

# 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, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1406

16—JULHO—1946

# 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) 10\$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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro, Vapor, Electricidade e Petróleo, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	411
O director de «O Século» foi agraciado com a Ordem de Benefi- cência. . . . .	415
Recordações de Viagem, A Ínsua, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	416
A Assembleia Geral da C. P. occupou-se da fusão das empresas ferroviárias. . . . .	418
Há 50 anos, por <i>Mendonça e Costa</i> . . . . .	420
Recortes sem Comentários . . . . .	421
O que todos devem saber. . . . .	422
Parte Oficial . . . . .	423
Espectáculos . . . . .	424

# Caminhos de Ferro

## Vapor, Electricidade e Petróleo

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.)

EM todos os continentes do globo constantemente circulam, sobre pulidas faxas de aço, pesados combóios rebocados por locomotivas a vapor. É a forma clássica, e ainda consagrada, de tracção nas vias férreas — a locomotiva tal como a conceberam os geniais criadores Stephenson, Séguin e Hackworth.

Os organismos ferroviários, onde ela soberanamente domina, já provectoros, não raras vezes se apresentam combalidos, mundo em fóra. Seria útil e interessante o estudo de todas as causas que se enxertam na génese dessa debilidade. Mas esse estudo seria longo, e deslocado no presente artigo. Será feito, possivelmente, mais tarde.

Os que mal conhecem a economia dos caminhos de ferro, e muito bem conhecem os nacionalismos económicos — cujas práticas cada vez mais vão desunindo os povos — fundam grandes esperanças na electrificação, como meio seguro de melhorar a situação económica e financeira dos organismos ferroviários. Baldadas esperanças!... Nunca essa dispendiosíssima transformação poderá trazer qualquer melhoria económica a esses cansados organismos, como nos esforçaremos por demonstrar nas linhas ao deante impressas.

Tem a locomotiva a vapor muitos admi-

radores, pela sua imponência, pela sua autonomia e pelos relevantes serviços prestados à humanidade nos últimos 100 anos. Na Inglaterra, berço dos caminhos de ferro, chega a ser objecto de um verdadeiro culto. Mas apresenta também gravíssimos defeitos.

Um veículo motor, para tão bem se comportar nas rampas como em patamar, necessita de ter um alto rendimento e um baixo peso por cavalo. É o que realiza o vigoroso motor de explosão. Não lhe ponhamos em confronto o «motor» eléctrico. Este não passa de um transmissor de fôrça. Não tem a autonomia da locomotiva a vapor ou do motor de explosão ou do motor Diesel.

A locomotiva a vapor, bem considerada, é uma verdadeira estação geradora, composta de máquina, caldeira e armazem de aprovisionamentos montada sobre rodas. Um tão pesado e complexo conjunto não pode deixar de ter um baixo rendimento e um elevado peso por cavalo. Falta-lhe, além disso, um órgão essencial para melhorar o rendimento das máquinas a vapor: o condensador.

Destes vícios de origem resulta a grande inaptidão da locomotiva classica para subir rampas, mesmo de moderada inclinação. Uma rampa de 20 milímetros por metro,

de que mal se apercebem o motor de explosão ou o motor eléctrico, é já motivo de terror e de canseiras para o pessoal condutor da locomotiva, por mais moderna e mais perfeita que seja, salvo se a carga atrás do tender fôr reduzidissima. Mas neste caso o rendimento baixa em proporções fantásticas; a locomotiva quasi que só se transporta a si propria e ao seu tender.

Esta dificuldade em subir rampas tem sempre influido desfavoravelmente nas despesas de exploração dos caminhos de ferro, e continuará a influir. Também tem afectado sempre o traçado das vias férreas, encarecendo-as e privando muitas povoações do seu benefício. Pode dizer-se que a locomotiva tem horror às altitudes.

O motor eléctrico apresenta grandes vantagens para a tracção nos caminhos de ferro. Em contraposição com a sua rival a vapor não se atemoriza com as mais fortes rampas. Tem uma grande robustez; facilidade nas manobras, pois a inversão de marcha é quasi instantânea; grande rapidez na aceleração; ausência de cheiros, gases deletérios ou excessivo ruído.

Vantagens são estas, em verdade, sedutoras. Mas toda a medalha tem reverso e, neste caso, o reverso é desolador.

A locomotiva eléctrica, por mais potente e pesada que seja, não é senão um transmissor da fôrça, de térmica ou hidraulica origem, produzida lá muito ao longe, em aperfeiçoadissima central. Não é autonoma como a sua concorrente a vapor. Se perde o contacto com a central geradora pára imediatamente. É, portanto, indispensável um sistema de transmissão, o qual a ponha em permanente comunicação com a estação donde lhe provem a fôrça. *Hoc opus hic labor est.*

Esse sistema é caro, complicado e vulnerável. Se uma avaria na central, com os modernos aperfeiçoamentos e aparelhos de segurança, é hoje muito rara, o mesmo não pode dizer-se da rêde de transmissão, a qual está constantemente exposta a avarias provenientes das mais variadas causas.

Pacifistas como somos repugna-nos falar de guerra. Lembraremos, todavia, a

extrema vulnerabilidade das linhas de transmissão aos ataques dos aviões inimigos, os quais em poucas horas paralizariam a rêde ferroviária do país, *se eléctrica fosse.*

A economia *total*, nas despesas de exploração e nos encargos financeiros, provém, quasi exclusivamente, da diferença entre o custo da fôrça motora produzida na *aperfeiçoadissima* central fixa e a produzida na *anti-económica* locomotiva a vapor. Essa diferença é, sem dúvida, considerável, mas está muito longe de compensar o aumento nos encargos de capital. Daí resultaria um inevitável aumento nas tarifas ferroviárias, tanto de passageiros, como de mercadorias, o qual seria desastroso para a economia da nação.

A Suíça, a qual antes das guerras era o país onde mais avançada estava a electrificação das linhas ferreas, era também o país da Europa onde mais elevadas eram as tarifas de caminhos de ferro.

Não conhecemos o custo actual por quilómetro da electrificação das nossas grandes linhas. Mas, alguns anos antes da guerra, quando estavamos bem documentados, calculámos essa despesa em 1.200 contos. Evidentemente hoje deve ser muito mais elevada. Vamos, todavia, tomar esse valor e calcular qual seria o custo total da electrificação de uma rêde de 3.000 quilómetros — pouco mais ou menos a do nosso país — e os encargos de capital totais, por quilómetro de linha e por trem — quilómetro.

Os dados do problema serão:

Extensão da rêde . . . . .	3.000 quil.
Custo da electrificação por quilómetro . . . . .	1.200 contos
Percurso dos combóios . . . . .	12.000.000 quil.
Teremos,	
Custo da electrificação . . . . .	3.600.000 contos
Encargos de capital (5 %) . . . . .	180.000 »
Encargos de capital por quilómetro . . . . .	60 »
Encargos de capital por trem — quilómetro . . . . .	15\$00

A enormidade dos encargos trazidos por essa transformação, *mesmo aos preços anteriores à guerra*, mostra que o seu custo é absolutamente proibitivo.

Deve também observar-se que a tardia electrificação dos caminhos de ferro não poderá fazer-lhes beneficiar de todas as vantagens que ela é susceptível de trazer. As rédes ferroviárias foram construídas para a locomotiva a vapor. Outras teriam sido as suas características se tivessem sido estabelecidas para o motor eléctrico, e muitas outras povoações teriam sido atingidas, modificando o rendimento quilométrico das mesmas.

Para melhorar a situação dos caminhos de ferro só resta aceitar o actual estado de coisas como inevitável; deixar à camionagem e à aviação, reprimindo o amor próprio, todos os serviços os quais uma e outra podem desempenhar melhor e mais economicamente do que o caminho de ferro, e que a este só dão prejuizo, e *tornar o mais económicos possível* todos os serviços donde derivam os lucros ferroviários.

O caminho de ferro, encarniçando-se contra as suas rivais, e procurando combatel-as, assemelha-se a um jogador encarniçando-se contra a sorte, e acabando sempre por ser vencido por ela.

*Chacun à sa place*, e tudo se harmonizará, lucrando simultâneamente o público, a camionagem, os caminhos de ferro e a economia nacional.

\* \* \*

As automotoras poderão, sem dúvida, trazer benefícios ao público, mas nada beneficiarão, nem a economia do país, nem a dos caminhos de ferro.

Compete ao Governo, como supremo orientador e dirigente da economia da Nação, decidir se o bem-estar do público merece esse sacrifício da economia nacional e da economia dos caminhos de ferro.

Nós pensamos que não. O ganho de algumas horas, ou de alguns minutos, em alguns trajectos, não pode compensar o sacrifício feito com a aquisição de automotoras. O presente material dos caminhos

de ferro, combinado com uma sensível melhoria nos serviços de camionagem, pode satisfazer perfeitamente todas as necessidades do público.

As automotoras extra-rápidas para longos percursos não têm justificação possível, em face do desenvolvimento da aviação, sempre crescente e impossível de prever em um futuro proximo, e devem ser abolidas em todos os países.

É um erro económico, o qual os caminhos de ferro virão a pagar bem caro em um futuro não muito distante de nós. Pessoalmente supomos que a aviação, tão malleável e tão progressiva, dentro de poucos anos virá a bater os caminhos de ferro na condução de passageiros, mesmo em percursos relativamente curtos.

É, portanto, de rigor a maior prudência quando se trata de realizar grandes velocidades em terra firme, sempre custosas e sempre perigosas. O domínio das grandes velocidades é no ar, e não em terra.

Pretender realizá-las nos continentes à força de dispendio é invadir os domínios da aviação, e enfraquecer, cada vez mais, os vetustos e debilitados sistemas ferroviários. Estes, no seu próprio interesse, devem curvar-se perante os progressos da camionagem e da aviação, e limitar os seus encargos financeiros ao mínimo possível.

Os transportes rápidos no líquido elemento já foram vencidos pela aviação sem reacção possível. O mesmo sucederá com os caminhos de ferro nos longos percursos.

\* \* \*

Vamos agora resumir as nossas considerações, bastante extensas e um tanto desconexas.

Os caminhos de ferro devem aceitar a situação, que lhes foi criada pela sua já longa existência e pelos inevitáveis progressos da ciência e da técnica, como irremediável.

Como já dissemos em um artigo anterior, mas nunca será demais repetir, não se pode privar a humanidade dos benefícios resultantes dos progressos da ciência e da

técnica em nome de nenhuns interesses particulares, por mais respeitáveis que eles sejam, ou pareçam ser. Os interesses do Estado não fazem excepção a esta regra.

Felizmente para os caminhos de ferro, mesmo após os grandes progressos da camionagem e da aviação, resta-lhes ainda um ramo de actividade no qual, pelo menos nos lustros, se não nos decénios, mais próximos, não poderão ser batidos por aqueles concorrentes: *o transporte de mercadorias ponderosas*. Ora, afortunadamente, esse tráfego é, e foi sempre, o mais lucrativo para os organismos ferroviários. Em face destas circunstâncias, tão favoráveis, o dever dos caminhos de ferro é desenvolvê-los ao maximo, *e torna-los o mais proveitosos possível*.

Sabe-se pela experiência de mais de meio século que tais serviços são tanto *mais economicamente conduzidos quanto menor fôr o percurso dos combóios e mais elevada a carga útil individual de cada um*. Neste sentido muito há a fazer no nosso país. Sendo assim, porque se emprega um importante capital na aquisição de vistosas automotoras, em lugar de se proporcionar aos caminhos de ferro os meios necessários para bem cumprir essa importantíssima regra da exploração económica nos serviços de mercadorias?!... Não compreendemos.

Poderão esses atraentes veículos lisongear o amor proprio dos engenheiros e dirigentes dos caminhos de ferro, e fazer convergir sobre esses vetustos sistemas de transporte as simpatias do público, mas nada contribuirão para melhorar, nem a economia da nação, nem a dos caminhos de ferro. E, infelizmente, tanto uma, como outra, muito carecem de melhoria. Em ambos os casos o «custo da produção», em geral, é por demais elevado.

Mesmo quando as automotoras podessem trazer alguma melhoria às receitas líquidas de passageiros, não poderia ela aproximar-se sequer do lucro que adviria para os caminhos de ferro de uma redução de 30 % no percurso total dos combóios de mercadorias, se ela fôsse possível.

No ano de 1930 na rêde do Norte, em França, a receita de mercadorias atingiu 80 % da receita total, e o percurso dos combóios de mercadorias pouco excedeu 37 % do percurso total da rêde. Felicíssimas condições de exploração!!...

Bem sabemos que elas são irrealizáveis no nosso país. Mas a redução do percurso dos combóios de mercadorias impõe-se como medida económica. O que se não impõe é retirar os passageiros da camionagem por meio de custosas automotoras.

Impõe-se também, por exemplo, a supressão imediata do custoso e injustificável trasbordo das mercadorias da via larga para a via estreita à entrada na doca de Leixões. E muitas outras medidas se impõem, em lugar da aquisição de automotoras, cujos serviços, quando bem estudados e bem contabilizados se reconhecerá nenhum resultado util trazerem para os caminhos de ferro.

Ocorre-nos ainda observar: as populações dos países pouco industrializados, e de pequena densidade de população, não podem ser tão exigentes como a de outras nações, mais industriais e onde há rêdes ferroviárias *verdadeiramente ricas*, e não ricas apenas na imaginação do público. O mesmo se observa em outros sectores da vida nos primeiros países. Porque abrir uma excepção para com os caminhos de ferro, que são as principais vítimas da fraca industrialização desses países e da pequena densidade das suas populações?! É de uma flagrante injustiça.

A electrificação, grata aos nacionalistas económicos e ao público em geral, aliciente transformação, é irrealizável sob o ponto de vista económico. Acarretaria inevitavelmente uma elevação de tarifas.

À camionagem devem ser dadas todas as facilidades para bem desempenhar os serviços de passageiros em torno das cidades, e mesmo até 100 quilómetros de distância destas, aliviando os caminhos de ferro de serviços os quais nada os interessam economicamente, sejam esses serviços a vapor, eléctricos ou a petróleo. Não nasceu para eles o caminho de ferro.

No seu próprio interesse devem as empresas ferroviárias habituar o público a procurar as estradas em lugar de os atrair para as suas linhas oferecendo-lhe lugar em comodas automotoras, do que mais tarde se arrependerão, como sucedeu com a profusão de tramueis a vapor.

Comodamente instalado nas automotoras dentro em breve exigirá mais combóios e redução das já reduzidas tarifas. Se os seus desejos não forem satisfeitos proclamará bem alto que os seus interesses não podem ser menosprezados. Se forem satisfeitos daí advirão grandes prejuizos para as empresas ferroviárias.

Entretanto os combóios de mercadorias continuarão a circular com reduzidas cargas úteis, do que o público, naturalmente, não quer saber.

Este suporta muito difficilmente que lhe restrinjam as facilidades uma vez oferecidas, e reage violentamente à menor redução nos serviços. É, portanto, de rigor a maior prudência antes de lhas oferecer.

Temos a certeza de que estas considerações se tornarão aborrecidissimas para o público em geral, e, porventura, até para alguns dos constituintes da grande família ferroviária.

Pouco nos importa: Em nossa consciência é este o único caminho a seguir a bem da economia da nação e da economia dos caminhos de ferro, ambas indissoluvelmente ligadas.

## O director de "O Século"

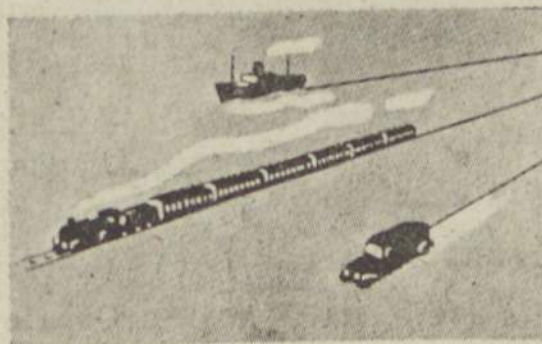
FOI AGRACIADO COM A ORDEM DE BENEFICENCIA

O sr. Presidente da República, atendendo a que a obra de benemerencia levada a efeito pelo nosso amigo sr. João Pereira da Rosa, illustre director de *O Século*, representa uma das realizações de maior importância e significado altruista, e considerando que ela mereceria a gratidão do país, concedeu áquele jornalista o Grande Oficialato da Ordem de Benemerencia. Esta alta distinção foi-lhe conferida no decurso da cerimonia da inauguração da Feira Popular, e o despacho que lhe diz respeito saiu agora publicado na folha official. O Chefe do Estado testemunhou assim, em nome da Nação, o seu inteiro aplauso e simpatia à obra que o director do nosso colega *O Século* tem desenvolvido em prol das classes pobres através da Colónia Balnear Infantil.

Associamo-nos, com as nossas homenagens, a esse significativo gesto do sr. Presidente da República.

## «Tramueis, Autocarros e Caminhos de Ferro»

No artigo que com esta epigrafe publicamos no n.º 1.405 de 1 de Julho, onde se lê *lustre* deve ler-se *lustru*, e onde appareceu *gravúlos*, leia-se *gárrulos*. Por estas gralhas impertinentes que pisaram no artigo do sr. engenheiro Américo A. Vieira de Castro, pedimos desculpa ao nosso distinto colaborador, e aos leitores da *Gazeta*, que muito apreciam a brilhante colaboração do sr. engenheiro Vieira de Castro.



RECORDAÇÕES DE VIAGEM**A ÍNSUA**

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

## I

A linha férrea do Minho, cujos encantos Figueiredo da Guerra <sup>(1)</sup> tão bem os soube descrever, percorre desde Viana do Castelo uma fértil veiga elogiada por D. António da Costa <sup>(2)</sup>. Da janela do compartimento, avista o viajante, a seguir às últimas casas de Viana do Castelo, o mar em toda a sua pujante beleza, enquanto, do lado oposto, o monte de Santa Luzia domina, com a basílica quasi concluída, numa afirmação de fé portuguesa. Ultrapassada a estação de Ancora, começa a aparecer a forma interessante do monte de Santa Tecla na margem espanhola do rio Minho, para perto da volta da Meia Légua, antes de Moledo do Minho surgir uma pequena ilha que é a Ínsua.

Ínsua, segundo António de Moraes Silva <sup>(3)</sup>, é uma ilhota formada por algum rio. É pois uma ilhota de pequenas dimensões, empregando-se geralmente a palavra ínsua para a Ínsua e outras deminutas ilhas do rio Minho <sup>(4)</sup>, todas planas e cobertas de erva marinha, sendo portanto uma palavra de uso regional.

É a Ínsua um ilhote <sup>(5)</sup> que fica logo pelo sul do rio Minho, e não a meio do rio, como erradamente escreveu Pinho Leal <sup>(6)</sup>, nem tampouco entre as duas correntes pelas quais o Minho se lança no mar, como afirmou Adolfo Loureiro <sup>(7)</sup>.

Dista da costa <sup>(8)</sup> sómente 0,2, correndo no sentido norte sul numa extensão de cerca 0,4 e sendo pouco elevado; no seu topo assenta um antigo castelo. Por fora deste ilhote, e muito junto a êle, há ainda outro ilhote, mais pequeno e mais baixo, chamado Ínsua Velha. Pelo norte e sul da Ínsua <sup>(9)</sup> encontram-se pedras preciosas, como Seixão, Cambalhão Norte, os Cambalhões, a Filha da Lage, e a Bairea do Carreiro.

A constituição geológica da Ínsua é de rochas graníticas, cobertas em vários locais de areias, tendo sido na época terciária uma península ligada à actual costa galega, e passando a ilha na preamar, com as diferentes alterações que a zona litoral sofreu na época quaternária. A comunicação efectuava-se através da Ínsua Velha, que tinha um aspecto tectónico semelhante ao da Ínsua, vendo-se ainda hoje da encosta do monte de Santo Antão e de outros locais, a antiga ligação com a margem espanhola. Todavia entendo, quer pela batimetria, quer pela hipótese da Ínsua ser a ilha de Saturno, a que adiante me referirei, a junção nos tempos históricos devia ter sido apenas por meio de uma língua de areia, que desapareceria com a maré alta. Devido a fenómenos de abaixamento do nível da costa atlântica de Portugal e de Espanha, de que são exemplo as rias galegas e muitos outros citados pelo senhor Dr. Santensach, <sup>(10)</sup> extinguiu-se gradualmente a comunicação entre a Ínsua, Ínsua Velha e a espanhola em data que se ignora, porém poste-

(1) Luís Figueiredo da Guerra, «Guia do Caminho de Ferro do Minho», Coimbra 1937.

(2) D. António da Costa, no Minho, 2.ª edição, Porto 1936, pág. 228.

(3) António de Moraes Silva, «Dicionário da Língua Portuguesa», Rio de Janeiro, edição de 1933, tomo II, pág. 168.

(4) Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho Leal, «Portugal Antigo e Moderno, Lisboa, 1895, vol. 3, pág. 391.

(5) «Roteiro da Costa de Portugal», Lisboa, 1939, pág. 66.

(6) Obra e vol. cit., pág. 396.

(7) Adolfo Ferreira Loureiro, «Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes», Lisboa, 1904 vol. 4, pág. 24.

(8) Roteiro cit., pág. 66.

(9) Roteiro cit., pág. 112.

(10) Senhor Dr. Hermann Santensach, Portugal na Época Glacial Coimbra 1945, pág. 14 e segs.



tior a 1392, ano da fundação do convento, e anterior a 1575, em que se deu a primeira ligação da Ínsua com a praia de Molêdo.

A Ínsua <sup>(1)</sup> ligou com a praia de Molêdo em 1575, 1582, 1629, 14 de Setembro de 1708, e de fins de Outubro de 1895 a fins de Novembro do mesmo ano. Formou-se em 1895 uma restinga de areia que desaparecia com a maré alta, mas permitia na maré baixa a passagem de muitas pessoas a pé, a cavalo e de carro.

A língua de areia <sup>(2)</sup> tinha 183 metros na parte mais estreita, junto ao Cabedelo e com 325 metros junto da fortaleza, apresentando ao centro uma depressão em forma elíptica de 125 metros de comprimento e 50 metros de largura. Passava-se a seco de um para outro lado, ficando interrompido o movimento na barra portuguesa e durando esta situação até fins de Novembro. Este estado anormal está consignado em uma planta, que se levantou, devidamente cotada. Tudo, porém, voltou dentro de pouco tempo à normalidade, sendo aqueles estados transitórios, e cessando sempre com a primeira cheia que advenha ao rio, caso em que a corrente descendente é mais directa à barra do sul, enquanto que, em circunstâncias ordinárias, a corrente de vasante se dirige, de preferência à barra do norte. Ambas, contudo variam de largura e de profundidade, e a do sul de situação,

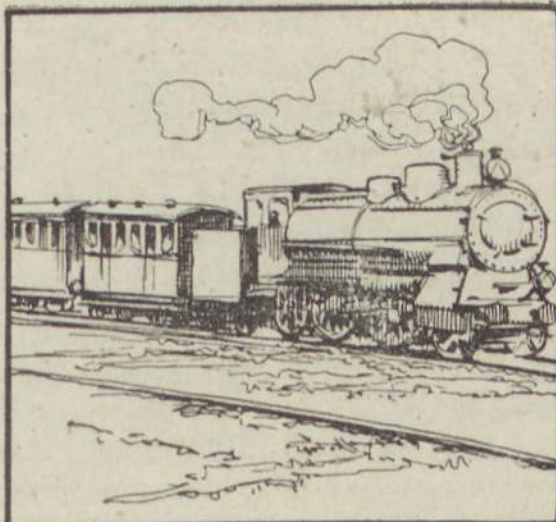
conforme o estado do rio, a agitação do mar, a direcção e a intensidade do vento.

A situação da Ínsua descreveu-a José Augusto Vieira <sup>(3)</sup> da forma que se segue: «Voltados para a barra, que nos ficava em frente, tendo dum lado o monte de Santa Tecla, do outro o areal do Camarido, e por fundo as águas verdes do Minho, recortadas pelos navios em descanso, sobre cujas vergas parecia pendurar-se um ou outro farrapo de névoas, que vinha ondular até Caminha, sobre a direita ficava-nos Molêdo, em sucessivas gradações de luz, desde o branco da praia até ao anil escuro da montanha, e sobre a esquerda descrevia a sua curva azul o grande Atlântico, sussurando harmonias por entre os rochedos da Ínsua Velha. A palavra não descreve estas impressões; é preciso que o sentimento a experimente! e se tu leitor, fizeres <sup>(3)</sup> um dia uma digressão pelo Minho, não deixeis de visitar a Ínsua, porque, posso asseverar-te, vens devidamente encantado».

(1) Frei Pedro de Jesus Maria José, Crónica da Santa e Real Província da Imaculada Conceição de Portugal, Lisboa 1760, tomo I, pág. 715.

(2) Adolfo Ferreira Loureiro, obr. e vol. cit.

(3) José Augusto Vieira, «O Minho Pitoresco», Lisboa 1886, tomo I, pág. 196.



# A Assembleia Geral da C. P.

## ccupou-se da fusão das empresas ferroviárias

**N**O dia 11 reuniu-se a Assembleia Geral da C. P. para apreciar qualquer proposta do Conselho de Administração acerca da concentração ou aquisição de outras empresas ferroviárias. Presidiu a esta importante reunião o sr. dr. Bustorf Silva, e o orador foi o sr. Fausto de Figueiredo que começou por pôr em relevo o grande significado daquela sessão e logo observou que tanto o saneamento da posição financeira da C. P. como um melhor apetrechamento da rede ferroviária do país eram assuntos que há muitos anos reclamavam solução. Só depois de publicada a lei 2008 — acentuou — foi possível estudar as medidas concernentes à efectivação daquele duplo objectivo, — tarefa, a seu ver, pouco fácil, porquanto forçoso era ter em conta, no programa de trabalhos a realizar, muitos pontos que, de certo modo tomavam o aspecto de melindrosos.

Era preciso encaminhar a solução destes problemas no sentido que o interesse nacional exigia. Sublinhou a transcendência do assunto nos seus múltiplos aspectos económicos, técnicos financeiros e administrativos e examinou com grande pormenorização as bases 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> da lei acima referida.

A aprovação da lei — disse — foi precedida de longo e cuidadoso estudo na Assembleia Nacional e na Camara Corporativa. Estabelece a base 1.<sup>a</sup> o principio da substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única que abrangerá as linhas do Estado. Compete ao Estado traçar as linhas gerais desse plano, que será orientado no sentido de se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários. Aquela base dispõe que a nova concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais companhias, por

acordo entre elas, cabendo ao Governo o promover esse acordo e assegurar as medidas necessárias para se efectuar o plano de substituição das actuais concessões pela concessão única. Não podia o Conselho de Administração da C. P. ficar inactivo em face das disposições expressas da lei e cumpria-lhe dar início ás diligencias necessárias para se efectuar a fusão que o Governo determinara. Os acordos a estabelecer constituíram a base de ultteriores negociações para a concessão unica. O Governo não fez a menor pressão quanto às condições em que os acordos deviam ser estabelecidos. As administrações das empresas em causa estavam inteiramente livres para proceder como melhor entendessem na defesa do património social que lhes estava confiado, sem esquecer, porém, que as concessões ferroviárias têm as limitações derivadas da função de interesse público que exercem.

As diligencias efectuadas para a aquisição pela C. P. das outras empresas ferroviárias, ofereceram determinadas dificuldades. Era natural — esclareceu — que assim fôsse, principalmente pela divergencia de resultados a que se chegava conforme os critérios que orientavam a avaliação dos bens daquelas empresas. É evidente que tinham de ser afastados os cálculos determinados pela fórmula do resgate, visto que só o Governo é juiz da oportunidade de o fazer. Não era hipótese a considerar. Por meio de transigencias mutuas, uns e outros animados do desejo de cooperar no pensamento que inspirou a lei n.º 2.008, foram estabelecidos acordos «ad referendum» do Governo com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e empresas de via reduzida.

O sr. Fausto de Figueiredo expôs em seguida, pormenorizadamente os termos dos acordos estabelecidos com cada

uma das empresas, acentuando que nada do que está feito colide com a liberdade de acção do Governo, para a constituição de uma empresa única e condições em que deveria assentar a exploração da rede ferroviária do país.

Apontou as precárias condições em que se encontra a situação financeira da C. P. Estava indicada como primeira medida a tomar resolver a questão do pagamento em francos-ouro dos títulos e juros das obrigações na posse dos franceses, o que se conseguiu, obtendo-se a homologação, em França, ao actual convénio. Calculou em 52.000 contos a importância necessária para o resgate das obrigações de 6 por cento e dos Meridionais. Prossequindo o orador disse que excede 100.000 contos a dívida à Caixa Nacional de Crédito. Considerando o pagamento da dívida às Caixas de Previdência, e ainda a liquidação das operações acordadas com outras empresas ferroviárias conclui-se que a C. P., carece para pôr á casa em ordem e iniciar vida nova, de contrair um empréstimo da importância aproximada de 300.000 contos. A formula preferível, no seu entender, é a duma emissão de obrigações até áquele montante a uma taxa de juro que não exceda 4 por cento.

Depois de explicar o mecanismo da operação projectada e de demonstrar que as receitas derivadas da concessão unica serão suficientes para satisfazer os respectivos encargos, fez um longo relato das negociações efectuadas com o Governo para se resolver em definitivo a situação da Companhia. Para esse efeito — disse — elaborou-se um projecto de convenção entre a C. P. e o Estado no qual se considerava a transferência por concessão, das linhas do Estado, hoje arrendadas à C. P., e previa-se a prorrogação até 1909, do prazo de exploração das linhas que a companhia pos-

sui em regime de concessão. Da correspondência trocada com o Governo deduz-se que este, embora sem aceitar determinados pontos de vista da Companhia, não lhe regateava o seu auxílio para que ela pudesse levar por diante um vasto plano de regeneração financeira, preparando-se para exercer a sua exploração em mais eficientes condições económicas. Entendia o Governo que, na base das reformas a empreender, tinha o primeiro lugar a conversão das actuais obrigações e a modificação dos estatutos. A guerra civil em Espanha, e pouco tempo depois, a guerra mundial contribuíram para a suspensão das negociações embora durante esse periodo o Governo prestasse à Companhia uma assistência que se fez sentir na atenuação de muitas dificuldades causadas por factores de ordem internacional.

Publicada a lei 2.008 o Conselho de Administração da C. P. procurou habilitar-se a poder dar execução ao pensamento do Governo quer no que diz respeito propriamente às disposições da referida lei, quer quanto às sugestões recebidas para o saneamento da situação financeira da Companhia e reforma dos seus estatutos. E acrescentou:

Os resultados obtidos até hoje, mercê das diligências efectuadas, e o programa de trabalhos já delineado à Assembleia referem-se apenas à primeira etapa do longo caminho que temos a percorrer. São, por assim dizer, os alicerces da

grande obra de renovação da exploração ferroviária que está expressamente indicada na segunda base da lei n.º 2.008. Incumbe à nova empresa realizar, além da exploração de toda a rede, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rede, de harmonia com um plano por ela proposto ou de iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros. O plano deve prever tudo o que respeita à economia dos transportes ferroviários e à electrificação das linhas. São essas as expressas disposições da base 2.ª. Para a execução da respectivo plano, pode o Governo facilitar à empresa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária. Não é necessário pôr em relevo a importância dos problemas suscitados pela transformação e reapetrechamento da rede ferroviária.

O plano a elaborar inclui o estudo dos combustíveis, a determinação das linhas a electrificar, a escolha dos novos tipos de locomotivas, a possível utilização de automotoras em grandes percursos no serviço de tranvias e no transporte de mercadorias em grande velocidade, o emprego de vagões especiais, a renovação e duplicação das vias, a substituição das antigas pontes metálicas da rede geral.

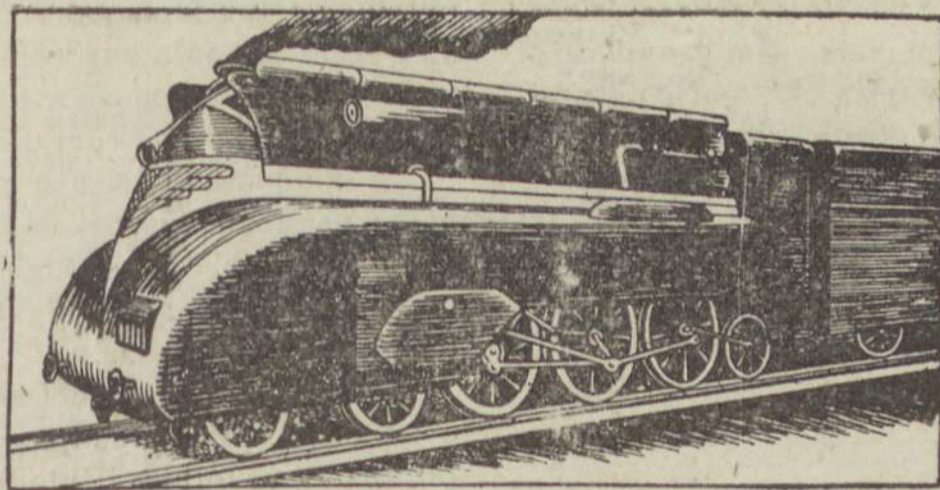
O estudo desses problemas, que será

feito de harmonia com os progressos técnicos já verificados lá fora, foi confiado a uma delegação do Conselho de Administração, com a assistência dos srs. engen.º Vicente Ferreira e dr. Ruy Ulrich.

E a terminar a sua exposição, o sr. Fausto de Figueiredo afirmou:

— Desta forma, o Conselho de Administração da C. P. depois de liquidar a herança do passado, procura estabelecer as bases da sua actuação presente e preparar-se para as grandes responsabilidades de futuro. Pouco interessa quem são hoje os homens que as circunstâncias colocaram em posição de encarar de frente os grandes e complexos problemas que acabo de apresentar à assembleia. Os homens passam, as obras ficam. O que é preciso é que todos, os de hoje como os de amanhã, sejam animados pelo propósito de bem servir a Nação.

O sr. engen.º Branco Cabral leu o texto dos acordos estabelecidos para a aquisição pela C. P. das Companhias da Beira Alta, Nacional e do Vale do Vouga, e o sr. dr. Bustorff Silva ao encerrar a sessão, marcou a continuação da assembleia para o dia 17, data em que será apresentada a proposta do Conselho de Administração para a ratificação dos acordos negociados com as Companhias da Beira Alta, Nacional e Vale do Vouga.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1896)

## A tracção electrica em Lisboa

Por MENDONÇA E COSTA

O negócio da tracção electrica vae em *bom caminho*, temos quasi a certeza d'isso, para que Lisboa não fique a cidade mais despresada da Europa. Se ella tem uma camara municipal que não olha a cousa alguma e, adorando as *cantigas* a ponto de fornecer as suas escolas de... operas, se deixa levar pelas (cantigas ou operas) da companhia carris, o ministerio do reino teve o bom criterio de a mandar para bom caminho.

A resolução do ministro foi que a adopção da tracção electrica precisa ser informada pelo ministerio das obras publicas antes de enviada ao do reino.

A camara ainda chegou a pensar em retrucar ao ministro «que sim senhor, que fosse elle approvando o contrato e o negocio, em principio, que nada se faria sem os projectos irem ás obras publicas» mas parece que, afinal, teve um momento lucido em que viu que a sahida era calva de mais, e encolheu a ideia, limitando-se a mandar a questão a nova consulta do seu serviço tecnico, o qual, cremos vae dar o seu parecer, fundado na sciência, sobre... se se deve obedecer ou não ao ministro do reino.

E' natural que a tecnologia d'esse serviço opine que sim, (e mesmo que resolva que não é a mesma cousa); o projecto irá, portanto, ás obras publicas e ahí temos bastante gente em quem confiamos que tal proposta não deixará de soffrer grandissimas modificações.

Ao mesmo tempo um facto se dá que nos deixa apprehensivos:

A companhia mandou vir de Inglaterra, e já, em parte, pôz em serviço, uns 30 carros novos, que, diga-se a verdade, são verdadeiramente bons como não os ha melhores em parte alguma.

Ora estes carros não são adaptaveis, sem grande dispendio, ao serviço por tracção electrica. E', pois, natural que se ella contasse com a adopção d'este systema em toda a rede, gastasse alguns contos de réis em material novo e bom, para lhe ficar quasi inutil em breve?

E' portanto ponto de fé, para nós, que a companhia é a própria que, reconhecendo o seu erro, já não conta em estabelecer o cabo aereo *no centro da cidade* e feita essa modificação no projecto, como tanto a temos aqui aconselhado, a adopção do novo systema será uma vantagem em vez de um prejuizo para a capital.

## Linha de Cascaes

Começou o verão, principiaram nos jornaes as lamentações ou as exigências sobre o serviço d'esta linha, a menos rendosa e a mais cara em exploração que a companhia tem.

Uns querem já comboios ás 5 e meia da manhã para vêr se conseguem que alguém vá já principiando os banhos; outros — ou os mesmos — querem que o comboio páre a todo o momento ou, pelo menos, que páre n'um determinado ponto para evitar que dois passageiros por dia que vão tomar

banhos n'um estabelecimento que fica a 400 metros, d'uma estação, tenham o incommodo de andar esses 400 metros, embora com isso se incomode e se demore a viagem de 100 ou 200 passageiros que vão para Cascaes ou d'ali veem.

Pasmoso. E pasmoso também como se argumenta com as linhas estrangeiras, prova evidente que, quem tal faz, ou nunca sahiu de cá, ou lá por fóra não soube ver.

Não há linha mais urbana do que o metropolitano de Londres que passa sob todas as ruas. Pois em todas ellas teria que parar se por lá houvesse declamadores como os nossos.

A linha de Cintura de Paris, a de Varsailles, e de Saint Clou, tem apeadeiros, mas nunca a distância inferior a 1 kilometro.

Ora de S. João do Estoril á estação do Estoril ha apenas 1.148 metros.

Os banhos da Póça ficam entre estas duas estações logo, a meio que ficassem, a maior distancia seria 574 metros, isto é, o que se anda em 5 ou 6 minutos, mas nem isso é, porque, segundo informação que buscámos na própria empresa, são apenas 400 metros desde Estoril.

Para quê, pois fazer parar o comboio? Para dar importância ao estabelecimento? Crêmos que para *réclame* gratuito é forte.

E depois, note-se, quem não tem que andar 400 metros ou mais para ir da estação ao ponto do destino ou vice-versa?

Qualquer casa nas ruas de Paço d'Arcos não fica a menos de 400 metros da estação; em Pedrouços, Cruz Quebrada, Oeiras, Estoril, Cascaes, succede o mesmo.

Um jornal lembrou, com toda a razão, que a solução, r'estes casos, é estabelecer um serviço de omnibus entre a estação do caminho de ferro e o local dos banhos.

O simples bom senso mostra que era o melhor.

Depois, estabelecendo-se ali um apeadeiro a companhia não podia deixar de cobrar pela estação seguinte — nada lucrava o passageiro do lado de Lisboa e o do lado de Cascaes pagaria 80 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 60 réis em 2.<sup>a</sup> e 40 réis em 3.<sup>a</sup>

Ora, indo os passageiros ao Estoril pagam metade d'estes preços, logo a differença dá bem para o carro, tendo ainda a vantagem d'este ir leval-os e buscal-os á porta do estabelecimento.

Compara-se o sonhado apeadeiro da Póça com o de Barcarena! Só por gracejo!

Este fica a 2,200 de distancia da estação mais proxima, serve uma fabrica de polvora pertencente ao Estado e é reputado de tal fórma de utilidade publica que o ministerio da guerra pagou a sua construcção.

A Póça fica apenas a 400 metros do Estoril!

Que se contente com o *réclame* que lhe fazemos.

A companhia nega-se a estabelecer ali o apeadeiro, não pelos pequenos gastos de construcção, mas principalmente pelo interesse do publico, que não veria com agrado que o demorassem na sua viagem para se satisfazer a um puro capricho dos pocistas.

O novo serviço de Cascaes vae começar brevemente. A companhia esforça-se por fazer comboios a contento do publico, sem olhar a interesses nem a augmento de gastos.

Pois apostamos em como toda a gente protestará.

## Máquinas de Escrever

de todas as marcas, compra—vende—aluga. Reparções e reconstruções com garantia. ORÇAMENTOS GRATIS

DOMINGOS GONÇALVES & C.<sup>a</sup>

Rua do Arco Bandeira, 133, 2.<sup>o</sup>

Telefone 2 5741 LISBOA



# Recortes sem Comentários

## A força motriz tornou-se mais cara?

Sem qualquer explicação, o fornecimento de energia eléctrica para as indústrias acaba de ser aumentado em cerca de quarenta por cento, conforme nos dizem, pedindo providências, em dezenas de cartas. Vai, como é natural, grande alarme nos meios industriais atingidos, visto que um acréscimo desta natureza nas despesas de exploração pode trazer grandes perturbações e levar à diminuição de rendimento de muitas actividades. Nos tempos difíceis que atravessamos tudo se faz na base de um grande equilíbrio e com margem de lucros muito limitada.

Qual a razão desta intempestiva subida no preço da corrente? Há um motivo sério que a tenha determinado? Modificaram-se de subito as condições em que a energia se produz? Estão os organismos oficiais que superintendem na vida das indústrias respectivas ao corrente desta medida, estudaram-na e autorizaram-na? E' o que se torna urgente esclarecer, tratando-se, como se trata, de um serviço de utilidade publica.

(Do *Diário de Notícias*)

## Campeão de Espanha de Tiro aos Pombos

O nosso amigo sr. eng. agrónomo José Murteira Corado, da Sociedade de Tiro aos Pombos de Elvas, obteve mais uma brilhante vitória no Torneio de Tiro aos Pombos que se está a realizar em Madrid.

Na prova máxima, o Campeonato de Espanha, aquêlê nosso amigo, em disputa com algumas dezenas de atiradores espanhóis e portugueses, obteve o primeiro lugar com 19-19, ficando dessa forma campeão de Espanha, de Tiro aos Pombos para a época de 1946.

O prémio era uma artística e valiosa taça e 25.000 pesetas. Os nossos parabens.

(Do *Correio Elvense*)

## Ponte sem muro de resguardo

Numa das grandes curvas da estrada n.º 1 no lugar de Pontes de Cadima, encontra-se uma ponte com alguns metros de altura e com uma largura menor á da estrada, sem um muro de resguardo que uma camionete levou consigo para o fundo da vala; o outro, sem resistência para tantos embates que tem suportado, pede reforma.

Esta ponte, teatro de tantos desastres pede um pouquinho de generosidade a quem de direito, pois a sua morbidez já existe há muito e é como uma armadilha ao que passa.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

## Um banquete monstro

Foi em Seixas do Minho e veio nos jornais.

Um casamento de gente estimada deu azo a uma boda em que tomaram parte uns 250 convivas. Do que se consumiu para êsse banquete damos o seguinte resumo:

Uma vitela, um salmão pesando 10 quilos, 60 grandes pescadas de Vigo, 16 perus, 60 galos e galinhas, 90 garrafas

de vinho do Porto, 50 de espumoso, 30 de licores vários, uma pipa de 500 litros de vinho da região. etc.

Com as sobras do banquete foi servida uma larga refeição a 40 pobres.

Para servir e cozinhar a lauta refeição, empregaram-se 28 pessoas.

Em época do racionamento uma boda destas até faz... crescer a água na boca.

(De *Jornal de Felgueiras*)

## Cura pela música

Estava gravemente enferma. Era jovem, possuía dotes de espírito que constituíam o orgulho do marido que a amava com loucura. O estado da doente era o inferno da sua vida. No delírio da doença que se prolongava sem esperança, a pobre senhora proferia repetidas vezes estas palavras: «freiras, córos música». O marido, ruído pela angústia, teve uma ideia. Telefonou para uma estação emissora de rádio e pediu caridosamente que transmitissem córos para a doente. O pedido foi atendido. E aos primeiros compassos de «Casa Nova» de Strauss que encheram o quarto da enferma, esta lentamente se ergueu do leito, sentando-se a ouvir a música deliciosa.

O marido descobrira a cura radical da espôsa e poucos dias depois, olhos banhados em lagrimas e a voz embarcada pela comoção, transmitia à estação o seu reconhecimento.

O caso passou-se em Sidney.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

## Camões com agriões

Morto José Maria Rodrigues, morto Agostinho de Campos, morto Afonso Lopes Vieira, há por aí alguém que se preocupe com a conservação da memória de um tal Luís Vaz de Camões, que foi poeta e soldado, que escreveu «Os Lusíadas» e perdeu o olho direito a combater os mouros em Ceuta?

Se há, que ambiente, que estímulo, que facilidades efectivas encontra para tratar do culto camoniano?

E a que vem esta nossa tão indiscreta e incómoda pergunta?

Sabem V. Ex.<sup>as</sup> como se comemora a data da sua morte, no país em que nasceu, e por quem lutou, com a pena e com a espada, o referido Luís Vaz?

Pega-se num monumento já feito, põem-se-lhe à roda agriões, alfaces, pimpinelas, espinafres, qualquer outra verdura que emite à perfeição o esparregado ou a salada — e serve-se frio.

(De *Vitória*)

## A entrada de portugueses em França

PARIS, 12 — O commissariado Geral do Turismo anuncia que «para entrar em França», são precisos os seguintes documentos:

Tratando-se de cidadãos portugueses: passaporte com visto dos consulados franceses.

«Para estadia em França»: até três meses, o visto basta aos turistas para estarem em regra com a polícia internacional francesa. Para estadias superiores a três meses, os turistas são assimilados aos estrangeiros que residem em França, tendo que cumprir as formalidades que a polícia internacional francesa lhes indicar. — (E).

## A vida de Estaline

Trotsky morreu vai para seis anos, vítima de um atentado. Deixou, como herança, uma bomba literária — «Estaline» — que acaba de rebentar na América em recentíssima publicação.

Numa crónica de Nova Iorque sobre o sensacional acontecimento, se refere o espanto com que milhares de leitores americanos têm posto seus olhos nessas páginas de «maldade viva». A grande pena é que a não possam ler os próprios escravos de Estaline que povoam a Rússia. Na Rússia lê-se o que Estaline quer que se leia; nunca olhos daqueles pobres enganados poisarão na famosa biografia do seu soba, agora vinda a lume pela palavra documentada do seu grande rival.

O livro é uma exibição dos mais torvos e hediondos crimes. Trotsky, lança sobre o seu grande adversário as acusações mais fortes.

Duas das principais: o ter envenenado Lenine e ter dado ordem para a selvagem execução da família imperial de Nicolau II. A edição é de conhecidos livreiros de Nova Iorque. Parece que a demoraram até agora por motivos que não estão esclarecidos. Estava para publicar-se quando sobreveio o ataque traiçoeiro dos japoneses em Pearl Harbour. Possivelmente a publicação de «Estaline», feita então, ter-se-ia pensado que prejudicaria a esperada posição da Rússia no conflito. Seja como fôr, os editores resolveram dar agora à publicidade o grande escândalo.

Trotsky escreveu propriamente cerca de metade do livro. O resto dele é um arranjo de notas e fragmentos literários encontrados por Malamuth no espólio de Trotsky.

A obra refere o desenvolvimento da política soviética até à fuga da Rússia do seu autor. Nela Trotsky afirma — ainda é o próprio Trotsky que o faz — que um ano antes da morte de Lenine, em Janeiro de 1924, Estaline informou a Comissão Central do Partido de que, Lenine, já então muito doente, o chamou e lhe pediu que lhe proporcionasse uma poção venenosa para pôr termo à vida.

Lenine sofria de artério-esclorose desde Maio de 1922. Em Dezembro do mesmo ano, teve segundo ataque muito grave. Pela sucessão dos factos, Trotsky chega à conclusão categórica de que Estaline se desembaraçou do seu rival envenenando-o, já que a sua vida estava por um fio que podia quebrar-se a cada momento.

O livro «Estaline», que é um documentário recheado de segredos tenebrosos da política bolchevista, causou, ao que parece, uma sensação profunda na América, a despeito de ali serem já sobejadamente conhecidos os tortuosos e sinistros caminhos da política interna e externa dos Sovietes.

Mas sempre é ver o preto no branco...

(De *Novidades*)

## O que todos devem saber

## Aos «Taxis» de Lisboa e do Porto foram concedidas facilidades para o seu averbamento

O *Diário do Governo* publicou o seguinte diploma:

«Do decreto-lei n.º 27.390, de 26 de Dezembro de 1936, resultou não se ter admitido mais nenhum automóvel com taxímetro nas praças de Lisboa e Porto a partir dessa data, a não ser em casos restritos de substituição. Como, por outro lado, muitos dos que então existiam foram retirados sucessivamente desse serviço, acontece que existem actualmente nessas praças muito menos carros do que naquele ano de 1936. Essa circunstância, junta à do aumento da população ou à maior procura pelo público, faz com que, sobretudo na cidade de Lisboa, se note acentuada carência desses automóveis-taxímetros, o que se torna conveniente remediar. Para esse efeito bastará que a autorização para novos averbamentos se possa fazer ao abrigo das disposições gerais aplicáveis em todo o País.

Nestes termos e ouvidas as Câmaras Municipais de Lisboa e Porto: Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O averbamento de automóveis ligeiros de passageiros para serviço de praça com taxímetro nas cidades de Lisboa e Porto passa a reger-se pelas normas em vigor para as restantes localidades do País.

Art. 2.º Ficam revogados o artigo 1.º e seu § único do decreto-lei n.º 27.390, de 26 de Dezembro de 1936.

MOBILADORA ALENTEJANA, L<sup>DA</sup>

Mobilias alentejanas, Futuristas pintadas e de vêrga, Esteiras, Tapeçarias, Artigos de vêrga e de lona

CAPACHOS PARA AUTOMÓVEIS, ETC.

Rua de S. Bento, 89, 91 e 93

TELEFONE 61100

Lado direito descendo a rampa

LISBOA

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.<sup>da</sup>

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 131, II série, de 7 de Junho de 1946, publica o seguinte:

#### Repartição de Estatística, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca de terreno, com a superfície de 171 metros quadrados, declarado sobranete pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 26 de Abril findo publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 do corrente mês, mas com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente a Tomaz da Cruz & Filhos, Limitada, e cuja área é de 271 metros quadrados.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 26 de Janeiro do corrente ano publicada no «Diário do Governo» n.º 30, 2.ª série, de 6 de Fevereiro do mesmo ano.

O «Diário do Governo» n.º 128, II série, de 4 de Junho, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, exonerar de funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado os indivíduos abaixo mencionados, por motivo da sua nomeação como amanuenses dos corpos administrativos, onde foram colocados como adidos, e por se verificar, em tal caso, acumulação de cargos públicos não permitida por lei (artigo 16.º do decreto n.º 15:539, de 1 de Junho de 1928):

Da extinta Direcção do Minho e Douro:

Factor de 3.ª classe António Souto da Fonseca Júnior, por ter sido nomeado amanuense da Câmara Municipal de Ponte de Lima, por despacho de 6 de Dezembro de 1933, publicado no «Diário do Governo» n.º 288, 2.ª série, de 11 de Dezembro de 1933.

Factor de 3.ª classe Arnaldo Kruger Pinto de Carvalho, por ter sido nomeado amanuense da Câmara Municipal de Palmela, por despacho de 4 de Julho de 1933, publicado no «Diário do Governo» n.º 156, 2.ª série, de 8 de Julho de 1933.

Esta portaria considera-se, para todos os efeitos legais, em vigor desde 12 de Abril de 1935, data da publicação da portaria que, nesta data, é parcialmente revogada.

O «Diário do Governo» n.º 148, II série, de 28 de Junho, publica o seguinte

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, anular as portarias de 12 de Agosto e de 19 de Setembro de 1935, publicadas, por extracto, no *Diário do Governo*, 2.ª série, n.ºs 195,

de 22 de Agosto de 1935, e 229, de 1 de Outubro de 1935, que demitiram de factores de 3.ª classe da extinta Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (Direcção do Minho e Douro) António Pinto Coutinho Júnior e José Ferreira, visto se ter verificado que se não encontravam abrangidos pelos fundamentos invocados nas mesmas portarias, que justificaram as demissões então ordenadas.

Os efeitos desta revogação, com todas as consequências legais, reportam-se às datas da publicação das portarias ora anuladas, isto é, a 22 de Agosto e a 1 de Outubro de 1935.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, exonerar de factor de 3.ª classe da extinta Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (Direcção do Minho e Douro,) António Pinto Coutinho Júnior, em virtude da sua nomeação como amanuense da Câmara Municipal de Azambuja por despacho de 16 de Fevereiro de 1933, inserto no *Diário do Governo* n.º 43, 2.ª série, de 21 do mesmo mês e ano, onde foi colocado como adido, por se verificar, em tal caso, acumulação de cargos públicos não permitida por lei (artigo 16.º do decreto n.º 15:538, de 1 de Junho de 1928).

Esta portaria considera-se, para todos os efeitos legais em vigor desde 22 de Agosto de 1935, data da publicação da portaria, que nesta data é revogada.

O «Diário do Governo» n.º 126, II série, de 1 de Junho 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, por despacho de 24 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é anulada a tarifa especial n.º 107, de grande velocidade, de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

O «Diário do Governo» n.º 734, II série, 12 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 31 de Maio último de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1-P.V., a diversas mercadorias, tais como: minérios diversos, aço e ferro em chapas ou laminado, carris, mármore em bruto ou em blocos, toros de eucalipto ou de pinho nacional para exportação, etc.

O «Diário do Governo», n.º 135, II série, de 13 Junho publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, de acordo com o despacho de 1 de Março próximo findo de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas

ferroviárias, pelo qual é substituída a redacção da condição 7.ª da mesma tarifa sobre a indemnização por perdas ou avarias a pagar pelas empresas, que é elevada ao máximo de 20\$ por cada quilograma.

O «Diário do Governo» n.º 136, II série, de 14 de Junho, 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 4 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 13, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual são alterados os preços da mesma tarifa, por actualização das taxas de despesas acessórias incluídas nos referidos preços.

O «Diário do Governo» n.º 139, II série, de 18 de Junho, publica o seguinte:

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 modificações, por despacho de 7 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, a diversas mercadorias, tais como: minérios diversos, ácidos, palha de arroz, de trigo e não designada, prensadas, aço e ferro em bruto, batido, coado, forjado ou fundido, sucata de ferro, carvão mineral nacional e seus derivados, etc.

O «Diário do Governo» n.º 140 II série, de 19 de Junho, 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 12 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são eliminadas da relação anexa à mesma tarifa as referências aos apeadeiros de Âncora — Praia, Durrães e Gondarém.

O «Diário do Governo» n.º 141, II serie, de 20 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é criada a zona A para percursos iguais ou superiores a 60 quilómetros, ou pagando como tal, para o transporte de trigo (grão) procedente de Espinho-Vouga (local ou transmissão), a que se aplicará o preço da tabela 16 da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade em vigor nas linhas da referida empresa.

# COMPRE



**Cooper Espesura Regular 006** — Pacote de 5 laminas 5\$00

**Cooper Azul, Super Delgada 004** — Pacote de 4 laminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

**SOCIEDADE COMERCIAL JULIO MACEDO, LD.ª**

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

O «Diário do Governo» n.º 149, II série, de 29 de Junho, publica o seguinte:

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 21 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a diversas mercadorias, como sejam: hortaliças e legumes verdes, frutas frescas, utensílios de barro ou de grés, taras, pez, etc., e bem assim limitando a aplicação dos respectivos preços da tarifa geral o transporte, também em pequena velocidade, de álcoois, bebidas gasosas ou refrigerantes, xaropes para refrigerantes, caparrosa branca, sêmola e farinhas de arroz ou de cereais, legumes e frutos não designados em barricas ou sacaria ordinária, papel de impressão ordinário, minério de arsénico não designado, alcachofras comestíveis e malaguetas e pimentos frescos.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Luta pela glória».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Os cavaleiros do Vale da Morte».

COLISEU — Às 21,45 — «Fassman».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.