

DEPÓSITO LEGAL
1 ABR 1942

do 54.º ano

Lisboa, 16 de Março de 1942

Número 1302

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



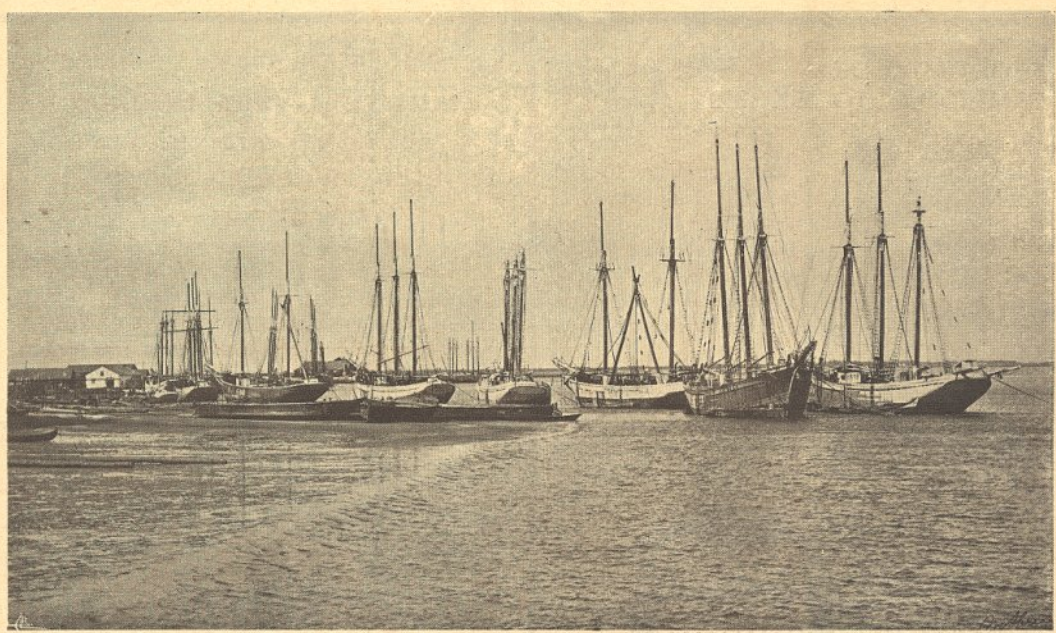
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Séca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158—LISBOA



A frota bacalhoeira apresta-se para a largada...

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

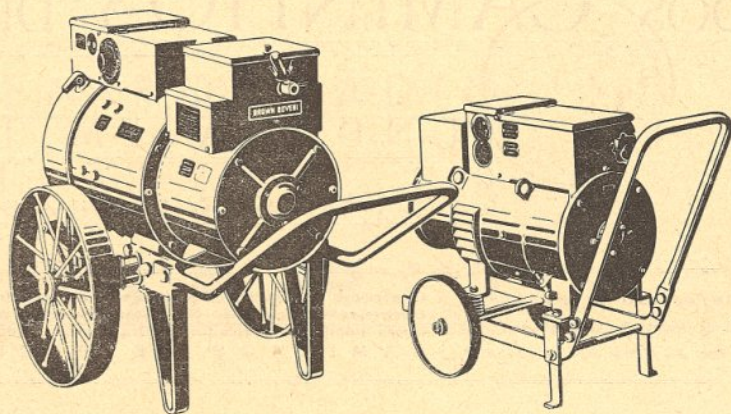
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

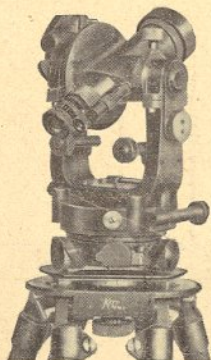
ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A

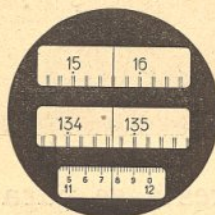
TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2



Ultima criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES DISPOSITIVOS PERMITINDO UM TRABALHO MAIS RÁPIDO E PRECISO

Exemplo de Leitura com Micrometro Optico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.



400^g

Vari-Kreis
15^o60
+ 0,11765
15^o71765

PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.^a L.^{da} Rua dos Fanqueiros, 15

Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO **BEIRAM (MARVÃO)**
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

- Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
- Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
- Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
- Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
- Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
- Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
- Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
- Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
- Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
- Dr. Silveira Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
- Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 2 horas
- Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 20158; Direcção 27520

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 em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1302

16 — MARÇO — 1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:
Eng.º ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO
Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE SETTAS
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. DA COSTA PINA
Dr. ALFREDO BROCHADO
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

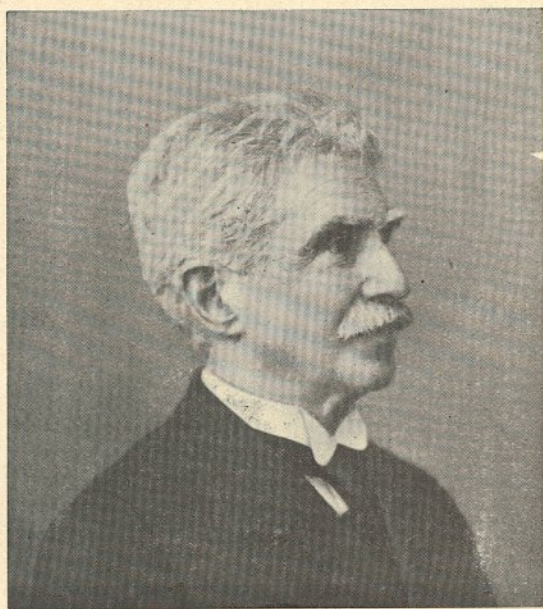
COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

O nosso saúdoso Director Engenheiro J. Fernando de Souza . . .	155
Engenheiro José Fernando de Souza	157
Transportes suburbanos, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	161
Há 50 anos	163
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste	164
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	165
As «Bodas de Prata» do semanário «Vida Ribatejana»	166
Parte oficial	167





O NOSSO SAUDOSO DIRECTOR
ENGENHEIRO J. FERNANDO DE SOUZA

Engenheiro José Fernando de Souza

Gazeta dos Caminhos de Ferro encontra-se de luto pelo falecimento do seu eminente director, Engenheiro José Fernando de Souza. Foi com a mais dolorosa surprêsa que a notícia da sua morte chegou ao nosso conhecimento e ao de todos os amigos, que o tinham visitado nêstes últimos dias, pois estávamos todos nós persuadidos, e convencido igualmente o seu dedicado médico assistente, que o grande jornalista entrara, a passos firmes, na convalescença e num novo período de actividade jornalística.

Morreu serenamente, com um rosário nas mãos e o pensamento em Deus, êste homem ilustre, que ao serviço da Pátria e da Igreja colocou a sua alma ardente, o seu amplo saber e a sua pena, que foi das mais vigorosas.

Há mais de quarenta anos que as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se honravam e enriqueciam com os seus valiosos artigos, primeiro como colaborador, depois como redactor principal e apoz a morte de Mendonça e Costa como director.

Em tudo quanto escrevia, o Engenheiro José Fernando de Souza, que era, sem dúvida, uma das inteligências portuguesas mais informadas por uma vastíssima cultura, deixava a par do seu espírito crítico e observador equilibrado e ennobrecido pela sua experiênciã técnica e pela sua imparcialidade, expressão sincera do seu amor a esta nossa terra.

Com efeito, foi sempre por um Portugal melhor, engrandecido e progressivo, digno do passado e digno, também, do presente e da Europa, que êle batalhou até à hora extrema da sua vida pois que, pouco antes de entregar a alma a Deus, ainda se preocupava com os planos do seu diário *A Voz* e já tinha traçado as primeiras linhas para um artigo destinado à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Mais do que um nome, o Engenheiro José Fernando de Souza era um símbolo, nesta hora grave da Europa e da pobre Humanidade, um símbolo de honra, de coerência espiritual e política, de amor à Pátria. Os seus próprios adversários eram os primeiros a reconhecer-lhe e a admirar-lhe o seu carácter sem mácula, a intransigência e a sinceridade dos seus princípios — porque ninguém de boa fé duvidava quer do seu patriotismo quer das suas convicções religiosas.

Com a morte do Engenheiro José Fernando de Souza desapareceu não só um homem de bem, não só um grande jornalista dos maiores dêste nosso século, mas também um grande português. Só agora, tombado por terra o gigante, podemos avaliar a grandeza da sua estatura, como sucede a certas árvores que, só depois de abatidas, nos dão a idea justa do seu tamanho.

A tôda a ilustre família do nosso eminente e saudável Director e à boa redacção de *A Voz* apresentamos a expressão sincera do nosso profundo pesar.

Algumas notas biográficas

O sr. Conselheiro José Fernando de Souza nasceu em Viana do Alentejo, em 30 de Maio de 1855.

Foram seus pais o médico António José de Sousa, grande benemérito da instrução e das obras de assistência locais; e D. Maria José de Sousa, fundadora da Creche e Asilo de Órfãs daquela vila. Viana do Alentejo não esqueceu ainda a memória dêstes dois beneméritos, cuja vida foi exemplo de virtudes morais, sociais e religiosas.

Do casal nasceram dois filhos. O mais velho, António Isidoro de Sousa concorreu notavelmente para o progresso agrícola da região, introduzindo os modernos métodos racionais na cultura e fabrico dos vinhos e azeites e no tratamento científico das vinhas.

Foi inteligente campeão do municipalismo e promotor do acourelamento dos latifúndios próximos das povoações.

Fundou a Adega Social, o Viveiro Social e a Escola-Oficina de Cerâmica «Médico Sousa».

O sr. Cons. Fernando da Souza era o mais novo. Entrou, em 1869, para a Escola Politécnica, onde conquistou cinco prémios pecuniários, um *accessit* e um louvor.

Em 1873 foi concluir o curso de engenharia militar

na Escola do Exército, obtendo o primeiro prémio pecuniário nos três anos e sendo, pouco depois, o primeiro classificado do curso.

Concluiu os estudos militares em 1876.

Em 1877 era alferes; em 1879, tenente; em 1884, capitão; em 1890, major e tenente-coronel em 1897.

De 1877 a 1880, serviu na inspecção de engenharia da 4.^a divisão; de 1880 a 1890, na direcção dos trabalhos geodésicos.

Em 1890, foi nomeado adjunto da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e em 1920 era reformado na qualidade de Inspector Geral.

Encarregado ainda de outras comissões de serviço, exerceu-as com brilhante proficiência e solicitude nunca desmentida.

Foi em 1900 que passou a engenheiro civil nas Obras Públicas.

Trabalhador infatigável, orientou superiormente numerosos serviços, em todos êles pondo a marca inconfundível de um técnico profundamente conhecedor dos problemas mais variados.

A par da sua acção profissional, tomava entusiasmo pela política, em que seria combatente de tôdas as horas e para tôda a vida.

Em 1906, foi eleito deputado por Setúbal, numa Câmara que logo foi dissolvida, como occuparia mais

tarde, de Janeiro a Maio de 1926, o mandato de senador por Lisboa.

Foi o primeiro Presidente da Sociedade Propaganda de Portugal, cargo que exerceu até 1911.

Fêz parte dos corpos directivos da Causa Monárquica.

O PUBLICISTA

O sr. Conselheiro Fernando de Souza deixa vasta bibliografia. Citamos alguns volumes:

— *Religião Moral e Política* (1897); *E pur si muove* (1900); *Trechos selectos do Padre António Vieira*, precedidos de um esboço histórico (1897); *Doutrina maçónica* (1901); *Tavares Trigueiros*, elogio histórico (1903); *Galileu* (1899); *Joana d'Arc e Nun' Alvares* (1916); *A questão das irmandades* (1918); *Comissão encarregada de preparar a organização dos caminhos de ferro do Estado* (1899); *Relatório da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado* (1899, 1910, 1911, 1912-2 vol.); *Douro e Leixões-A, questão dos portos comerciais* (1912); *A situação demográfica do país* (tese da Sociedade de Propaganda de Portugal para o Congresso Nacional de 1910); *Questões sociais—A doutrina social católica* (1910); *Relatório da Caixa de Aposentações dos Caminhos de ferro do Estado* (1901-1910—2 vol.); *A estação fluvial das linhas do Sul e Sueste* (1906); *Frederic Ozanam* (1913); *A grande guerra* (aspectos cristãos e patrióticos—1918); *O caminho de ferro Lisboa-Paris—Algeciras e o turismo* (conferência em Burgos em 1919); *Os bastidores da beligerância—Como fomos para a guerra* (1921); *Guerra Junqueiro e Zola*, Notas críticas de um jornalista católico (1922); *O Espiritismo e a doutrina da Igreja* (1923); *A Religião da Monarquia* (1923); *A maçonaria em Portugal*—Cartas da Bélgica (com o pseudónimo de Argus); *O significado religioso da obra de Antero de Figueiredo* (1940).

VIAGENS

O sr. Cons. Fernando de Souza tinha uma verdadeira paixão pelas viagens. Percorreu quasi todas as nações da Europa e era raro o ponto do nosso país que elle não conhecia directamente.

As suas viagens jãmais eram de mero recreio físico. Aproveitava-as para desenvolver a sua cultura ou para chamar no jornal a atenção das autoridades superiores para as principais necessidades das regiões visitadas.

Por isso, o nomearam cidadão honorário as seguintes terras: Mora, Aveiro, Viana do Castelo, Ponte do Lima, Ponte da Barca e Póvoa de Varzim.

A CARREIRA JORNALÍSTICA

O sr. Conselheiro Fernando de Souza começou muito cedo a sua acção jornalística. Dêsde 1895 deu colaboração regular ao «Correio Nacional».

De 1897 a 1901 foi director daquelle jornal. Nêste último anno assumiu por algum tempo a direcção da «Palavra», o grande jornal católico do Pôrto, mas a

dificuldade de exercer estas funções dêsde Lisboa levaram-no a pedir a exoneração do cargo. Foi depois, durante dez meses, director do «Portugal».

Em 1916 surgiu em Lisboa novo diário católico — «A Ordem», que durou até 1919, anno em que foi suspensa pelo governo Relvas. O seu primeiro director Camossa Saldanha, que Deus também já levou, não pôde continuar à frente do jornal. Rendeu-o naquelle posto o Conselheiro Fernando de Souza, que logo fez reviver os seus raros dotes de combatente, de apologeta e de técnico.

Suspensa «A Ordem», em breve appareceu outro «A Época», de que o Rev. P.^o Terças era administrador e em que Fernando de Souza, como director, retomou com admirável coragem, vigor e intelligência, a sua acção jornalística.

Em 1927 foi «A Época» substituída por «A Voz» e neste jornal continuou o Conselheiro Fernando de Souza a sua acção de jornalista ao serviço de Deus e da Pátria — sabem os nossos leitores com que dedicação, brilho e competência. Nenhuma questão de cultura ou de técnica lhe era estranha. Um dia o sr. Dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho, dizia numa reunião de jornalistas:

— Nenhum jornalista português trata uma questão técnica como o Fernando de Souza.

O nosso Director colaborou assiduamente na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dêsde 1901 e foi depois da morte de Mendonça e Costa, seu fundador, director da mesma, a convite do nosso director-gerente Carlos d'Ornellas.

ACÇÃO CULTURAL E POLÍTICA

Fernando de Souza foi, além de jornalista, homem de política, na mais nobre acepção da palavra. Era actualmente membro do Conselho Superior da Causa Monárquica.

Em 1906 foi eleito deputado por Setúbal, mas a Câmara não chegou a funcionar, por haver sido dissolvida como já anteriormente dissemos. De Janeiro a Maio de 1926, foi senador por Lisboa e exerceu uma acção parlamentar brilhante e perseverante na defesa dos grandes interesses da Nação e dos Direitos do espirito.

Exerceu por duas vezes a presidência da Associação dos Engenheiros Civis.

Era hoje o sócio mais antigo da Sociedade Propaganda de Portugal. Foi o primeiro presidente da Direcção desta coletividade e — nota curiosa, que nota a isenção do nosso Director, quando se tratava de servir o interesse nacional — tinha então como presidente da Assembleia Geral, o dr. Sebastião de Magalhães Lima.

O Turismo em Portugal deve-lhe os primeiros impulsos. Êle foi dos primeiros a tratar e estudar os problemas do turismo no nosso país juntamente com o nosso saudoso Mendonça e Costa com Manuel Emídio da Silva e outros que também já lá estão...

Era sócio correspondente da Academia de Ciências

de Lisboa (Classe de Ciências) desde 20 de Março de 1924; sócio do Instituto de Coimbra e sócio do Arcádia de Roma.

Possuia as seguintes condecorações: Gran Cruz de S. Silvestre, Comendador da Ordem de S. Gregório, ramo militar, Comendador da Ordem da Corôa de Itália, Oficial de Aviz, Comendador da Legião de Honra, Oficial de Mérito civil espanhol, Medalha de prata de bom comportamento militar, Medalha de 1.^a classe da Sociedade de Propaganda de Portugal (criada por decreto do Ministério do Interior e única até hoje concedida).

CONDOLÊNCIAS ENVIADAS
À «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

À «Gazeta dos Caminhos de Ferro», chegaram as condolências da Direcção do Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas e dos srs. Carlos Mendes da Costa, Marino d'Ornellas, dr. Calado Rodrigues, Mayer, L.da, Américo Fraga Lames, Alexandre Settas, Rebelo de Bettencourt, José Augusto da Costa Pina, Carlos Cesar dos Santos Gonçalves, dr. Manuel Múrias, coronel Lopes Galvão, general Casimiro Teles, eng.º Américo Vieira de Castro, Octavio Cardoso Pereira, Arnaldo Policarpo Mourão, coronel Roma Machado, general Raúl Augusto Esteves, capitão Mário Oliveira Costa, dr. Alfredo Brochado, Eng.º D. Gabriel Uriguen, capitão Jaime Galo, António Montez, dr. Vasco de Penha Coutinho, eng. Carlos Manito Tôres, José da Natividade Gaspar, Miguel Coelho, visconde de Alco-baça, capitão Tadeu da Silveira, Fernando Pinho,

Manuel Fernandes, capitão João Soares, tenente Rui Horta, Álvaro Figueiredo de Almeida, capitão Santos Romão, Alberto Moutinho, Fernando Lopes da Silva, José Boto, António Monteiro de Matos, Pedro de Freitas, Alberto Espírito Santo, Jorge Ramos, Amílcar de Barros Queiroz, «Revista Militar», Rodrigo Rodrigues dos Santos e Prof. José F. Rodrigues.

* * *

Do nosso ilustre colaborador e distinto engenheiro sr. Américo A. Vieira de Castro, recebemos a seguinte carta:

Pôrto, 13 de Março de 1942. Ex.^{mo} Sr. Carlos d'Ornellas. — Acabo de ler, com a mais dolorosa surpresa, a pungente notícia da morte do sr. Conselheiro Fernando de Souza — eu que ainda hontem escrevi a V. Ex.^a que muito me alegrava com as suas me-lhoras!!...

Dolorosissima perda para mim!

• Durante a minha longa carreira de engenheiro apenas duas vezes me encontrei com o ilustre extinto — honra da classe — mas nos últimos meses da sua tão prestimosa vida fiquei a dever-lhe atenções que jámais se apagarão da minha memória. Nunca poderei esquecer as excepcionais dejerências que de V. Ex.^a e dêle recebi.

Apresento a V. Ex.^a a expressão do meu sincero e profundo sentimento pela perda que acaba de sofrer.

*De V. Ex.^a Att.º Ven.ºr e Obg.ºdo
Américo V. Castro*

POR RAZÕES IMPREVISTAS, E SOBRETUDO POR MOTIVO DA MORTE DO NOSSO SAUDOSO DIRECTOR, SR. CONSELHEIRO J. FERNANDO DE SOUZA, SOMOS FORÇADOS A TRANSFERIR PARA O DIA 16 DE ABRIL PRÓXIMO A PUBLICAÇÃO DO NOSSO NÚMERO ESPECIAL, COMEMORATIVO DO 54.º ANIVERSÁRIO DA «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO», QUE DEVIA SAIR HOJE

Transportes suburbanos

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

... Quand mes idées seraient mauvaises, si j'en fais naître de bonnes à d'autres, je n'aurais pas tout à fait perdu mon temps...

J. J. ROUSSEAU

A sombra das extraordinárias facilidades ufanamente concedidas ao público pelos caminhos de ferro, mas que pareciam adrede arranjadas para contra êles se voltar e infligir-lhes grandes prejuízos, criaram-se hábitos e interesses absolutamente respeitáveis. Milhares de famílias se deslocaram para os subúrbios de Lisboa e Pôrto; construíram-se numerosos prédios nessas zonas novamente habitadas; valorizaram-se terrenos; criaram-se interesses comerciais de certo vulto; surgiu nova matéria colectável. Podem todos êsses interesses ser definitivamente postergados? Não.

Todavia, as emprêsas ferroviárias, embora responsáveis por essa lamentável situação, não podem continuar a sofrer os prejuízos de um serviço para o qual o caminho de ferro não tem a menor aptidão, e que é a negação mesmo dos fins para que êle foi construído: longos percursos sem paragem e elevada velocidade média de marcha e comercial. Admitia-se que assim sucedesse quando sôbre as vias ordinárias apenas havia a lenta, incômoda e onerosa tracção animal. Hoje não. Êsses serviços têm de passar para as estradas.

Em reforço desta nossa opinião vamos indicar o que se passou em 1938 na Holanda.

Nêsse ano os C. F. E. H. encerraram definitivamente para o serviço de passageiros *nada menos de 148 estações*. Em algumas linhas de muito pequeno tráfego o serviço de passageiros foi mesmo suprimido por completo. Todo êsse serviço foi confiado às estradas.

Para se fazer idea do que representa o encerramento de 148 estações na Holanda basta dizer-se que, enquanto a superfície de Portugal excede 88.000 km.², a superfície daquele país pouco ultrapassa 34.000 km.².

Essa radicalíssima modificação revela uma nítida compreensão das novas condições criadas aos caminhos de ferro pelo grande desenvolvimento dos transportes mecânicos nas vias ordinárias.

A quem compete providenciar para que se encontre rapidamente uma solução capaz de acautelar todos os interesses em jôgo? Ao govêrno.

O problema é grave e não admite delongas. Deve proceder-se dêsde já aos estudos necessários. São êles complexos e demorados mas, nem se deve recuar perante essa complexidade, nem sequer tergiversar. Vejamos como, em nossa desvaliosa opinião, êle poderia ser resolvido.

Nas estradas circulam o tramuei eléctrico e o automóvel. O primeiro pode, em alguns

casos, ser prolongado além dos términos actuais com proveito para as emprêsas exploradoras. A velocidade comercial do tramuei eléctrico é inferior à do caminho de ferro, mas, com um horário apropriado, fácil seria aos excelentes carros eléctricos de oito rodas aproximar-se dela. Tudo se consegue com boa vontade e boa organização.

O govêrno tem elementos largamente suficientes para determinar, em cada caso, até onde pode o tramuei eléctrico ser prolongado «econômicamente», tanto na rêde de Lisboa, como na do Pôrto. Basta saber aproveitá-los.

Podem as emprêsas de tramueis eléctricos das duas cidades ser «compelidas» a fazer êsses prolongamentos? Evidentemente não. Mas podem ser «convidadas» pelo govêrno a fazê-los, oferecendo-lhes especiais facilidades.

Pensamos que essas extensões serão lucrativas. O essencial é não conceder a cada zona mais do que ela pode legitimamente exigir, tanto sob o ponto de vista da freqüência das carreiras, como da modicidade das tarifas. Assim não procederam os caminhos de ferro. E à memória sempre nos acode aquele serviço do Ramal de Leixões, o mais grave crime de lesa-economia até hoje praticado em caminhos de ferro no nosso país.

Caso se consiga esta solução os agentes do govêrno encontrarão excelentes auxiliares nas administrações das companhias de Lisboa e Pôrto, as quais sempre se mostraram cautelosas em matéria de carreiras e tarifas. Daí a sua prosperidade com a qual, alfim, todos lucram e facilitaria a

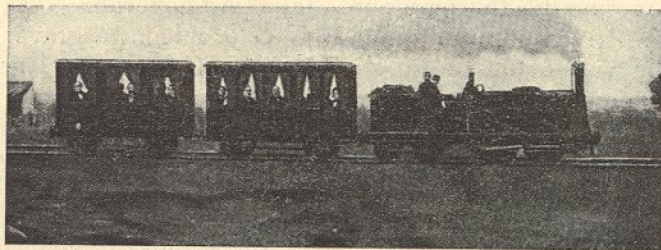
solução por nós proposta. Afigura-se-nos que nenhuma delas se recusaria a prestar êsse serviço à nação, garantindo os seus legítimos interêsses.

Prolongadas até onde fôsse possível econômicamente as linhas eléctricas daí em diante incumbiriam os transportes à camionagem. A esta seriam também concedidas facilidades e seria libertada das peias impostas para beneficiar os caminhos de ferro, pois, afinal, se reconhece que êsses serviços, dos quais as emprêsas ferroviárias se mostravam tão ciosas, só prejuízos lhes acarretam, como há anos vimos proclamando na imprensa e ainda bem recentemente se reconheceu na Holanda.

A medida que as distâncias dos grandes centros vão aumentando as facilidades oferecidas vão diminuindo. É inevitável e é justo.

As tarifas devem ser cuidadosamente estudadas e sempre proporcionais às distâncias. Terão de ser mais elevadas do que as dos caminhos de ferro. Já dissemos no nosso anterior artigo que as actuais tarifas da C. P. nos tramueis são insustentáveis, mesmo em tempo normal.

Deve contar-se com as reclamações dos freqüentadores dêsses novos meios de transporte, habituados às baixíssimas tarifas dos caminhos de ferro. Mas o público não pode exigir que o sirvam com prejuízo dos transportadores, nem em caminhos de ferro, nem em tramuei eléctrico, nem em automóvel. Se se tornar demasiadamente recalcitrante compete ao govêrno intervir para proteger a economia da nação, da qual as emprêsas de transporte são factores de primeira grandeza.



O primeiro combóio de caminho de ferro na República Argentina

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1892)

O monopolio da viação em Lisboa

Se não é uma questão vital para todo o paiz que sobreleva aos problemas economicos cuja resolução incerta nos emociona a todos, é comtudo um negocio de grande importancia para a capital, pelo qual muito deviamos interessar-nos, muito mais do que vemos o publico tel-o feito até hoje, desculadamente indfferente ao resultado de uma negociação que tão de perto lhe toca.

Referimo-nos ao monopolio da viação, proposto pela companhia carris de ferro.

Ao que sabemos, esta companhia propoz á camara municipal, em 7 do corrente, tornar-se unica possuidora de todos os carros de carreira, mediante umas certas condições que passamos a enumerar:

A direcção da companhia contractou com as quatorze empresas exploradoras da viação na capital, a compra de todo o material e gado que ellas possuem.

O contracto provisorio da venda está já assignado.

A camara é convidada pela companhia dos carris de ferro, d'accordo com todas as empresas, a lançar sobre cada carro, e por anno, o imposto de quinhentos mil réis, para cujo pagamento aquella companhia se poderá avençar por uma forte percentagem na sua receita liquida, logo que adquira, por accordo, todas as outras empresas existentes.

A companhia obriga-se a fazer uma redução nas suas actuaes tarifas, e propõe uma annuidade destinada a substituir a actual verba que paga por concerto de calçadas.

Uma commissão de representantes das empresas de viação procurou a commissão municipal, afim de solicitar d'ella a approvação da proposta da companhia dos carris de ferro, declarando que esta salvaguardava os seus interesses e os do publico.

Esta proposta, cujos lineamentos especiaes nos são desconhecidos, encerra visivelmente uma pretensão de monopolio, o que já de si seria bastante para contra ella nos indispôr, se razões mais fortes nos não levassem a isso.

A imposição de um pagamento de 500\$000 sobre cada carro e por anno afasta completamente a ideia de que alguém possa tentar esta industria fóra do grémio d'aquella companhia.

Mas ainda assim esta base seria accetivel se a companhia a quizesse e podesse adoptar para si.

Não succede assim; como espirito previdente, a proposta transforma este imposto n'uma percentagem sobre a receita liquida, percentagem modestamente fixada em 15 % pela companhia, e que, ao que se diz, a camara pretende elevar a 25 %.

Traduz-se esta parte da proposta no evidente desejo de «um deus para si e um demonio para os outros».

Para estes é-lhes absolutamente impossivel pôr nas ruas de Lisboa um unico carro tendo que pagar réis 500\$000 de imposto, porque suppôr mesmo que para este o empresario tirasse 10 % da receita bruta, ser-lhe-hia necessário que cada carro lhe rendesse 5.000\$000 annuaes ou cerca de 13\$700 réis por dia. Ora sendo a média do custo das carreiras por passageiro 30 réis, seria necessario um movimento diario de 457 passageiros por carro, o que nenhuma empresa consegue, nem mesmo a companhia dos omnibus de Londres.

Ficará, portanto, a cidade sem esperanças de, enquanto durar o contracto com a companhia carris, vêr outros carros nas suas ruas que não sejam os d'aquella companhia.

E quem nos assegura que esta prohibição só por si não

fará arrepender lamentosamente as vareações futuras da liberdade que a actual lhe tenha usurpado?

Todos os dias se estão vendo novos progressos da sciencia applicados a todas as industrias; novos aperfeiçoamentos d'estas em todos os seus ramos; elgamar o serviço de aviação de uma capital por um largo praso será talvez um erro de que teremos que soffrer as consequencias.

A'manhã inventar-se ha um novo processo de viação urbana, uns carros de novo systema, um meio de tracção que hoje não conhecemos, uma nova commodidade para o publico, mas não poderá esse melhoramento ser implantado em Lisboa porque a isso se oppõe o contracto com a companhia Carris, a qual tambem, pela sua parte, não o adopta porque não pôde ou não lhe convém.

Sem fallarmos das elegantes gondolas que o armazem do Louvre poz no Sena á di-posição dos seus freguez-s, durante a exposição, e não sabemos se depois d'ella, ainda ha pouco um commerciante emprehendedor, de Lisboa, reembolsava parte do custo da passagem em determinados carros em compras feitas no seu estabelecimento.

Esse ou outro poderão qualquer dia implantar a ideia de uma forma mais effectiva. Não o poderão fazer e o lesado será o público com a falta d'essa commodidade.

Os grandes electricistas trabalham pela descoberta dos differentes systemas de tracção electrica, e não só a que se utilisa de carris como a que circula sobre a estrada ordinaria.

Ha poucos dias foi experimentado na America um break d'este systema que, ao que nos consta, deu bons resultados.

Se o invento se propagar, se quizer chegar até nós, encontrará aqui a companhia Carris a impedir-lhe o avanço, ella a que não convirá transformar o systema dos seus carros, e que tambem não consentirá que outros carros lhe façam concurrencia.

E a par d'isto, só em campo, que esperanças nos dá a companhia Carris de que o seu serviço melhorará?

Se nos pontos em que ella tem competencia, o serviço pouco ou nada tem augmentado, se mesmo n'aquelles onde a não tem, algum tem sido de todo suprimido, como a carreira da circulação, os carros electricos e a viação á machina, o que nos garante que o serviço melhorará, liberto de competidores?

Promette a companhia uma redução nas suas actuaes tarifas.

Não sabemos se a fixa na sua proposta, mas é bem de crêr que não. Sobre este ponto constou-nos que a ideia é separar os carros em duas classes, sendo uns de 1.ª, outros de 2.ª. Onde estará a vantagem para o publico? Em dia de grande affluencia dar-se-ha o caso de só apparecerem os carros de 1.ª classe. Deve estar bem presente a *ruse* de que a companhia se quiz servir ha tempo com os carros especiaes para Algés em dia de grande affluencia, a 100 réis; não deve esquecer tambem que na carreira do Lumiar, durante a feira do Campo, foi mister que os passageiros se queixassem á camara municipal para que a companhia deixasse de exigir 100 réis pelos passageiros para e desde o Campo Grande.

Ha na camara municipal, entre os empregados superiores, quem d'essa queixa muito bem saiba, e nós sabemos quem a fez, o que lhe foi respondido, as providencias que se deram e o bom resultado que se tirou.

Vae longo este artigo, mas como é possivel que antes do nosso proximo numero este negocio se ventile na camara, tendo até aqui analysado o que sabemos das bases do contracto em relação aos interesses do publico, evidenciaremos tambem o que d'elle resultará para os do município.

A companhia offerece á camara uma annuidade fixa pelo concerto de calçadas.

Ora é bem de crer que se esta annuidade fosse superior ao que ella actualmente gasta ou ao que calcula gastar, não seria ella que faria tal proposta.

Mas demos de barato que esse *quantum* é superior ao actual.

E quanto augmento terá o municipio de despeza desde que tal contracto se faça?

Como é sabido, todos os actuaes carros de viação tem a bito'a equal á das l'nhas americanas da cidade e por isso a,dam quasi exclusivamente sobre os carris.

Mas des'le que estes carros pertençam á companhia, o primeiro acto d'esta será ordenar aos cocheiros que d'esses carris se afastem o mais possivel para melhor os con-ervar. Portanto serão as calçadas que mais e muito mais padecerã.

Esta determina,ão terá tambem por fim tornar o tran-ito n'e-tes carros menos commodo e assim afugentar d'eles o publico para os de tarifa mais elevada.

Emquanto á percentagem da sua receita liquida offerecida á camara, pouco nos importa que ella seja de 15 % como a companhia propoz, ou de 25 %, como a camara se diz que exige, visto que consideramos pura e simplesmente illusoria esta vantagem.

A companhia tem já uns gastos de exploração que lhe levam o melhor das suas receitas, não tendo dado dividendo algum no ultimo semestre, nem sendo de esperar que tão cedo o dê. Com aquella operação pretende comprar 200 carros e não menos de 1:000 cabeças de gado; tem que sustentar este e manter a mais um novo pessoal de 500 empregados que segundo *promette* admitirá ao seu serviço.

Com tão elevados encargos que esperanças pó'le haver de receita liquida, e quando a haja que importancia adquirirá ella?

Isto na supposiçãõ de que a receita liquida o seja só dos gastos de exploração, porque se incluímos o encargo de 950 contos de obrigações de 6 %, isto é réis 58:800\$000 annuaes, onde iremos parar!

Veja a camara o que faz, que o assumpto é sério de mais para que seja resolvido sem o mais profundo exame.

E' nossa convicção que tudo que se ligue a este monopolio será em puro prejuizo dos municipes e sem o menor lucro para a camara.

Voltaremos a occupar-nos d'este assumpto.

Depois de termos encerrado este artigo, um factõ novo nol-o faz continuar aqui, embora elle já vá longo demais.

Acabamos de receber um *protesto* de tres donos de carros pelo qual se vê que é falso que todos elles estejam de a cordo com a companhia Carris.

Este documento pó'de bem ser o resultado de uma lucta de interesses particulares, mas d'elle resaltam dois pontos para nós importantes.

Um é o factõ de haver tres donos de carros que não querem vender os seus, e não vemos por que lei moral se possa obrigar estes industriaes a acabar com a sua industria.

Deve-se notar que entre elles ha um que tem já o crescido numero de 25 carros, e que o serviço d'estes é um dos mais decentes que temos em Lisboa, tornando-se mesmo uma necessidade para os habitantes dos sitios da Pampulha e Lapa por onde estabeleceu as suas carreiras desde que as companhias Carris e Ripert restringiram por ali as que tinham.

Outro é a ideia que n'esse *protesto* se expende de fazer pagar por cada carro uma quota parte dos gastos que a camara faz com a reparação de calçadas.

Já nos occorrera este alvitre que é perfeitamente rasoavel.

A camara precisa de rendimento; é justo que todos a ajudem a obtel-o.

Não precisa conceder monopolios; regulamente a viação em Lisboa, o que sempre aqui temos defendido, em repetidos artigos, e já agora, visto que o caso urge, exporemos as bases para uma postura n'esse sentido.

A companhia Carris inscreveu na sua conta de ganhos e perdas em 1891, 20 contos de réis para reparação de calçadas. Com os novos serviços do Lumiar, Bemfica e Areeiro deve pagar muito mais, mas fixemos esta quota em 18 contos.

Os seis carrõs em serviço são uns 150 sobre carris; corresponde, portanto a 120\$000 réis cada carro.

Não incluímos n'aquelle numero os carros de viação mixta.

D'estes ha uns 251, sendo os principaes proprietarios a companhia Ripert com 80, a Carris com 30, Jacinto com 25, Viação com 23, Canõa com 12 e Salazar com igual numero.

Imponha-se a cada um carro o pagamento annual de 120\$000 réis e teremos uma verba de 30 contos annuaes que o contracto da companhia Carris *nunca* dará ao municipio.

Os carros, antes de lhes ser dada licença para circular, deveriam ser examinados não só em relação á sua solidez como ao seu commodo, peso, largura do rastro das rodas, das portinholas de entrada, altura dos estribos, etc., estabelecendo-se um máximo e um minimo para todos estes requisitos. Este exame deveria ser feito invariavelmente *todos os mezes* prohibindo-se a circulação a todos os vehiculos que, alem de outros defeitos, não estivessem pintados e envernizados com acao e decencia propria para o serviço publico.

N'essa occasião poderia effectuar-se o pagamento do imposto, 10\$000 réis por cada carro, o que seria mais uma facilidade, tanto na arrecadação d'aquelle, como no pagamento por parte dos empregarios.

Poderia promover-se o agrupamento d'estes em bequenas parcerias de proprietarios de 10 carros, o menos, fixando o minimo do imposto em 1:200\$000 réis annuaes. Assim se conseguiria reduzir o numero de empregas, do que resultava poder-se impõr a cada uma um distinctivo differente; a côr dos carros, o uniforme (indispensavel) do pessoal.

Com isto se evitava que por vezes não se possa apurar a quem pertence um carro que originou um desastre e se põe em fuga. A sua côr fal-o-hia reconhecer facilmente.

Tarifas, horarios, itinerarios das carreiras, deviam ser sempre de approvação da camara e affixados em cada carro. Por esta fórma se evitava, como succede, que alguns carros, quan lo levam apenas um ou dois passageiros, não completam a viagem, ficando em Belem os que se dirigiam a Algés e no Rocio os que indicavam Intendente ou Avenida.

Finalmente não será difficil promover a camara que estes serviços se reatrissem por pontos da cidade até hoje abandonados d'elles.

Assim as differentes empregas prestariam muito maiores serviços á cidade, e justo seria mesmo que a camara lhes concedesse as facilidades possiveis.

Teriamos uma viação limpa e nos cofres do municipio uma verba segura e consideravel.

Linhas portuguezas

O elevador de Gaya — Os engenheiros srs. João Gualberto Povoas e João Carlos de Almeida Machado, e o sr. Joaquim Pereira de Mattos, architecto da camara municipal de Gaya, procederam já ás experiencias officiaes do elevador mechnico da estação das Devezas ao caes de Vila Nova.

Os peritos fizeram funcionar os freios da locomotiva e procederam a outras experiencias, trabalhando a locomotiva só e com carga. Subiram e desceram carros carregados de mercadorias, e cernuagens conduzindo muitas pessoas, attingindo o peso maximo de 52 toneladas.

A locomotiva, apesar de só ser lotada para arrastar o peso maximo de 40 toneladas, parou rapida, sustendo aqulle excesso de peso.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Segundo nos informam, a linha dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste vai ser prolongada até ao Alfeite, para servir a população do novo Arsenal da Marinha, e consequentemente até Cacilhas, para facilidade de ligação com Lisboa.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

O Rosário... no D. Maria II

A empresa do teatro D. Maria II fez reviver no palco do Nacional a célebre e interessante peça do repertório de Palmira Bastos «O Rosário» em 1 prólogo e 4 quadros, original de André Brisson, em tradução primorosa para a nossa língua do talentoso poeta e escritor Acácio de Paiva.

A sua primeira representação teve lugar há já alguns anos no teatro do Ginásio e a sua reposição foi feita em Dezembro de 1956 no teatro da Trindade. É de esperar que o sucesso obtido nessas ocasiões, continue agora.

Os «verrinas», isto é: aqueles que não produzem nem deixam produzir, que não trabalham nem deixam trabalhar, e que estão sempre a dizer mal, declaram que «O Rosário» perdeu o interesse por completo e que, na presente ocasião não deve vingar, como nunca vingam as «reposições».

O teatro quando é bom e bem representado interessa sempre. E é esse o caso da peça em questão.

A empresa do Nacional arejando e fazendo representar esta peça, fá-la tornar conhecida das pessoas que ainda não a viram, principalmente das senhoras e meninas, tanto mais que se trata de uma obra interessante e moralíssima.

Raúl de Carvalho que tem um lugar de destaque na cena portuguesa fez o «cego Luiz Delmain», criado em Lisboa por Tarquinio Vieira. Não faço confrontos, limitando-me a frizar o trabalho estenuante e cheio de observação e meticulosidade deste artista que exteriorizou nas contrações da cara, do corpo e das mãos, toda a amargura e alegria que lhe iam na alma. Belo trabalho de Raúl de Carvalho.

Palmira Bastos retomou o seu antigo papel de «Joana Campbell». Que soberba criação! Papel cheio de beleza, ternura e encantamento que arrebatou, a que a sua arte maravilhosa e o seu notável talento de grande comediante deram brilho enorme e inextinguível.

E é um gósto espiritual infundo ver representar bem, uma peça boa. A companhia que actua no teatro D. Maria II, a que pertencem Lucília Simões, Amélia Rey Colaço, Maria Lalande, Maria Clementina, Robles Monteiro, João Vilaret, Samuel Diniz e outros, é das que fazem teatro e representam bem, apresentando um conjunto muito homogéneo, e equili-

brado. Todos afinados e cada um no seu lugar sem se atropelarem e sem haver a preocupação de fazer sobressair e brilhar A, B ou C.

E se é certo que em «O Rosário» à exceção de Palmira Bastos e Raúl de Carvalho, os outros artistas como Lucília Simões, Vilaret, pouco têm que fazer, certo é também que, se a representação não fôsse equilibrada, a acção e o ritmo da peça teria perdido por completo o seu valor e interesse.

Os artistas do Nacional trabalham de dia e noite, com verdadeiro amor pela profissão que abraçam de boa vontade e portanto não é justo nem humano que esse trabalho exaustivo não seja compensado pela presença, carinho e aplauso do público, estimulando-os para produzirem cada vez mais e sempre melhor.

A empresa tem pugnado e pugna bastante a favor do teatro e se mais não faz é porque de todo lhe é impossível. Além disso tem de escolher peças para o repertório, o que aliás é difícil, nesta ocasião porque os nossos autores pouco ou nada produzem, e o que produzem nem sempre convem à índole do nosso primeiro teatro de declamação.

Se entramos na apatia e indiferença pelas coisas de teatro, mal vai o teatro e aos que dele vivem.

A Princesa dos Dolares... no Coliseu

A célebre partitura de Leo Fall foi novamente executada no Coliseu dos Recreios na noite de sexta-feira 27 de Fevereiro por uma orquestra regida pelo maestro Cruz Braz e interpretada pela grande companhia de Opera e Opereta dirigida pelo ensaiador Armando de Vasconcelos, numa organização de Ricardo Covões.

A opereta «A Princesa dos Dolares» não é muito conhecida do público, pois raras são as companhias de opereta que a incluem no repertório, devido certamente às dificuldades enormes da partitura.

A companhia do Coliseu venceu-as com brilho, e quer na parte cantada, quer na representada deram realce às diversas cenas.

John Conder, multimilionário, que capricha em ter nobres e fidalgos, ao seu serviço, como criados, teve em Álvaro Ferreira um esplêndido intérprete. Correcto, sóbrio, enérgico e cómico, mas sem exageros.

Luiza Nobre, a «Alice Conder», filha do milionário, que considera os homens como «fantoques» e Guilherme Kjolner no «Fredy», deram bastante relevo aos lindíssimos números de canto.

Mina Braga, na «Dayse» e Alberto Reis no «Hans», representaram muito bem a sua parte e cantaram na perfeição, como

esplêndidos cantores que são. Só não gostei de ver «Hans» de «bonet» na cabeça dentro de casa e falando com a sua «patroa» «Dayse». Será muito americano, mas não é correcto.

Sofia Santos bastante cómica na «Miss Thompson». La Sallette de Carvalho deu vida à sua «Olga Labinska», domadora de feras e que se faz passar por condessa. A sua actuação é um pouco prejudicada pela maneira de falar.

Sales Ribeiro e Fernando Pereira, respectivamente em «Tom» e «Dick», representaram a contento os seus papéis. Carlos Barros, Alfredo Pereira, Albino Gomes e o discípulo Sotto Mayor, não desmancharam o conjunto, como se costuma dizer, interpretando pequenos papéis.

Encenação moderna de Armando de Vesconcelos. Cruz Braz teve um trabalhão na regência da orquestra.

Os artistas Lina Duval e Eugénio Salvador, mostraram o seu poder inventivo em diversos números da sua especialidade.

Cenários bonitos e ricos. Fez espécie a muita gente aquela «espuma de sabão» no segundo acto. Também não percebi a intervenção dos bailarinos clássicos do mesmo acto.

O Pião das Nicás... no Variedades

Voltou novamente à cena esta peça, traduzida e adaptada por Carlos Ferreira. O seu entrecho é muito parecido com o «Cabeça de Turco» e digo parecido, porque teve umas pequenas alterações, principalmente no final do 3.º acto.

Trata-se de uma farsa, cujo único intuito é fazer rir. As cenas tem seqüência mas é uma seqüência forçada, pois parte-se de um início falso, e portanto as situações cómicas e as personagens são todas falsas. Mas o público riu.

Quando saímos temos uma grande dose de boa disposição provocada pelo autor que procurou apenas motivos para isso.

Francisco Ribeiro (Ribeirinho) foi bastante cómico no «Agapito Coelho», o autêntico «Pião das Nicás» ou «Cabeça de turco».

Cremlin de Oliveira, fez uma sogra «Paulina Manso» de se lhe tirar o chapéu.

Hirtense Luz, na «Mária», mostrou ser a mulher enganada e depois regosijada com o triunfo do seu marido.

Laura Alves, correcta na médica «Teresa». Fernanda de Sousa, sempre gentil, fez uma «Ana» invejosa.

Zeia Fernandes deu realce à figura de «Susana», cocotte fina. Miquelina Rodrigues foi uma creadita «Rosalina» bastante graciosa.

Joaquim Prata mostrou-se muito zaragateiro no «Carlos Torres», grande agenciador de seguros de vida.

Luz Filipe, certo no «Caetano». Tarquinio Vieira, actor que nada tem de cómico, deu bastante comicidade ao seu «Prudêncio Manso».

Mário Fernandes em «Presidente da Liga» e Artur Rodrigues no «Francisco» não desmancharam o conjunto.

Eis em resumo a minha impressão sobre a «embrulhada» que se apresenta no Variedades e que espremeida, nada deita.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «O Rosário».
TRINDADE — 20,45 e 25 — «Companhia de Opereta Célia Gamez».
AVENIDA — 21,30 — «Minha mulher é um homem...».
APOLO — 20,45 e 25 — «O Padre Piedade».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 21,30 — «A Minha História».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Olhos velados de Londres».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animnis.

AS "BODAS DE PRATA"

do semanário «Vida Ribatejana»

O semanário de Vila Franca de Xira — «Vida Ribatejana», — da proficiente direcção de Fausto Nunes Dias, festejou, no dia 1 de Março, as suas «bodas de prata». Quiz o seu director reunir nesse dia, num



Fausto Nunes Dias

almôço íntimo, amigos pessoais e colaboradores do seu semanário, que são também amigos do Ribatejo. Compareceram para cima de setenta pessoas — e receberam-se dezenas e dezenas de cartas e telegramas das que, por motivos vários, não puderam deslocar-se até Vila Franca e testemunhar, com a sua presença, o apreço em que têm Fausto Nunes Dias e a admiração que nutrem pela sua grande acção jornalística.

Presidiu ao almôço o sr. major Joaquim da Silva Delgado, ilustre vice-presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. A seu lado e em frente sentaram-se os srs. rev.º dr. Vasco Moniz, pároco da freguesia; Raimundo Alves, que representava o sr. coronel Lobo da Costa, prestigioso chefe do Distrito; engenheiro Clement Dumoulin; dr. Gomes Mota, Artur Pereira da Cunha, presidente da Junta de Freguesia; Abel Boto, Isidoro Costa, Manuel Joaquim Teixeira e capitão José Maria da Silva Guedes, vereadores da Câmara Municipal; dr. Lúcio Cabral e Eduardo Barata de Almeida, da Comissão Concelhia da União Nacional; representantes da Empresa Tauromáquica Lisbonense, do Grupo Tauromáquico Sector 1; engenheiro Maria Fernandes, da Inspecção Geral dos Teatros; jornalistas, comerciantes e industriais.

Pela qualidade e pela quantidade das pessoas presentes o almôço excedeu, conseqüentemente, o carácter de intimidade, que era êsse o propósito do ilustre director da «Vida Ribatejana» e assumiu o aspecto de uma verdadeira consagração, em que se fundiram, numa aliança admirável, de boa liga, o Ribatejo, o jornalista e o seu magnífico semanário.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» estava representada pelo nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, e a «Viagem» pelo seu redactor sr. Rebelo de Bettencourt.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govern»o, n.º 303, 1.ª série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

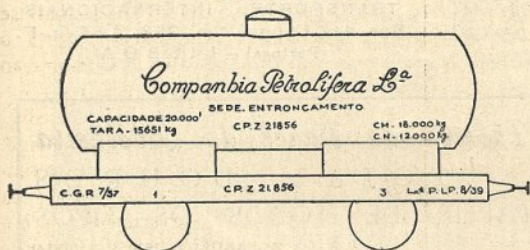
RECTIFICAÇÃO

Para os devidos efeitos se publica que na alínea c) do n.º 1.º do artigo 21.º do regulamento (regime dos vagões particulares para admissão e circulação de vagões particulares na rede ferroviária nacional) aprovado por portaria n.º 9:839, de 21 de Julho de 1941, e publicado no «Diário do Govern»o n.º 167, 1.ª série, da mesma data, onde se lê: «a carga normal e a carga máxíma, expressas em toneladas», deve ler-se: «a carga normal e a carga máxíma, expressas em quilogramas».

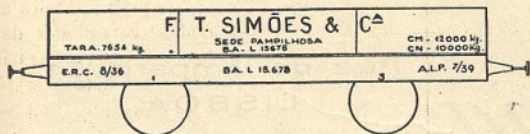
Em virtude da rectificação da referida alínea, publica-se um novo esquema da distribuição das inscrições nos vagões particulares.

Esquema da distribuição das inscrições num vagão particular

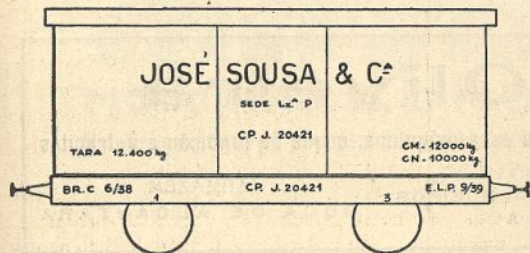
Vagão-cisterna



Vagão aberto



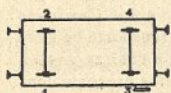
Vagão fechado



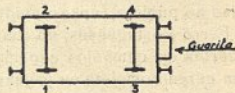
Numeração das caixas de lubrificação

Vagões de dois eixos

Vagão de freio de mão ou sem freio

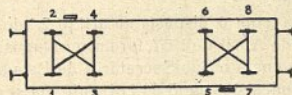


Vagão de freio ou guarita

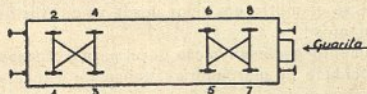


Vagões de «bogies»

Vagão sem freio ou com freio de mão



Vagão com freio de guarita



O «Diário do Govern»o, n.º 40, 2.ª série, de 19 de Fevereiro publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo único do decreto n.º 31:232, de 28 de Abril de 1940, e de harmonia com o despacho de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 27 de Janeiro findo, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 10 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se anuncia a suspensão da circulação de vagões particulares em serviço internacional e a condição 22.ª da tarifa especial A, de grande e pequena velocidade, na parte que lhe é aplicável.

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 10 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, anulando os avisos n.ºs 204, de 7 de Janeiro de 1934, e 217, de 31 de Agosto de 1935, que estabelecem a venda aos sábados e domingos de bilhetes de ida e volta em 3.ª classe a preços reduzidos das estações que dêles constam para a de Pôrto-Bôavista;

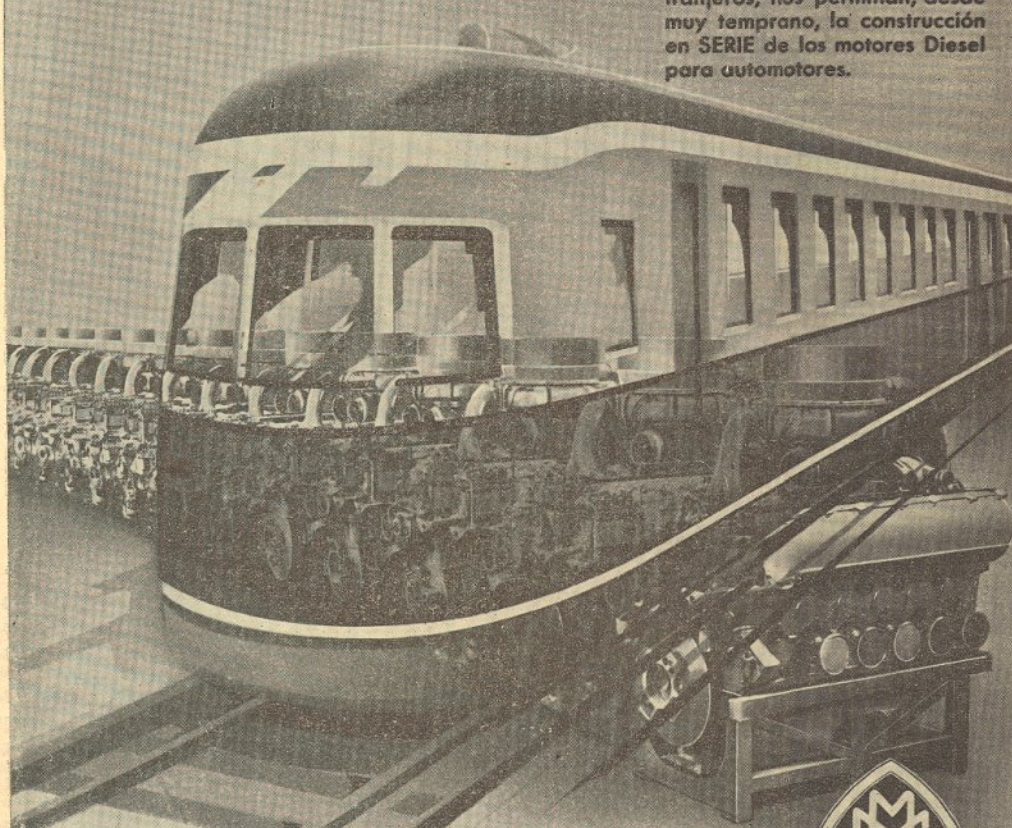
Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspendendo, até aviso em contrário, a venda de bilhetes de ida e volta em 3.ª classe a preços reduzidos, estabelecidos pela tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do Pôrto à Póvoa e Famalicão;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome da Sociedade Estoril, das Companhias da Beira Alta, do Vale do Vouga e do Norte de Portugal, pelo qual aos transportes de castanha comum com casca passa a ser aplicado, tanto em grande como em pequena velocidade, o multiplicador 11, em substituição do multiplicador 6, que actualmente lhe corresponde.

LA CONSTRUCCIÓN EN SERIE DE

motores Diesel para automotores

Numerosos y continuos pedidos de importancia, de parte de los Ferrocarriles Nacionales y Extranjeros, nos permitian, desde muy temprano, la construcción en SERIE de los motores Diesel para automotores.



Maybach

MOTORENBAU-G·M·B·H FRIEDRICHSHAFEN

Representación en España: Juan F. Sturm, Fernanflor 8, Madrid.



BERLIM

A

ALEMANHA

FALA!

Actualidades em Lingua Portuguesa

Horas		Estações	Ondas curtas
13,45	NOTICIÁRIO	DZE 24,73	12.130 kc/s
18,45	NOTICIÁRIO	DJD 25,49	11.770 kc/s
20,30	NOTICIÁRIO	{DJQ 19,63 DZE 24,73	15.280 kc/s 12.130 kc/s
21,30	NOTICIÁRIO	DJQ 19,63	15.280 kc/s
21,45	NOTICIÁRIO E CONF.	DJC 49,83	6.020 kc/s
22,30	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	{DJQ 19,63 DZE 24,73 DZC 29,16 DJI 41,15	15.280 kc/s 12.130 kc/s 10.290 kc/s 7.290 kc/s
23,45	NOTICIÁRIO.	DXM 48,86	7.270 kc/s
0,00	NOTICIÁRIO.	{DJQ 19,63 DZE 24,73 DZC 29,16	15.280 kc/s 12.130 kc/s 10.290 kc/s
0,15	CONF. POLÍTICA	{DJQ 19,63 DZE 24,73 DZC 29,16	15.280 kc/s 12.130 kc/s 10.290 kc/s
1,00	CONFERÊNCIA	{DJQ 19,63 DZE 24,73 DZC 29,16	15.280 kc/s 12.130 kc/s 10.290 kc/s
2,15	NOTICIÁRIO.	{DJQ 19,63 DZE 24,73 DZC 29,16	15.280 kc/s 12.130 kc/s 10.290 kc/s

A EMISSORA ALEMÃ DE ONDAS CURTAS DE BERLIM oferece aos seus estimados ouvintes portugueses diariamente um programa especial das 21 às 23 horas, e em seguida para o Brasil até às 3 horas, com as músicas portuguesas e alemãs mais apreciadas.