esquecer as suas tristezas; depois bebe para ter coragem para qualquer acto difícil, e por último embebeda-se, porque já não pode perder nm hábito já adquirido.

(De O Cávado)

A última grande guerra

1 de Setembro de 1939: as tropas alemãs invadem a Polónia. É o desencadear de uma nova grande guerra.

Às 3 da madrugada Hitler convocou o Reichstag. Às 4 e 30 a aviação alemã bombardeava cidades da Polónia. Às 5 e 45 grupos de exercitos invadem a Polónia. Às 8 e 45 Daladier chefe do Governo francês recebia Gamelin, comandante do exercito francês e às 14 e 45 Chamberlain, Chefe do Governo inglês, recebia Churchill que viria a ser o salvador da Grã-Bretanha. Ao meio dia era decretada a mobilização do exército francês; às 18 reunia a Camara dos Comuns, e a Inglaterra mobilizava. Hitler anuncia ao Mundo que «não admite capitulação».

E foram seis anos de luta em todos os continentes e mares, visto que a conflagração, mesmo depois da rapida ocupação da Polónia por alemães e russos, então concertados se alastrou pelo resto do Mundo,

O Reich e os seus aliados sofreram derrota completa, uma derrota como nunca houve na historia moderna, mas a vitoria aliada foi conseguida à custa de caudais de sangue, de cataclismos materiais, de ruínas de toda a ordem — ainda de pé.

Seis anos de lutas foram seguidos por um periodo de dois anos, e que continua, de paz precaria.

Fez ontem um ano que concluiu o famoso e dramático

juulgamento de Nuremberg. Desapareceram do numero dos vivos, por morte violenta, por punição ou por morte natural, grande número dos protagonistas e altos comparsas da tragédia.

Através de desilusões e dificuldades, que parecem invencíveis, a verdadeira paz ainda não chegou. Os responsáveis pela politica do Mundo têm no dia de hoje a sua hora de recolhimento, de meditação, talvez de penitencia.

(Do Diário de Lisboa)

Por esse mundo...

Os jornais referiram-se recentemente a duas fotografias, sem dúvida impressionantes, publicadas na revista americana «Times Magazine». Impressionantes porquê?

Vejamos: uma delas mostra os trabalhadores de Viena de Austria e as donas de casa postadas diante do velho palácio imperial, queixando-se da fome; a outra revela uma montanha de batatas regadas com petróleo, para serem inutilizadas para o consumo, isto numa província dos Estados Unidos.

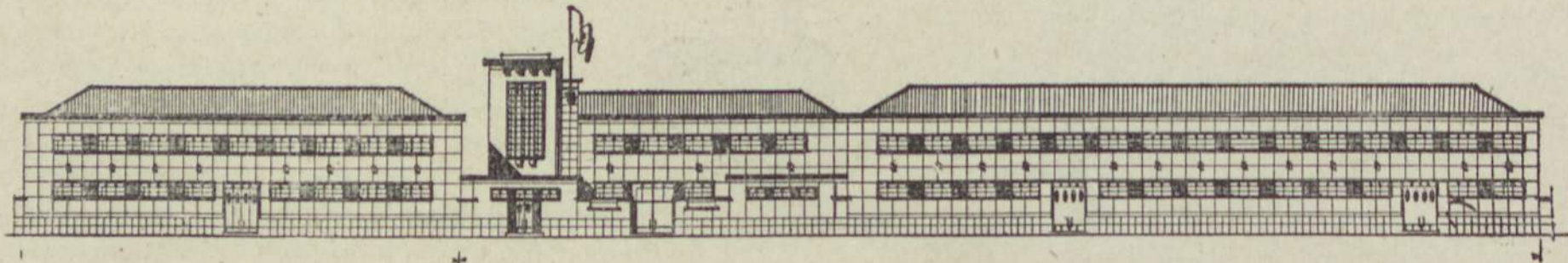
Tudo anda à volta como se pode calcular, da politica dos preços.

Enquanto pelo mundo há racionamentos e na Europa se morre de fome, na América é inutilizado o excedente de batatas. Não fomos surpreendidos com o processo. Ainda há pouco lemos, numas notas estatísticas, que nos Estados Unidos, em 1933, destruíram-se 2 milhões de toneladas de milho, e uma porção de trigo possivelmente maior. Que o Brasil destruía, desde Julho de 1931 até Agosto de 1936, 37 milhões de sacos de café, que foram queimados ou lançados ao mar.

O facto repete-se agora, lamentavelmente — e bom seria que os processos mudassem, evitando-se assim que o «Times Magazine» possa publicar fotografias tão impressionantes como aquelas.

(Do Jornal do Fundão)

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



FÁBRICA (Sede)

R. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

As tabernas — Boa resposta de uma autoridade

No distrito da Guarda foi ordenado o encerramento das tabernas ao domingo.

Logo fervilharam as reclamações perante as diversas Câmaras para que a ordem fosse revogada.

Mas ao encontro delas foi o Governo Civil com uma nota oficiosa que não deve ter agradado aos reclamantes.

Nela se declarou que o seu ponto de vista não se modificou, e tal medida tem de se manter pelas seguintes razões:

a) — *De ordem familiar*: Enquanto permanecem nas tabernas, os frequentadores deixam a família ao abandono no único dia livre para cuidar do lar;

b) — *De ordem económica*: E' nas noites de sábado e aos domingos, recebida a fêria na tarde de sábado, que os trabalhadores maior despesa fazem em vinho, enquanto muitas vezes a família, em casa, não têm pão;

c) — *De ordem legal e moral*: Se a generalidade dos estabelecimentos é obrigada ao descanso dominical, não se vê porque hão-de ser exceptuados os de bebidas.

Em Inglaterra e na Suíça até os restaurantes fecham: fica aberto apenas um em cada bairro — sistema de turnos semelhante ao que em Portugal se adopta com as farmácias.

No caso particular das tabernas deste distrito, acresce ainda que o grão dos crimes desta região se prepara ou se consume no ambiente da taberna e exactamente aos domingos;

d) — *De ordem sanitária*: Há que procurar distrair o povo do ambiente deletério das tabernas, quantas vezes autênticas baiúcas sem ar nem luz, e encaminhá-lo para a vida sábia dos campos, para a prática dos desportos e para a frequência das suas associações de carácter cultural ou de recreio;

e) — *De ordem religiosa*: A taberna afasta os próprios crentes da prática dos deveres religiosos, embrutece e materializa toda a gente.

O domingo é o dia destinado á santificação, é o dia SANTO como qualquer espírito de boa formação compreende e defende.

E conclue a nota ordenando rigorosa fiscalização a outras casas de vendas para evitar desleal concorrência às tabernas.

Deixa às Câmaras que adoptem o horário de abertura e de encerramento de casas de bebidas, mas se houver situação de desigualdade, o próprio Governo Civil nomeará o horário comum, que todos terão de cumprir.

Vejam se não foi uma boa resposta e a tempo esta que o chefe do Distrito da Guarda deu aos beneméritos advogados dos não menos beneméritos taberneiros.

(De O Almonda)

A última vez...

Nesta confusão de princípios em que se debate parte duma sociedade que enveredou por caminhos diferentes daqueles que levam à sã ideologia, surgem, de vez em quando, casos que projectam luz nas sombras do tenebroso quadro.

Contaram-nos há dias, o seguinte:

Na igreja mais central duma das principais cidades do nosso país, ia realizar-se um casamento.

Para assistir à passagem dos noivos, aglomerava-se nas imediações do templo e dentro dele, grande quantidade de pessoas. A' hora marcada surge o cortejo nupcial que aos sons harmoniosos de escolhida orquestra se encaminha para o altar. Antes de começar a cerimónia, alguém nota grande transformação no semblante da nubente, após breves palavras que ao ouvido lhe sopra aquele que ela escolhera para companheiro dos seus dias. Aparece o sacerdote para em nome da Igreja abençoar esta união, e à pergunta ritual dirigida à nubente se era da sua livre vontade contraír o sacramento, segue-se um bem pronunciado não. Todos se afligem e enervam com esta desassombrada atitude. O padre

procura explicar melhor, e chama novamente a atenção da contraente para a necessidade de exteriorizar o seu consentimento. Mas é inútil.

Ela permanece inabalável na sua resolução de não querer ligar os seus destinos aos daquele que até ali a acompanhara. E o matrimónio não se realizou.

O que se passara para mudança tão brusca neste cenário?

As palavras que o nubente dissera baixinho, ao lado dela, foram estas: — E' hoje a última vez que entras na igreja.

Ainda as disse a tempo. E a maior lição do que sucedeu deve-a ter recebido ele.

Não vale a pena continuar a comentar este facto que projecta tanta luz nas trevas dos nossos dias. Deixamo-lo à liberdade de quem nos lê.

(De O Correio do Vouga)

O Toiro. O Urso

Manolete, grande artista do toureio que rematava o seu admirável trabalho tirando a vida ao irracional e provocado adversário, morreu em 29 de Agosto, porque um *miura* na corrida da véspera, já com a gloriosa espada do *diestro* cravada no sítio próprio, até à cruz, lhe enfiou uma das hastes no corpo elegante e ricamente adornado. Manolete já ganhara, a lidar e matar toiros, para prazer seu e de milhões de aficionados, 40 milhões de pesetas.

O funeral de *El Monstro*, como admiravelmente era cognominado, teve honras oficiais e um acompanhamento de mais de 100.000 pessoas.

— No mesmo dia, um dos ursos do jardim zoológico de Paris, atacou o seu guarda, de 54 anos, e devorou-o vivo na presença de muitas pessoas. O guarda, Henri Touseau, tomava conta do urso há quinze anos. As pessoas que estavam junto da jaula declararam à polícia que o urso atacou o guarda enquanto este procedia à limpeza da jaula. Foi deitado por terra e o urso despedaçou-o com as garras. Um escultor que trabalhava próximo, ouvindo os gritos da multidão, precipitou-se para a jaula, tentando dominar o animal enfurecido, com o seu martelo e cinzel. Finalmente os agentes da polícia mataram o urso a tiros de revólver.

É necessário ter muita cautela com os animais ferozes ou enfurecíveis.

(De Região de Leiria)

Um fogueiro de Iowa fala com Molotov

Pois assim o contam os jornais americanos: — M. E. Schroeder, de Iowa o fogueiro de caminho de ferro, quer ser homem sociável e coleciona relações. Um dia lembrou-se de travar conhecimento com Molotov. Pegou no telefone e pediu uma ligação com Moscovo e para o Ministro dos estrangeiros, aquele sr. Molotov, que (diz a crónica internacional) tem andado a perturbar a tranquilidade dos espíritos mercê da política de obstrucionismo, que opõe a quanto seja conciliação e cooperação.

Deram-lhe, depois de esperar largo tempo, a comunicação com o Kremlin. Espanto das gentes do palácio do actual senhor de todas as Russias. Queriam saber de que pretendia ele falar: se de política, se de diplomacia. Schroeder respondeu que queria falar de caminhos de ferro e de temperatura. Molotov quis saber onde era Iow e que espécie de sítio era.

— «Escuso de dizer que elogiei o nosso milho» — diz o ferroviário.

Três minutos falou Schroeder com Molotov. Depois vieram ao aparelho dois ou três secretários, que pediram informações acerca de Hollywood. O fogueiro respondeu que nunca lá estivera, mas que sabia ser uma cidade cheia de lindíssimas raparigas, piscinas, laranjas e claridade solar.

E assim foi que um ferroviário falou com Molotov.

(De A Voz)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 221, III série, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 25 de Outubro do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno, considerada sobrança, com a superfície de 2m²,40, situada entre os quilómetros 38,984.02 e 38,988.36 da linha férrea do Minho, largo da estação de Nine, concelho de Vila Nova de Famalicão, distrito de Braga, confrontando ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com Jaime José da Costa e ao poente com Beatriz Rosário Fonseca, sendo a base de licitação de 17\$50 cada metro quadrado.

É citada, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, a proprietária confinante acima mencionada, a qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para aquisição da referida parcela.

O «Diário do Governo», n.º 206, II série, de 4 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 22 de Julho, adjudicar a José da Silva a empreitada n.º 82, de construção de uma moradia tipo A (uma família) na estação de Pereiras, pela importância de 97.980\$, e que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 5 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho de 26 do corrente mês de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa de vagões particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são eliminados os n.ºs 2), 3), 4) e

5) do artigo 3.º e alterada a redacção do n.º 1) do artigo 5.º e a do n.º 1) do artigo 18.º desta tarifa, como segue:

N.º 1) do artigo 5.º:

1) Às empresas é reservado o direito de utilizar por sua conta os vagões expedidos em vazio, contanto que os não desviem do seu itinerário nem excedam os prazos do seu transporte.

N.º 1) do artigo 18.º:

1) Pelas faltas, avarias ou danos que os vagões ou os seus acessórios sofram por motivo de:

A) Culpa dos expedidores, dos consignatários ou da sua gente;

B) Vício ou defeito dos vagões ou da carga neles transportada;

C) Descarrilamento, choque e incêndio, excepto se forem devidos a culpa das empresas ou dos seus agentes;

D) Casos fortuitos ou de força maior.

O «Diário do Governo», n.º 214, II série, de 13 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 2 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias ao apeadeiro de Silveirona, situado ao quilómetro 181,556 da linha de Portalegre, entre as estações de Estremoz e Sousel.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 2 do corrente mês, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual o apeadeiro de Pala, situado na linha do Douro, passa a prestar também serviço de mercadorias em pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 219, II série, de 19 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 13 do corrente mês desta Direcção Geral o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o serviço que prestam as estações fluviais de Lisboa—Jardim e Lisboa—Santo Amaro.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Bocácio».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Os três Mosqueteiros».

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Viêla, (Rua sem sol)».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.