

6.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Março de 1942

Número 1302

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

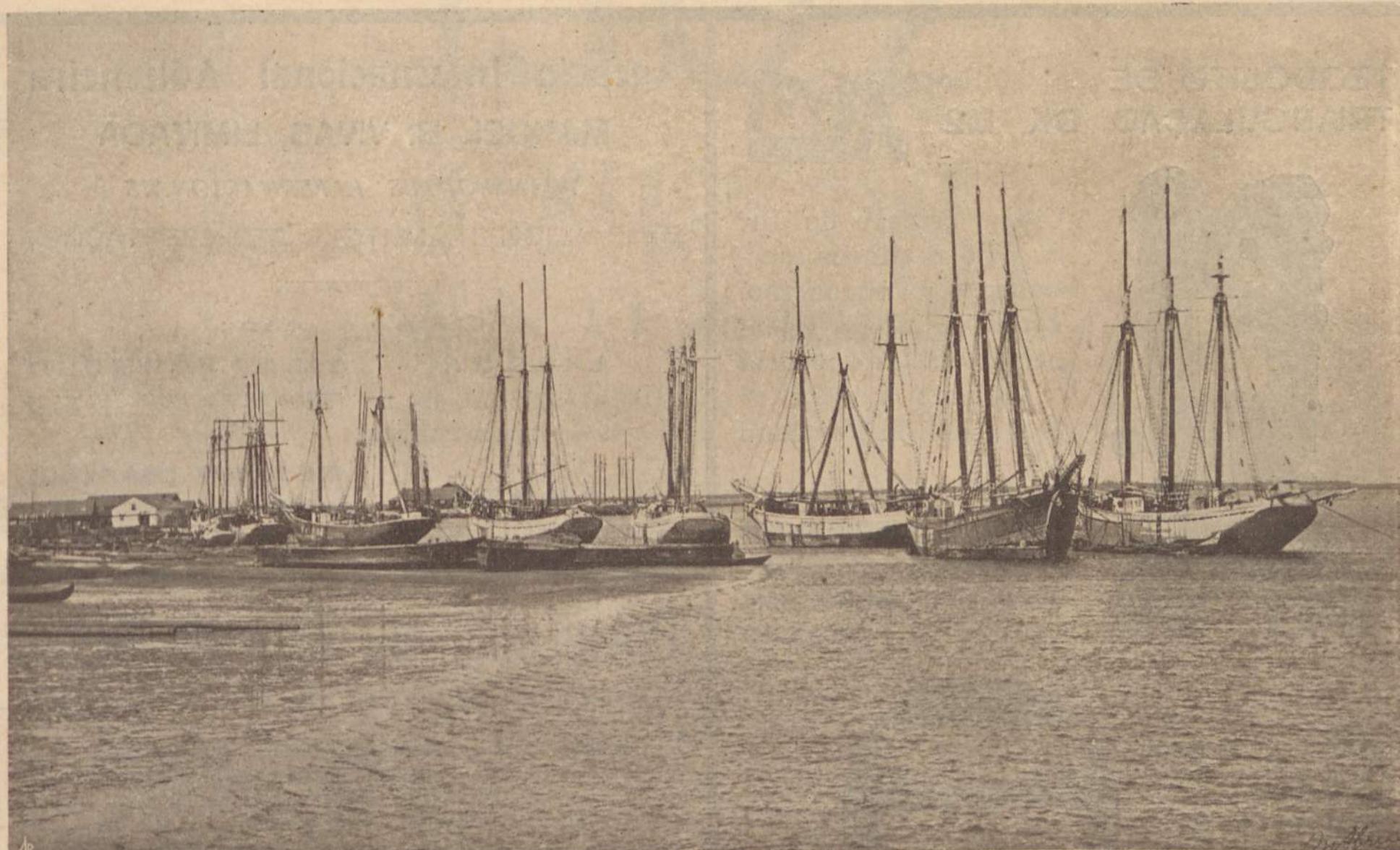
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
C A M I N H O S D E F E R R O

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



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

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

## B A D E N — S U I S S A

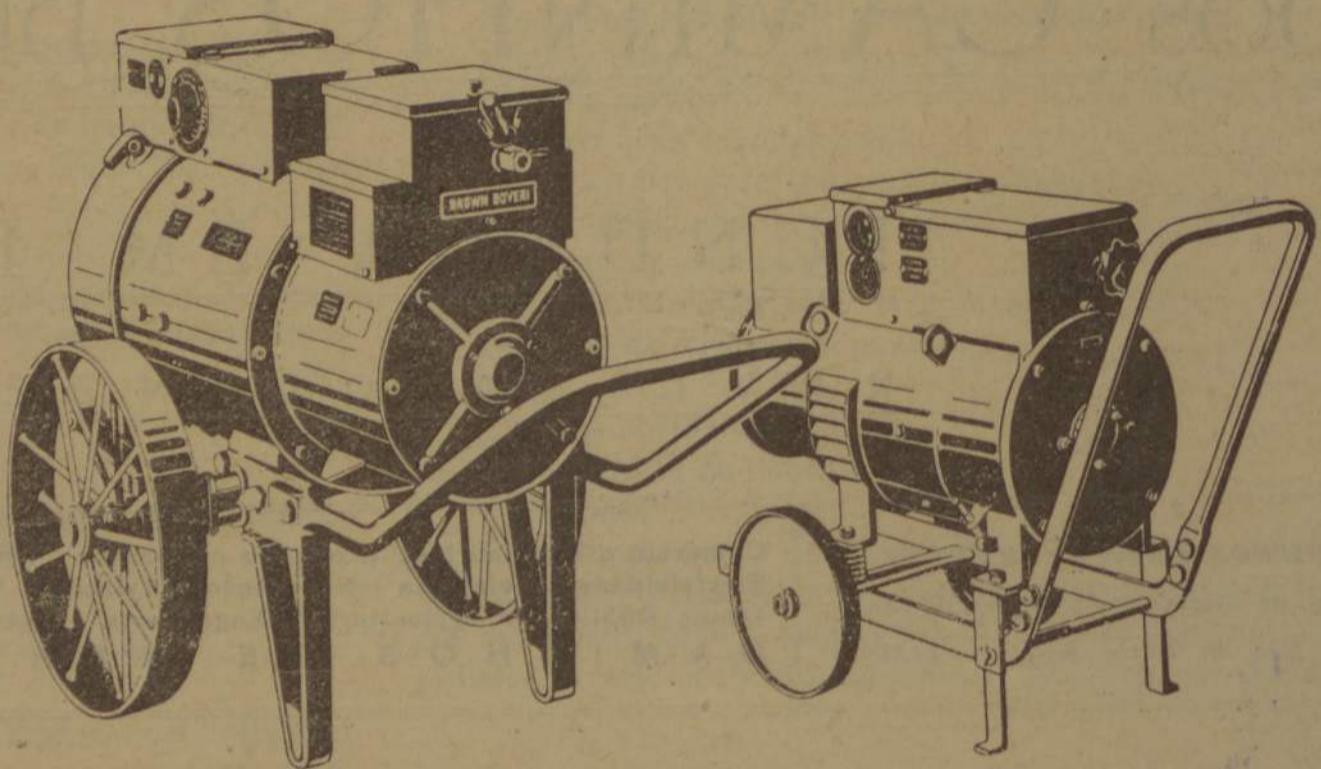
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

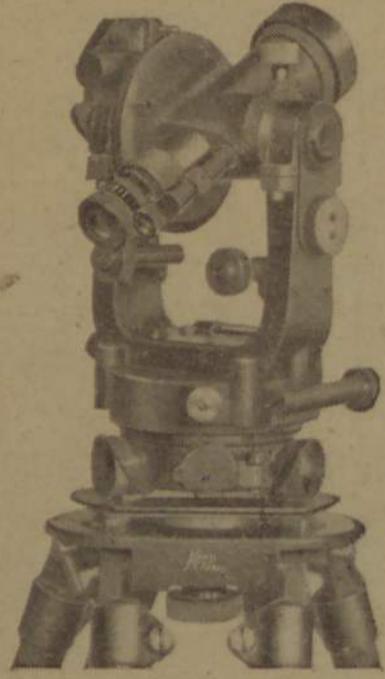
Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



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

TEODOLITO DE  
TRIANGULAÇÃO DK M2

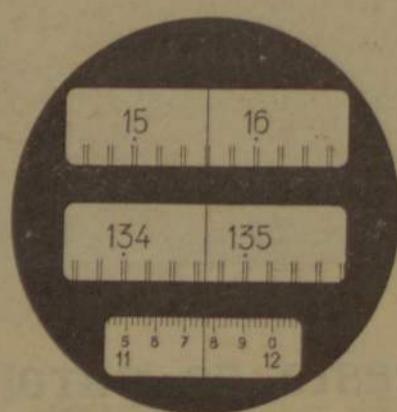
**Kern**  
AARAU



Última 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 PERMITIN-  
DO UM TRABALHO MAIS  
RÁPIDO E PRECISO

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



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, 2º—Telef. 26519

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 sifilis—às 6 horas  
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 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 5,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas  
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima—Bôca 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 BX 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

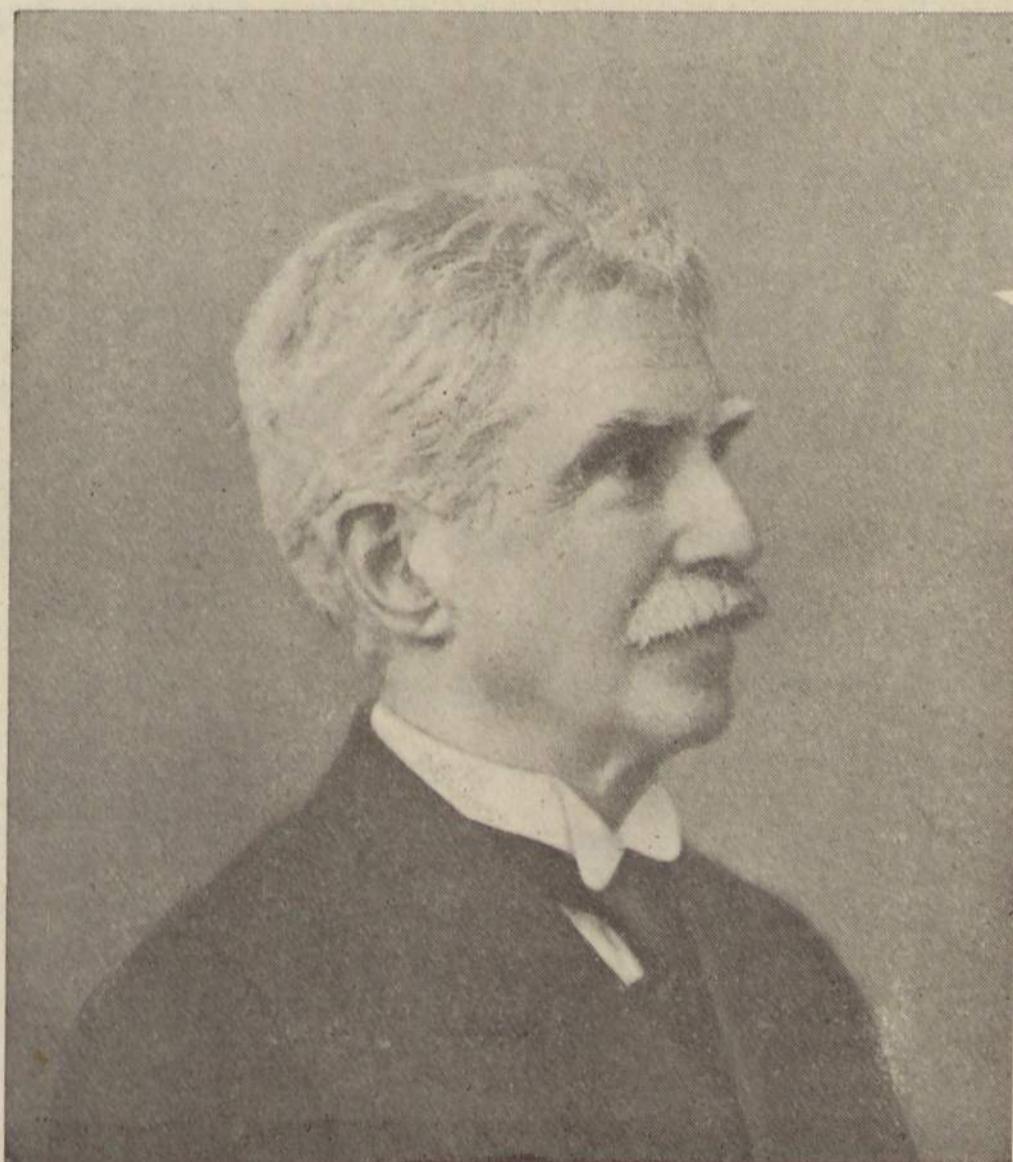
COLABORADORES:  
General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAUL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Capitão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



## S U M A R I O

O nosso saüdoso Director Engenheiro J. Fernando de Souza . . . . .	155
Engenheiro José Fernando de Souza . . . . .	157
Transportes suburbanos, pelo Eng.º Américo Vieira de Castro	161
Há 50 anos . . . . .	163
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste . . . . .	164
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho . . . . .	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 surpresa que a notícia da sua morte chegou ao nosso conhecimento e ao de todos os amigos, que o tinham visitado nêstes últimos dias, pois estavamos 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 experiência técnica e pela sua imparcialidade, a 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 ideia justa do seu tamanho.

A tôda a ilustre família do nosso eminente e saüdoso 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 acourelamente 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.<sup>a</sup> 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 ocuparia 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 maçônica* (1901); *Tavares Trigueiros*, elogio histórico (1903); *Galileu* (1899); *Joana d'Arc e Nun'Alvares* (1916); *A questão das irmãndades* (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 quase todas as nações da Europa e era raro o ponto do nosso país que ele não conhecia directamente.

As suas viagens jamais 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. Dê desde 1895 deu colaboração regular ao *"Correio Nacional"*.

De 1897 a 1901 foi director daquele jornal. Neste último ano assumiu por algum tempo a direcção da *"Palavra"*, o grande jornal católico do Pôrto, mas a

dificuldade de exercer estas funções desde 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, ano 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 naquele posto o Conselheiro Fernando de Souza, que logo fez reviver os seus raros dotes de combatente, de apóloga e de técnico.

Suspensa *"A Ordem"*, em breve apareceu 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 inteligência, 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"*, desde 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 espírito.

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 Assemblea Geral, o dr. Sebastião de Magalhães Lima.

O Turismo em Portugal deve-lhe os primeiros impulsos. Ele 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) dê 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 Coroa 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 Lamas, 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 Uriquen, capitão Jaime Galo, António Montez, dr. Vasco de Penha Coutinho, eng. Carlos Manito Tôrres, José da Natividade Gaspar, Miguel Coelho, visconde de Alcoabaça, 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.º 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 melhorias!... 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 já mais se apagarão da minha memória Nunca poderei esquecer as excepcionais deferências 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.º e Obg.º  
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 faire 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 empresas 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 construido: longos percursos sem paragem e elevada velocidade média de marcha e comercial. Admitia-se que assim sucedesse quando sobre 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.<sup>2</sup>, a superfície daquele país pouco ultrapassa 34.000 km.<sup>2</sup>.

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 governo.

O problema é grave e não admite delongas. Deve proceder-se dèsde 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 governo tem elementos largamente suficientes para determinar, em cada caso, até onde pode o tramuei eléctrico ser prolongado «económicamente», tanto na rête 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 governo 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 legítimamente 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 governo 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, alfin, todos lucram e facilitaria a

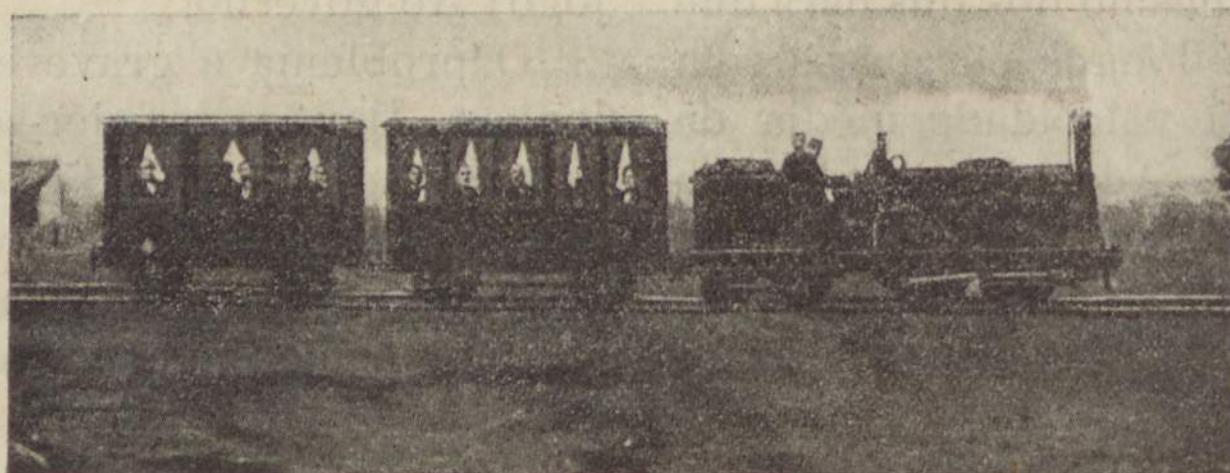
solução por nós proposta. Afigura-se-nos que nenhuma delas se recusaria a prestar êsse serviço à nação, garantindo os seus legítimos interesses.

Prolongadas até onde fôsse possível econòmicamente 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 governo 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 indifferente 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 à 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 elles possuem.

O contracto provisorio da venda está já assignado.

A camara é convidada pela companhia dos carris de ferro, d'acordo 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 acordo, todas as outras empresas existentes.

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

Uma comissão de representantes das empresas de viação procurou a comissão 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 pretenção 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 acceitável 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 demônio 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 necessário 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 proibição 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 scien-  
cia aplicados a todas as industrias; novos aperfeiçoamentos  
d'estas em todos os seus ramos; algemar o serviço de aviação  
de uma capital por um largo prazo será talvez um erro de que  
teremos que soffrer as consequencias.

A manhã inventar-se ha um novo processo de viação ur-  
bana, 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 freguezes, durante  
a exposição, e não sabemos se depois d'ella, ainda ha pouco  
um commerciante emprehedor, de Lisboa, reembolsava  
parte do custo da passagem em determinados carros em com-  
pras 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  
diferentes 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 sistema que, ao que nos consta, deu bons resultados.

Se o invento se propagar, se quizer chegar até nós, en-  
contrará 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 con-  
correncia.

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 reducção nas suas actuaes  
tarifas.

Não sabemos se a fixa na sua proposta, mas é bem de crê  
que não. Sobre este ponto constou-nos que a ideia é separar  
os carros em duas classes, sendo uns de 1.<sup>a</sup>, outros de 2.<sup>a</sup>. Onde estará a vantagem para o publico? Em dia de grande  
affluencia dar-se-ha o caso de só aparecerem os carros de  
1.<sup>a</sup> 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 munici-  
pal 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 con-  
tracto em relação aos interesses do publico, evidenciaremos  
tambem o que d'elle resultará para os do municipio.

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 aumento terá o municipio de despesa desde que tal contracto se faça?

Como é sabido, todos os actuaes carros de viação tem a bitola igual á das linhas americanas da cidade e por isso andam quasi exclusivamente sobre os carris.

Mas desde que estes carros pertençam á companhia, o primeiro acto d'esta será ordenar aos cocheiros que d'esses carris se afastem o mais possível para melhor os conservar. Portanto serão as calçadas que mais e muito mais padecerão.

Esta determinação terá também por fim tornar o trânsito nestes carros menos commodo e assim afugentar d'eles o publico para os de tarifa mais elevada.

Em quanto 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 pôde haver de receita liquida, e quando a haja que importancia adquirirá ella?

Isto na suposição de que a receita liquida o seja só dos gastos de exploração, porque se incluirmos o encargo de 980 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 monopólio será em puro prejuízo dos municipios e sem o menor lucro para a camara.

Voltaremos a ocupar-nos d'este assumpto.

Depois de termos encerrado este artigo, um facto 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 acordo com a companhia Carris.

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

Um é o facto 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 expõe de fazer pagar por cada carro uma quota parte dos gastos que a camara faz com a reparação de calçadas.

Já nos ocorrera 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 seus carros em serviço são uns 150 sobre carris; corresponde, portanto a 120\$000 réis cada carro.

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

D'estes ha uns 25), sendo os principaes proprietarios a companhia Rippert com 80, a Carris com 50, Jacintho com 25, Viação com 25, Canôa 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 circularem, 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 meses* prohibindo-se a circulação a todos os vihiculos que, alem de outros defeitos, não estivessem pintados e envernizados com aceio 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 emprezarios.

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 conseguia reduzir o numero de emprezas, do que resultava poder-se impôr a cada uma um distintivo differente; a cõr 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 cõr fal-o-hia reconhecer facilmente.

Tarifas, horarios, itinerarios das carreiras, deviam ser sempre de aprovação da camara e affixados em cada carro. Por esta forma se evitava, como succede, que alguns carros, quando 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 difficult promover a camara que estes serviços se repartissem por pontos da cidade até hoje abandonados d'elles.

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

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

### Linhos 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 mecanico 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 carruagens conduzindo muitas pessoas, atingindo o peso maximo de 52 toneladas.

A locomotiva, apesar de só ser lotada para arrastar o peso maximo de 40 toneladas, parou rapida, sustendo aquele 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 populaçao do novo Arsenal da Marinha, e consequentemente até Cacilhas, para facilidade de ligação com Lisboa.

# Espectáculos

## Panorama da Temporada

### TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

#### O Rosário... no D. Maria II

A emprêsa 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 1936 no teatro da Trindade. É de esperar que o sucessos 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 «repositões».

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

A emprêsa 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 desse 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 arrebata, a que a sua arte maravilhosa e o seu notável talento de grande comediante deram brilho enorme e inexcedível.

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

brado. Todos afinados e cada um no seu lugar sem se atropelarem e sem haver a preocupação de fazer sobresair 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 abraçaram 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 emprêsa 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 convém 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 dêle 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 cômico, mas sem exageros.

Luiza Nobre, a «Alice Conder», filha do milionário, que considera os homens como «fantoches» e Guilherme Kjolner no «Freddy», deram bastante relêvo 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 Nicas... no Variedades

Voltou novamente à cena esta peça, tradusida 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 Nicas» ou «Cabeça de turco».

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

Hortense Luz, na «Maria», 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.

Ze a 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.

Luiz 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 espremida, nada deita.

#### CARTAZ DE HOJE

##### TEATROS

NACIONAL - 21,50 - «O Rosário».

TRINDADE - 20,45 e 23 - «Companhia de Opereta Célia Gamez».

AVENIDA - 21,50 - «Minha mulher é um homem...».

APOLÔ - 20,45 e 23 - «O Padre Piedade».

#### CARTAZ DA SEMANA

##### CINEMAS

EDEN - 21,50 - «A Minha História».

OLÍMPIA - 14,45 e 20,45 - «Olhos velados de Londres».

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

## 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 Emprêsa Tauromáquica Lisboense, 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, consequentemente, o carácter de intimidade, que era esse 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.

## PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

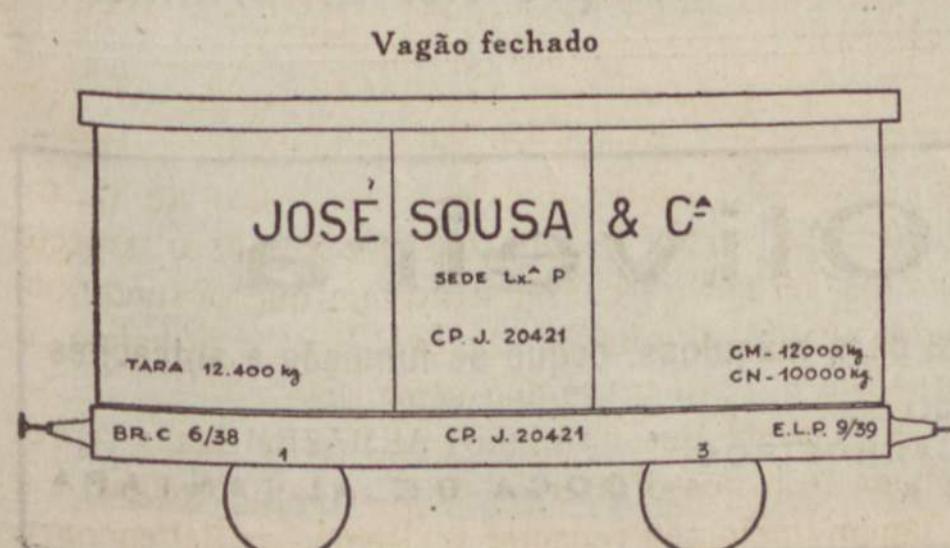
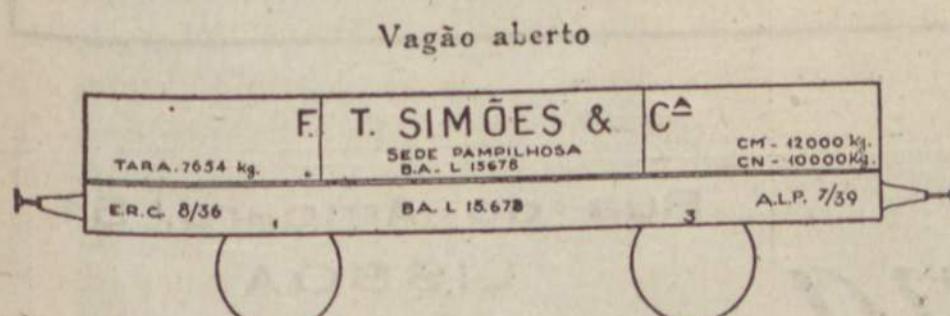
## Repartição de Material Circulante

## 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 Governo» n.º 167, 1.ª série, da mesma data, onde se lê: «a carga normal e a carga máxima, expressas em toneladas», deve ler-se: «a carga normal e a carga máxima, expressas em quilogramas».

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

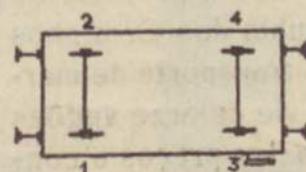
## Esquema da distribuição das inscrições num vagão particular



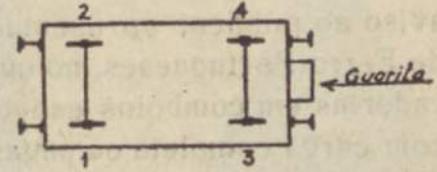
## Numeração das caixas de lubrificação

## Vagões de dois eixos

## Vagão de freio de mão ou sem freio

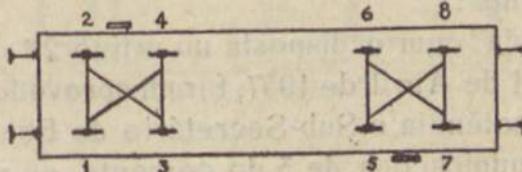


## Vagão de freio ou guarita

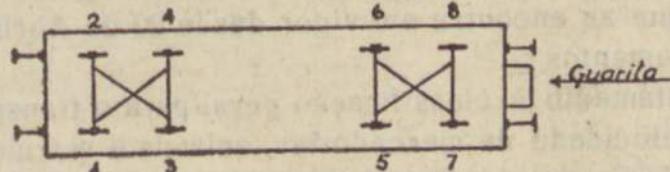


## Vagões de «bogies»

## Vagão sem freio ou com freio de mão



## Vagão com freio de guarita



O «Diário do Governo», 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.

O «Diário do Governo», n.º 53, II série de 6 de Março publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 27 de Fevereiro findo, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se anuncia o transporte de mercadorias em combóios especiais do mínimo de catorze vagões com carga completa ou pagando como tal, pelos preços e condições que dêle constam.

O «Diário do Governo» n.º 58, II série, de 12 de Março, publica o seguinte:

De harmonia com o disposta 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 3 do corrente, os seguintes projectos:

De nova tarifa de camionagem em Lisboa, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, substituindo a que se encontra em vigor desde 20 de Abril de 1929 e seus aditamentos!

De aditamento à classificação geral para o transporte em pequena velocidade de mercadorias, animais e veículos, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é eliminada a nota (14) inserta no final da referida classificação geral.

O «Diário do Governo» n.º 50, 2.ª série, de 5 de Março, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:268 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto, elaborado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de substituição das passagens de nível aos quilómetros 22,416.00 e 22,584.00 da linha do Minho por uma passagem superior ao quilómetro 22,557.00 da mesma linha, devendo na execução do projecto ser atendidas as observações constantes das conclusões do mencionado parecer.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco

Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo ministro, no contrato a celebrar com a Carpintaria Mecânica Estremocence, Limitada, para a execução da empreitada n.º 46 de ampliação da estação de Estremoz: a) construção na estação de Estremoz de uma cocheira de locomotivas e cinzeiros, uma cocheira de carruagens, uma fossa para a pelaca de inversão de locomotivas, um cais de carvão, um cais militar, um cinzeiro, um dormitório de pessoal de tracção, um pavilhão de casas para pessoal, uma casa para arrecadação de material telefónico, pavimentação, canalizações de água, esgotos e plantações; b) na estação de Sousel, canalizações de água e gruas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT  
Sociedade Universal de Transportes, Lda  
Inscrita na Câmara dos Agentes Transitários  
(Decreto n.º 51.253 de 28 de Abril de 1941)  
TRANSPORTE INTERNACIONAIS  
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.  
Portugal — LISBOA

Fábrica de Papel da Abelheira  
TOJAL — LOURES  
PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos RUA DA ALFANDEGA, 156-158 — LISBOA  
RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — PORTO

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES  
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO  
139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM  
DOCA DE ALCANTARA