

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1394

16 — JANEIRO — 1946

ANO LVII

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

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Americanos, Riperts e Chóras, por <i>Carlos Bivar</i>	123
Conselho Superior dos Transportes Terrestres	125
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	127
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	130
Linhas Estrangeiras	131
Boas Festas	131
Há 50 anos.	132
Imprensa	132
Espectáculos	132
Uma homenagem da «Casa do Ribatejo» ao «Sector 1»	133
Parte Oficial	135

Americanos, Riperts e Chóras

P o r C A R L O S B I V A R

O artigo que hoje dedicamos aos nossos leitores pôde ser considerado como uma evocação para os velhos e como uma curiosidade para os novos.

Assim: quando segundo o Dicionário Corográfico de Bettencourt, relativo ao ano de 1874, o concelho de Lisboa possuía apenas uma população de cento cinquenta e cinco mil duzentos e quarenta e seis habitantes, appareceu constituida uma Companhia para explorar os serviços de transporte de passageiros dentro da cidade e alguns dos seus arredores com o capital, considerável para essa época, de dois mil contos. Lisboa exultou visto que até tal data tinha estado privada desses serviços pois não se poderiam considerar satisfatórios os que eram desempenhados por uns *char-à-bancs* ou *omnibus*, que tirados por cansados solípedes depunham no largo dos Jerónimos ou na Praça de Sintra, junto do café Tavares, os solavancados passageiros que por necessidade tinham que se deslocar da capital para tais pontos.

A Companhia, com o título de «Carris de Ferro de Lisboa» apresentou á disposição do público lisbonense, uma série de carros, elegantes, com pessoal devidamente fardado; os sótas uniformisados á *frederica*, como então se dizia, boné de pala e

jaquetão de pano azul, calção de bombazina e botas altas, montavam a muar que, em parelha devia dar dianteira ás nedias congéneres alentejanas, tirando ao tronco os respectivos carros, desde logo baptisados com o nome de americanos por terem sido introduzidos por um engenheiro procedente da América do Norte.

Póde bem dizer-se que a Companhia apresentava um serviço luxuoso e esteticamente agradável. Possuía os seus carros abertos e fechados, sendo um ou dois deles bagageiros, dispondo de um compartimento central munido de prateleiras onde se collocavam as malas dos passageiros desembarcados na Estação de Santa Apolónia, recebidas em troca de respectiva senha. Também, á hora de terminarem os espectáculos, os carros da Companhia esperavam nas imediações dos teatros os seus frequentadores. Épocas que não voltam, essas, de pouca gente e muita fartura.

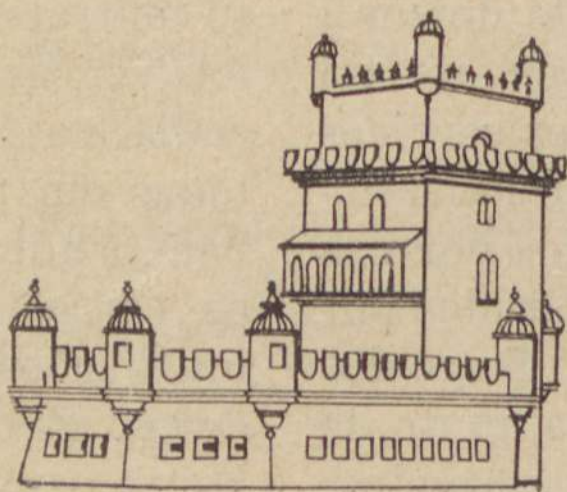
O tempo, porém, na sua acção pertinaz lá foi dando lugar á evolução da qual resultou o desenvolvimento gradual da população e a necessidade imperiosa do aumento da circulação veicular aparecendo nas ruas da capital, uma série de carros de estética mais do que detestável, baixando irrisóriamente as tarifas a ponto de tornar

insuportável a concorrência. Convém, no entanto, notar que, entre êstes dois serviços, appareceu um outro, bem montado, cujos carros estabeleceram comunicações entre os pontos altos da cidade, Lapa, Estrela, Rato, etc. e também com Sintra. Referimo-nos á Companhia de Caruagens «Ripert» constituida no ano de 1882 com o capital de quatrocentos e oitenta contos.

Infelizmente, porém, para os habitantes da cidade e, principalmrnte, para os seus accionistas essa Companhia não se poudem manter por muito tempo pelo mesmo motivo porque o não poudem a Carris de Ferro. As emprêsas que se seguiram e as carreiras estabelecidas por iniciativas individuais com carros que, como atrás dissemos, eram de um aspecto detestável aproveitavam os carris da Companhia o que originava conflitos desagradáveis e pouco edificantes apregoando os condutores o ponto termino da carreira em tom lamuriento, pelo que o povo chamou aos carros os do «Chóra». A Carris de Ferro assediada por todos os modos com a concorrência, pri-

vada pouco a pouco das receitas necessárias à renovação do material e do respectivo gado, foi decaindo até que o transporte de passageiros nos seus carros outróra tão cómodo se tornara num verdadeiro martírio para quem nêles transitava. Muares caídas a cada momento atravancando o leito das ruas, carros constantemente a descarrilarem por efeito do desgaste dos *rails* e do rodado. E, é claro, que tal situação deveria terminar apesar de todos os recursos de que a direcção da companhia lançára mão, incluindo os do auxílio official, adiantando o Estado abonos pelo fornecimento de assinaturas e todo o funcionalismo mediante desconto mensal nos seus vencimentos.

Assim, foi agonizando uma Companhia cujos serviços prestados é óbvio encarecer, e que tão auspiciosamente tinha debutado numa cidade cuja população por tanto tempo havia suspirado pelo apparecimento e montagem de tais sêrviços que duraram até ao ano de 1901 em que foram organizados pela actual Companhia Carris de Ferro de Lisboa.



Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Importantes afirmações do Sr. Ministro das Obras Públicas

REALIZOU-SE no gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas o acto de posse do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, de que fazem parte os srs. engenheiro inspector superior António Passos de Oliveira Valença, presidente; engenheiro Mário Carlos de Araújo Leal, secretário; e engenheiros Jaime Nogueira de Oliveira e Augusto José de Araújo Rebelo de Andrade; Mário Melo de Oliveira Costa, Constantino Figueiredo Cabral, Fausto Cardoso de Figueiredo, Basílio Freire, Caeiro da Mata, representantes das empresas ferroviárias; engenheiro João Pedro das Neves Clara, João Lopes, Miguel de Almeida Melo e Rodolfo Ventura Teixeira, representantes das empresas industriais de automóveis; dr. Jacinto Novais da Câmara Pestana, director geral das Alfândegas, do Ministério das Finanças; dr. António Augusto Costa Rodrigues, juiz do tribunal do Conselho Técnico Aduaneiro, e engenheiros Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro, e Miranda Coutinho, director geral dos Serviços de Viação, vogais.

Ao acto do empossamento, que foi presidido pelo sr. Ministro Cancela de Abreu, esteve também presente o sr. engenheiro Espergueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Comunicações.

Numerosa a assistência: — os srs. engenheiros Mário Costa e Branco Cabral, da C. P.; Esmeraldo de Carvalhais, delegado do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; e Leite Pinto e dr. Augusto Teixeira, da mesma companhia; brigadeiro Silveira e Castro, presidente da Junta Autónoma de Estradas; engenheiro Raúl Couvreur, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Trigo de Abreu, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; e Sá e Melo, director geral dos Serviços de Urbanização.

Depois de lido o auto de posse pelo sr. engenheiro Duarte Abecassis, secretário geral do Ministério, o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações produziu o seguinte importante discurso:

«O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia Nacional uma proposta de lei da «Coordenação dos Transportes Terrestres». As

razões dessa iniciativa, dos princípios em que assentou, e da forma que lhe foi dada constam desenvolvidamente do relatório que antecedeu essa proposta de lei. V. Ex.^{as} conhecem-nas naturalmente, e seria supérfluo e sem oportunidade repeti-las nesta ocasião, embora houvesse lugar a corrigir alguns deturpamentos dessas razões em interpretações que lhes vieram a ser dadas.

A proposta mereceu à Assembleia Nacional uma larga e interessada discussão, de que resultou, no final, a lei n.º 20.028, publicada em 7 de Setembro. Estão portanto lançadas as bases da justa coordenação das transportes por via férrea e por estrada; e certamente com a maior oportunidade, no limiar de uma nova era de impulso e profundo desenvolvimento dos dois meios de transporte público.

Logo que cessem por forma sensível as extraordinárias dificuldades que a guerra trouxe à regular exploração desses serviços, em material, em acessórios, em combustíveis, eles têm que se lançar, evidentemente, e com urgência, numa ansiosa actividade de reapetrechamento e progresso para poderem satisfazer as novas e prementes exigências que lhes serão postas. Caminhos de ferro e camionagem, têm diante de si, um largo e fundamental papel a desempenhar na economia nacional. Mas o problema em causa é que o desempenhem simultaneamente, com regra e equilíbrio, pela forma que, com a devida protecção dos recíprocos interesses, conduza, acima de tudo, ao maior benefício público.

É a acção superior de orientação dessa regra e dêsse equilíbrio, a efectivação prática do espírito da lei que os traduz, que fica pertencendo ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres. Tal como foi constituído, o Conselho reveste-se, para o efeito, da melhor idoneidade; e tem a representação legítima de todos os interesses em causa, o que é garantia de que será sempre devidamente ponderado tudo o que influi na interligação dos dois meios de transporte, dentro, como já disse, do objectivo superior da maior conveniência para a Nação.

O Estado, através os representantes de diversos departamentos da Administração; as empresas fer-

roviárias e de transportes por estrada, pelos seus delegados directos; e as actividades que fundamentalmente utilizam os serviços dos caminhos de ferro e de camionagem, representadas através os organismos corporativos da agricultura, do comércio e da indústria, tais são as entidades a cuja colaboração se confia — em íntima ligação com as Direcções Gerais de Viação e de Caminhos de Ferro — a apreciação dos diferentes pormenores destes importantíssimo problema de coordenação dos transportes terrestres. Entre esses pormenores avultam: os da revisão do plano da rede ferroviária nacional e da legislação em vigor sobre caminhos de ferro; os do plano de concentração das concessões das linhas férreas; os do regime de concessões e licenciamento dos transportes por estrada e os do seu conveniente apetrechamento; os do plano de desenvolvimento e aperfeiçoamento da exploração ferroviária; os dos acordos e convénios a estabelecer necessariamente entre os dois sistemas de transporte, com vista à melhor satisfação das necessidades e comodidades públicas.

O trabalho é complexo e vasto, mas há que meter mãos à obra e recuperar o tempo forçadamente perdido nestes anos de paralização, quasi de retrocesso. As empresas ferroviárias têm de tratar, com urgência, dos seus próprios problemas de reorganização financeira, aproximando-se da posição conveniente para poderem ingressar no novo sistema colectivo da exploração unificada que a lei indica; mas têm também, desde já, de se ocupar da rápida melhoria dos seus serviços e da renovação do seu material circulante. Por seu lado, as empresas de camionagem têm de se organizar e apetrechar de forma a conseguir a solidez e capacidade necessárias para a garantia da estabilidade, da perfeição e do desenvolvimento da importante função que lhes compete na economia nacional, colocando-se à altura das suas responsabilidades.

E assim, reorganizados, aperfeiçoados e forta-

lecidos, e em franco entendimento recíproco, os dois sistemas de transportes terrestres não só conseguirão a legítima prosperidade industrial a que visam, como serão factor primordial da valorização económica do País, que tão intimamente depende da eficiência e expansão desses mesmos transportes.

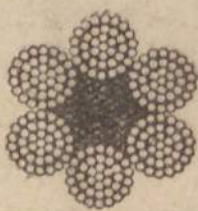
À cabeça deste sector importantíssimo das actividades nacionais, como seu organismo orientador, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres tem uma elevada e vasta acção a desenvolver. As pessoas que o vão constituir, sob a presidência efectiva do sr. eng.º Oliveira Valença, dão-me a garantia do êxito dessa acção. Antecipadamente com êle me congratulo.

Mas se isso constitui apenas uma previsão que me é grata, tenho desde já uma realidade a considerar: a de V. Ex.^a e os restantes membros do Conselho se terem disposto a prestar esta colaboração que lhes foi pedida, o que me cumpre agradecer-lhes neste momento em que tomam posse das suas novas funções.

Seguidamente o sr. engenheiro Oliveira Valença agradeceu ao sr. engenheiro Cancela de Abreu a prova de confiança que nele depositou, nomeando-o presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, cargo que deseja servir com lealdade, dedicação e vontade de acertar, estando disposto a corresponder, em tudo que possa, às directrizes fixadas pelo Governo.

Sabe — disse — que a tarefa é difícil e de grande responsabilidade, mas está convencido de que, orientados pelo Ministro, êle e as individualidades escolhidas para o mesmo Conselho, cujas valiosas qualidades conhece, especializando as dos directores gerais dos Caminhos de Ferro e de Viação, alguma coisa de útil conseguirão efectivar.

O sr. engenheiro Oliveira Valença terminou agradecendo a camparência do sr. Sub-Secretário de Estado das Comunicações e demais pessoas presentes».



Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

VI

OS prosadores franceses do meu conhecimento que se inspiraram nos caminhos de ferro foram Emile Zola e Maurice Dekobra.

Zola na *Besta Humana* e em *Lourdes* apresentou páginas admiráveis pelo seu realismo, sendo *A Besta Humana* o único romance de inspiração exclusivamente ferroviária, pois as personagens pertencem aos caminhos de ferro e o desenrolar das cenas decorre em estações, nos comboios, ou nos serviços afins. Apesar da repugnância e brutalidade de certas passagens, o romance merece ser apreciado.

O sub-chefe ⁽¹⁾ da estação do Havre, Rouband, era casado com Severina, ambos de moral deprovada, como quasi todos os que entram no romance sendo protegidos por Grandmorin, magistrado e administrador da Companhia do Oeste e que fôra amante de Severina. O marido descobriu, pelo que obrigou Severina a escrever a Grandmorin para seguir no mesmo comboio em que regressavam de Paris ao Havre. No compartimento reservado Grandmorin foi morto e o corpo lançado à via em pleno percurso sendo interessante a fuga ⁽²⁾ de Rouband e de Severina pelos estribos das carruagens, antes do comboio atingir uma estação. Mais tarde Severina tornou-se amante de Tiago, hábil maquinista, por quem Flora, filha dum guarda barreiras, estava apaixonada. Flora sabendo dos amores de Tiago, provocou por vingança o descarrilamento do comboio conduzido por Tiago e no qual viajava Severina. A descrição do desastre é perfeitíssima, como a do comboio ⁽³⁾ obstruído pela neve. O romance termina depois de Tiago assassinar Severina e quando, durante a guerra franco-prussiana de 1870, Tiago lutar em plena marcha, na máquina com o fogueiro Necqueure, precipitando-se os dois para a via, enquanto o comboio seguia a toda velocidade para um desastre provocando a morte nas centenas de soldados que transportava.

A cena fantasiada da luta entre o maquinista e o fogueiro, motivada por um acesso de locura, deu-se dum modo real em Espanha, conforme narrou ⁽⁴⁾ Zurdo Olivares.

É «*A Besta Humana*» o mais completo trabalho ferroviário de Zola, merecendo ser lido,

ainda que possua muitas repugnâncias e seja tão desfavorável ao pessoal ferroviário por quasi todos serem apresentados como criminosos.

Na obra de alta espiritualidade que é «*Lourdes*», Zola iniciou o romance no comboio que conduzia os peregrinos, notabilizando-se pela minúcia e rigor da descrição. No meio da viagem procedeu-se à leitura do livro onde se narrava ⁽⁵⁾ o aparecimento da Virgem Maria a Santa Bernadette Soubirous. Termina *Lourdes* com o comboio de regresso, pelo que é um romance que começa e acaba ferroviariamente.

Maurice Delnobra escreveu «*La Madonne des Sleepings*», que, no dizer ⁽⁶⁾ do Senhor José Gaspar gozava vida regalada, vagabundeando pelo mundo, confortavelmente instalada nos «pulmans» de luxo; deitando-se em Hamburgo, para acordar em Bruxelas; almoçando em Budapest para jantar em Constantinopla. Não encontrei actualmente um só exemplar deste livro, que tanto se vendeu quando da sua publicação, pelo que não lhe faço referência mais desenvolvida.

Apresenta a poesia francesa em matéria ferroviária François Coppée e Franc-Nohain, ignorando eu se existem outros poetas que se inspiraram desta forma.

A situação da casa do agulheiro, perante a passagem veloz dos comboios, foi descrito como se segue por Coppée.

Prés ⁽⁷⁾ du rail, ou souvent passe comme un éclair
Se convois furieux et son cheval de fer
Tranquille, l'arguilleur vie dans sa maisonnette;
Par la fenêtre on voit l'intérieur honnête,
Tel que le voyageur fiévreux doit l'envier.
C'est la femme parfois qui se tient au levier,
Portant sur un seul bras son enfant qui l'embrasse
Jetant son sifflement atroce le train passe
Devant l'humble logis que trassaille au fracas;
Et le petit enfant n'en se dérange pas.

⁽¹⁾ Emile Zola, «*A Besta Humana*», trad. portg., Lisboa, s. d.

⁽²⁾ Emile Zola, obr. cit., págs. 235 a 236.

⁽³⁾ Emile Zola, obr. cit., págs. 290 a 314 e 189 a 219.

⁽⁴⁾ Luiz Zurdo Olivares, «*Veinte Años de Vida Ferroviária y Diez y Seis Despues*», Barcelona, 1911, págs., 283 e segs.

⁽⁵⁾ Emile Zola, «*Lourdes*», Paris 1894, págs. 93 a 112.

⁽⁶⁾ Senhor José da Natividade Gaspar, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 1369, ano de 1945, pág. 24.

⁽⁷⁾ François Coppée, *Oeuvres Complètes*, Paris 1885, tomo 1, pág. 336.

Na poesia ⁽¹⁾ «Dans un train de Banlieu» Coppée referiu-se ao facto que observou na estação de Sevres, enquanto o combóio estava parado. Assentado na carruagem, cigarro nos lábios, viu três irmãs que iam receber o pai que chegava de Paris, coberto de poeira como acontecia nêsse tempo, carregado de embrulhos e o poeta pensou no encanto da vida familiar doce e tranquila. Confessa, porém, que o desejo vale melhor que a posse, pelo que preferiu que êsse sonho se apagasse juntamente com o seu cigarro.

Escreveu Coppée o melhor conto em verso sobre caminhos de ferro, intitulado «Le Coup de Tampon», traduzido em português por Libânio da Silva com o nome de O Choque ⁽²⁾. Constitui esta poesia o elogio do maquinista que Zurdo Olivares descreveu como se indica.

«De pé ⁽³⁾ sobre o solo acerado da locomotiva, repartindo com mão seguro e ágil vida e calor e movimento aquêle organismo de ferro e de cobre apoiado na manivela, atento às oscilações do manómetro e às exigências do regulador, combinando tudo, medindo tudo, prevendo tudo, está o maquinista do combóio em marcha com os olhos postos no caminho e a consciência no cumprimento do seu dever.»

Como não encontrei o original francês, sirvo-me da tradução de Silvânio da Silva.

Marco Seport era um honesto maquinista da linha férrea do norte, que tinha o mau costume de ler diários revolucionários, e por desgosto adquirido com o falecimento de sua mulher, passou a frequentar tabernas.

Não lhe façam sermões! Naquêlê rude ofício
Beber um copo só não paga o sacrifício
Q'ria ver-vos ali, sôbre a locomotiva,
Um frio atroz no dorso e o rosto à chama viva,
Por noites de inverno e tempo como um perro.

Dominado por ideias perigosas, assinou um manifesto revolucionário, pelo que lhe foi comunicado por um director da companhia que pela última vez conduziria o expresso de Calais, das 22^h, 40.

Enfia o seu boné, enverga o casacão
E instala-se, o olhar e bem segura a mão
P'ra o apito de alarme e p'ra o regulador;
Por ter bebido não perdeu o seu valor,
A máquina conhece-o e não se tema o risco
Que êle vá confundir um sinal ou um disco.
Está formado o combóio... a máquina atrelada
E Marcos pode ver, ao longe, empertigando-se
Entre dorsos em arco e chapéus agitando-se
Subir p'ra o «sleeping-car» um ministro em viagem.

Vamos, já se acabou de carregar bagagem,
«—Para o trem.»—Chega ainda um passageiro mais
Cançado, esbaforido, a correr pelo cais
Onde a electricidade esparge uma luz fria.

Mas eis que o som do apito agudo o ar estremece.
Partir... O expresso negro, as fauces crepitantes,
Strandeja, a ressaltar sobre as placas girantes
— Como d'um balanceiro o contínuo fracasso —
Cedendo ao empurrar das duas bielas d'aço
Lentamente ao princípio, a mais e mais ligeiro,
Mais inda... foge, vôa e, monstro sobranceiro
Rugindo, a jorrar fumo, o terreno devora.
O bronzo galopar já triplicou agora.
Combóios em repouso e que animais contém
Ficaram para trás. Os muros mal se vêm.
Farois aqui e ali. Um deserto de calhas,
Um túnel, o perfil severo das muralhas,
As chaminés já longe, esfumando-se ao sul...
Através campo, enfim na noite pura, azul,
A máquina veloz desliza sobre as linhas,
Pondo brilhante luz sobre as debeis florinhas
Que nascem ao acaso entre o negro balastro.
Co'a fria face humana, em cima, o nocturno astro,
Redondo e baço, envolve em seus olhares fagueiros,
Beijando-os docemente, os cimos dos ulmeiros.
Ainda que bebido, e a mente pouco calma,
O maquinista está ali de corpo e alma.
— Velho mundo sem 'sp'rança injusto e complicado,
É assim que tu vais; e o homem fatigado,
Prossegue, hábito e instinto, a sua árdua missão —
O rápido, através a clara solidão
Roda vertiginoso, o galopar mantém
Vomita viva chama, e os insectos vêm
Queimar no rastro ardente, o seu frágil alento.
Pelo vidro a minar, Seport, calmo, atento,
Toca o cobre a esaldar dos tubos, sossegado,
Como herói vencedor num monstro dominado.
Mas eis já o clarão duma gare importante.
Marcos em frente vê da lua a luz brilhante,
Numa confusa rêde as calhas a cruzar.

Passagem! um só silvo ao disco p'ra avisar,
Pois linha sempre livre ao rápido se faz.

De súbito estremece o maquinista audaz?
Aflue-lhe o sangue ao peito. É o terror que o toma?
Ali, na sua frente um olhar ardente assoma,
Aumenta! e mais um cano a crescer, a mostrar-se...
Mil raios! um combóio avança, vai chocar-se!
Num ápice o fogueiro, o olhar 'spantado e baço,
— «Salvemo-nos» — exclama e lança-se no espaço.
— O choque dar-se-á dentro em breves instantes —

A-pesar disso Seport cumpre com heroismo o seu dever e salva o combóio, diminuindo com o sacrifício da vida, a importância do desastre.

(1) François Coppée, obr. cit. tomo 2, pág. 368.

(2) Libânio da Silva, «O Choque», Lisboa 1892.

(3) Luiz Zurdo Olivares, obr. cit., pág. 350.

Oh! que horror! os vagons com fúria compelidos
 Entrechocam-se ao som de horriveis estalidos.
 As máquinas mantêm uma luta inclemente,
 P'los flancos onde ruge um temporal desfeito
 Os dois férreos dragões mordem-se peito a peito.

Como sempre, quando há um caso assim, terrível,
 Os viajantes, sem tino, em grita atroz, incrível,
 Lançam-se dos vagons e correm pela linha.
 Já reina agitação na gare vizinha.

«Por aqui! por aqui! Socorro!» Luz chegou
 E cada qual domina o susto que o tomou.
 As carruagens vão! Nada foi, felizmente;
 Mais susto que outra coisa! há dois f'ridos sòmente.
 Morto nenhum! Entanto um há, é deplorável,
 Maquinista do expressso, um pobre miserável
 Que acham queimado em vida, a agonizar, exangue,
 Na máquina em montão, todo banhado em sangue!
 Como o fogueiro fez, podia êle fazer...
 Não!... tinha uma missão, e mártir do dever
 Té ao último instante, à morte sem temôr
 Ponde apertar o freio e fechar o vapor
 Sem êle muito mais era grave o incidente?

Franc-Nohain, poeta francês contemporâneo
 escreveu uma poesia deveras curiosa «La Locomo-
 tive Regarde une Vache em Passante ⁽¹⁾», publi-
 cada no livro «Le Hiosque à Musique». Abando-
 nando as leis prosódicas e dominando-se apenas
 pela sensibilidade, procura êste poeta traduzir
 efeitos.

Nessa poesia Franc-Nohain apresentou uma
 vaca que se encontra num pequeno prado junto
 da via férrea, e enquanto as vacas olham os com-
 bóios, é necessário que se saiba que há locomotivas
 que olham as máquinas, invejosas da tranquilidade
 que estas disfrutam. Mas as locomotivas têm de
 ser apressadas:

(Lar ce n'est pas à dire-huit, ni à reize,
 C' est à dire-sept,
 Qu' ineluctable est la correspondance de l' express
 Avec le rapide Bordeau (lette.)—

A preocupação horária obriga a prosseguir na
 forma apresentada por êstes versos onomatopaicos:

Mais il faut poursuivre sa tâche,
 En marche! en marche!
 Sans relâche...

Passando ao longo dos prados a locomotiva
 pensa como seria agradável

Jouer en paire de la nature
 Avoir une progéniture
 De petits locomotiveaux.

(1) «La Petite Illustration» n.º 536, Poesies, n.º de 18 de
 Julho de 1931



Écos & Comentários

P o r S A B E L

O velho "Portugal, Madeira e A."

O diário A Pátria, de Angra do Heroísmo, ao comentar uma nótula política do quinzenário Portugal, Madeira e Açores, jornal que teve um grande prestígio e gosou de franca simpatia em todas as ilhas adjacentes, escreve o seguinte:

«O «nosso» velho Portugal Madeira e A. (êste A. pode representar tudo o que os leitores quiserem — menos Açores) dá-nos no seu último número uma profunda lição de história sobre o liberalismo açoreano, o orgulhoso espírito liberal dos açoreanos hoje como há um século ativo e íntegro em todas as ilhas que todas sofreram e combateram pela causa constitucional.

Nada temos com a actual feição política ou impolítica do velho Portugal, Madeira e Açores, que foi fundado há mais de 60 anos para defender os interesses das ilhas e da colónia insular de Lisboa, que é importante. O que lamentamos, o que lamentam os açoreanos e o que lamentam também os madeirenses é que se esqueçam interesses gerais e colectivos por ninharias ou por elogios a determinadas pessoas. Castro Soromenho, e isto é um exemplo, escreveu, há meses, na Vida Mundial, um artigo bastante desagradável referente à Ilha de S. Miguel. Qual foi a atitude tomada pelo Portugal, Madeira e A.? Até hoje, que nos conste, o antigo paladino da causa açoreana, não fez o mais pequeno comentário ao artigo infeliz e bilioso do sr. Castro Soromenho. Não o fez, nem o fará nunca — pela simples razão, como afirma o diário A Pátria, do A. poder representar tudo o que os leitores quiserem — menos Açores.

Também os poucos madeirenses que conhecem ou sabem da existência do Portugal M. e Açores queixam-se igualmente de que o M. pode ser tudo menos Madeira.

Todavia, o Portugal, Madeira e Açores representa na imprensa açoreana uma tradição. Porque não se reata essa tradição?

A Bomba atômica

DIZ A Voz que o semanário católico norte-americano «The Tablet» diz que em todo o Império Nipónico havia um único centro cristão: Nagasaki. E acrescenta:

«Esta povoação 250.000 habitantes foi apagada do mapa por uma das nossas bombas atômicas. Dos 30.000 católicos que ali viviam, 10.000 morreram no momento da explosão e centenas de outros vão morrendo todos os dias, porque as feridas causadas por aquele explosivo não se curam mais. A catedral Urakami, onde podiam reunir-se em oração 6.000 pessoas e era o maior edifício cristão no Japão, é hoje um montão de ruínas. Alguns círculos militares afirmaram que o bombardeamento atômico de Hiroshima pôs termo, virtualmente, à guerra e que o bombardeamento de Nagasaki, segundo se disse, se realizou com intuito puramente experimental, porque os cientistas requeriam mais pormenores sobre os resultados deste tipo de bombardeamento. Por outras palavras: os habitantes de Nagasaki foram utilizados como cobaias, tal qual os seres humanos a quem se aplicou a morte experimental no campo de concentração nazi de Buchenwald.

Nós opinamos respeitosamente que o bombardeamento de Nagasaki é, pelo menos, uma das maiores atrocidades da guerra e cremos que o nosso governo deve abrir imediatamente um inquérito, que defina as responsabilidades deste bombardeamento cruel dum dos centros cristãos do Japão, bombardeamento feito por motivos experimentais. Dia virá em que os nossos próprios próprios criminosos de guerra serão apontados à posteridade como os outros de distantes terras».

O mês do Natal

CHOVERAM nas nossas secretárias inúmeros cartões de Boas Festas, de pessoas íntimas, de casas comerciais, e dos empregados de casas de papeis, contínuos de estabelecimentos diversos, moços de fretes, engraxadores e homens de trinta mil profissões. Para as pessoas amigas puzemos já um empregado a agradecer; para as casas comerciais fazemos eco nesta Revista dos nomes respectivos e aos restantes conhecidos e desconhecidos ficou a administração de resolver o problema, que estou certo não será de fácil solução, salvo se a repartição dispender de uma verba de cinco mil escudos para distribuir moedas de 2\$50 a cada.

Dum sr. Virgílio Vicente recebemos uma folhinha com êste sonetinho:

Temos o Natal à porta,
Rejubila o mundo inteiro,
Mas, sem ter grão no celeiro,
Eu vejo a coisa bem torta.

O prazer é letra morta
Para o pobre caminheiro
Que, sem bortal nem dinheiro,
Nada na vida o conforta.

Diz a história que Jesus
Morreu pregado na cruz
Depois de muito sofrer.

Ninguém foi em seu socorro!
Pois sinto que também morro
Se ninguém me socorrer.

Não temos tempo para responder em verso, mas vamos recomendá-lo à administração.

Linhas Estrangeiras

HOLANDA A Holanda, que antes da ocupação «nazi» possuía um vasto e variado material circulante ferroviário, está tentando reaver o material controlado pelos alemães.

Tão reduzido ficou o seu material, que, por exemplo, dos 30 mil vagões que tinha em 1940, hoje só lhes restam mil, e das 2 mil carruagens só existem 250.

A fim de se poderem normalizar os serviços ferroviários holandeses, a Inglaterra e os Estados Unidos cederam 200 locomotivas; por sua vez, os caminhos de ferro belgas cederam 3 mil vagões. A indústria sueca encomendaram-se cinquenta locomotivas.

Dentro de um ano, o máximo dois, esperam os holandeses terem normalizados todos os seus serviços ferroviários.

INGLATERRA Na Inglaterra a electrificação das linhas ferroviárias está a tomar um grande incremento.

As vantagens da electrificação, ninguém o ignora, são, entre outras: maior capacidade de tráfego, diminuição de gastos de exploração e serviço mais confortável e mais rápido. Nos próprios países onde o carvão e a energia térmica podem fazer concorrência à eléctrica, a electrificação dos caminhos de ferro desenvolve-se com vantagens, que resultam da conveniência de queimar carvão mais economicamente em grandes centrais, suprimindo os transportes de combustível para os próprios caminhos de ferro e reduzindo o pessoal que a tracção a vapor exige em maior número.

A grande cidade de Londres, com a sua população de nove milhões de habitantes, é servida por uma rede subterrânea de caminho de ferro electrificado, pertencente à «London Passenger Transport Board». No ano económico, findo em 30 de Junho de 1939, registaram-se mais de 470 milhões de viagens. O material circulante é de 20 locomotivas electricas para serviço de passageiros; 1.749 carruagens-motores e 1.880 carruagens simples. O serviço prestado aos subúrbios e cidades satélites é excelente, permitindo ir e vir de Londres todos os dias aos milhões de habitantes dos arredores. Tal serviço podia fazer-se sem electrificação, tecnicamente, mas seria intolerável para os passageiros. Alguns deles recordam-se ainda do serviço de tracção a vapor há quarenta anos, com os inconvenientes do fumo.

Estes combóios subterrâneos formam-se geralmente com seis carruagens. Além desta rede electrificada, existem na Inglaterra mais três: a Southern Railway (Caminho de Ferro do Sul); a «London & North Railway» e a «London Midland & Scottish Railway».

SUÉCIA

Em 29 de Setembro de 1945 deu-se por terminado a electrificação da linha ferroviária transversal e setentrional sueca, entre Ostersund e Storlien, na fronteira norueguesa, tendo-se inaugurado nessa data o último trôço entre Jarpen e Stordien, com a extensão de 83 quilómetros.

Encontram-se hoje electrificados na Suécia 4.660 quilómetros, ou seja cerca de 40 por cento da rede ferroviária do Estado (12.128 quilómetros). Durante a guerra completaram-se 917 quilómetros. Continua a proceder-se à electrificação de mais 404 quilómetros, que fazem parte das projectadas obras de 1.463 quilómetros de electrificação.

Devido à escassez de cobre na Suécia durante a guerra, houve que substituir-se esta matéria prima por alumínio nos cabos de retorno das linhas que se iam electrificando. Além disso, fizeram-se experiências com o fim de substituir os postes de aço por postos de hormigon. Todavia, os centros directivos dos caminhos de Ferro do Estado, são de opinião que a economia assim obtida se mostrou problemática.

— Com o aumento do tráfego, foi necessário reforçar o material circulante. Devido à Suécia possuir uma bem desenvolvida indústria de locomotoras os Caminhos de Ferro do Estado puderam obter durante a guerra um número considerável de locomotoras de diversas classes, não obstante a escassez de certos materiais.

Produziram-se, além de outras, 17 potentes locomotoras de 3.600 H. P., destinadas às linhas da região de Zorrlund e mais 5 locomotoras para combóios rápidos, capazes de desenvolver uma velocidade de 135 quilómetros à hora. Estão a construir-se mais outras dez.

Também se construíram numerosas locomotoras mais pequenas, que desenvolvem a velocidade máxima de 80 quilómetros por hora. Estas locomotoras empregam-se de preferência em linhas secundárias.

BOAS FESTAS

Por ocasião da entrada do Ano Novo enviaram-nos cartões e telegramas de Boas Festas mais os seguintes senhores, a quem, igualmente as retribuimos e agradecemos: João Coimbra; E. Nascimento; João C. Reynaldo; Dr. Carlos Homem de Sá; Dr. José Figueirôa de Oliveira; José Augusto de Carvalho; Noel Perdigão; Manuel Martins de Almeida; Dr. Carlos Costa; Antunes de Paiva; Enrique Segura; Carlos Empis; Litografia Sales, L.^{da}; Leo Negrelli; Ferreira de Almeida; Carlos Abreu; Carlos C. Amaral M. Fernandes; Carlos Moreira; Fotografia Portugal; Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa, Edouard Dalphin e João Fernandes da Ascensão Horta.

Há 50 anos

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

Os accidentes em caminhos de ferro

O sr. Eugène Magnin, engenheiro inventor, acaba de descobrir um aparelho com o qual conta evitar o choque de comboios dentro de tunneis.

Para isso divide o tunnel em zonas de 400 metros.

Ao começo de cada zona é installada uma lampada de luz verde, e entre duas d'essas luzes verdes intercala-se uma vermelha, isto é, em cada 200 metros.

Todas as lampadas estão apagadas antes da passagem dos comboios e em toda a extensão do tunnel não ha guardas a vigiar a linha.

Sempre que um comboio entre no tunnel, accende-se a primeira luz verde e a vermelha que se lhe segue á distancia de 200 metros. Só passados 600 e 400 metros respectivamente é que esses signaes desaparecem, mas quando tal succede já o comboio penetrou na segunda zona de protecção e tem accendido o segundo signal verde e attingido o vermelho e assim successivamente.

Um segundo comboio que entre no tunnel poderá marchar, com a velocidade ordinaria, emquanto o machinista não vir deante de si qualquer signal luminoso, se notar a luz verde deverá diminuir a marcha e se fôr a vermelha deverá parar, para retomar o andamento só depois de a ver extinguir-se, o que significará que o trem que o precede está exactamente á distancia de 400 metros.

Os signaes verdes indicam aos machinistas que não estão muito afastados de um comboio em andamento e a vermelha representa o ponto extremo onde pôde chegar sem perigo.

Este jogo de signaes é applicavel seja qual fôr o sentido e quantidade dos comboios em movimento; assim, se n'um tunnel de 12 kilometros circularem 30 comboios, todos elles teem de marchar á distancia de 400 metros um do outro.

Se o primeiro comboio parasse subitamente, á sahida do tunnel por exemplo, os seguintes seriam convidados pelos signaes a parar successivamente a 400 metros de intervalo.

Só se daria o choque entre o comboio que passasse além do signal vermelho e o que o procedesse; os outros nada soffreriam, mas só poderiam retomar a sua marcha quando os signaes indicassem que estava livre deante de cada um uma secção de 400 metros.

No caso de um comboio descarrillar em qualquer ponto do tunnel e de destruir um dos aparelhos de communicação de signaes, não há também perigo porque esse aparelho nunca pôde corresponder às luzes que protegem o comboio no local do accidente e porque em caso nenhum os signaes collocados á rectaguarda do comboio podem ser apagados a não ser quando aquelle retome a sua marcha. Haverá sempre uma luz pelo menos a 200 metros, talvez a 400 e em alguns casos a 600.

O consumo total de luz é igual ao dobro do consumo d'uma lampada que ardesse sómente durante uma duração igual á somma do tempo empregador por cada comboio em transpôr o tunnel.

Por isso se pôde julgar que esse consumo não pôde ser

consideravel e essa circumstancia permitirá a installação de geradores de electricidade de fraco poder e por consequencia baratos.

Linhas Portuguezas

Companhia Carris. — Na sessão da camara municipal de Lisboa do dia 10 foram apresentadas pelos srs. vereadores Guimarães e Oliveira as bases do accordo a que chegaram com esta companhia para a resolução das duvidas por ella levantadas com respeito ao pagamento das obras nas calçadas, e consequente pagamento das contas em aberto.

Segundo as contas apresentadas, a camara era crédora, em 31 de dezembro de 1895, da quantia de réis 39:991\$683, da qual a companhia já entrou no cofre municipal com a quantia de 9:991\$683 réis, restando portanto 30:000\$000 réis que serão pagos em prestações mensaes de seis contos de réis, com vencimento em fim de fevereiro a junho proximo futuro.

Por conta do pagamento dos passes fornecidos pela companhia, já estão pagos 2:764\$124 réis, ficando a differença para credito da companhia para ulterior liquidação com as prestações.

É acceito o juizo arbitral para a liquidação da conta de reparações de calçadas desde 1893, que a camara entende não estar comprehendida na avença de 12 contos de réis, o que a companhia contesta.

Depois de discutidas largamente estas, bases, foram enviadas ao sr. advogado syndico para minutar a escriptura

Imprensa

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Completo, em 29 de Dezembro, 81 anos de existência o *Diário de Notícias*, por cujas direcção e administração têm passado alguns dos mais prestigiosos vultos do jornalismo e da literatura do país.

Os nossos melhores cumprimentos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Supremo sacrificio».

OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «A cidade que dança».

COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de opera».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

UMA HOMENAGEM

da «Casa do Ribatejo» ao «Sector 1»

A admirável exposição de motivos regionais organizada pela «Casa do Ribatejo» teve como complemento, no domingo 16 de Dezembro, e na sede daquela agremiação, um banquete de homenagem ao Grupo Tauromáquico «Sector 1».

A essa festa, que decorreu num ambiente alegre e verdadeiramente elegante, assistiram, além dos directores do Grupo homenageado, representantes de várias casas regionais, alguns convidados e delegados da imprensa de Lisboa.

A mesa estava ornamentada com originalidade, vendo-se nela um trecho da lezíria, um «tentadero» e outros motivos ribatejanos. Presidiu ao almoço o sr. major Luiz Alberto de Oliveira, presidente da assembleia geral da Casa do Ribatejo, tendo em frente o sr. engenheiro Calheiros Lopes e à sua direita, o sr. Carlos d'Ornellas, Presidente do «Sector 1».

Trocaram-se vários brindes. Falou em primeiro lugar o sr. engenheiro Calheiro Lopes, que pronunciou as seguintes palavras:

As minhas primeiras palavras, palavras bem sinceras são de cordeal saudação aos ilustres convidados que honraram a Casa do Ribatejo com a sua presença.

Assim, dignaram-se assistir a esta festa a direcção do «Sector 1», Casa do Alentejo, Distrito do Pôrto, Ferreira do Zézere, Lafões, Arganil e Tomar.

Encontramo-nos aqui, para prestar homenagem, homenagem essa muito particular de simpatia, de estima e ainda de gratidão, à bem simpática colectividade, muito conhecida em todo o país, com a designação de Grupo Tauromáquico «Sector 1».

Todos nós sabemos o que é a «festa brava», tradicional no nosso país e tão arreigada na alma do nosso povo e principalmente na alma ribatejana — todos nós sabemos o que a festa brava, dizia eu, deve à dedicação, ao entusiasmo, ao poder magnetizante e dinâmico do Grupo «Sector 1». Mas, minhas senhoras e meus senhores, a Casa do Ribatejo também muito lhe deve. Não podemos esquecer que foi a sede do «Sector 1» o berço da Casa do Ribatejo. Foi ali que reuniram pela primeira vez os ribatejanos que lançaram a ideia da sua fundação. Foi no «Sector 1» que se discutiram e por fim se estabeleceram as normas, as condições para que a Casa do Ribatejo pudesse vir a ser um facto, uma realidade.

Mas, minhas senhoras e meus senhores, a sua gentileza,

não ficou por aqui. A sua direcção deu-nos provas de dedicação, de amparo e de carinho que não é possível esquecer.

As nossas relações tem sido, desde então, e estou absolutamente convicto, seguro, que continuarão a ser sempre as melhores que possam existir entre duas colectividades que se respeitam e se estimam com amizade fraternal. Estamos intimamente ligados pelo coração magnanimo do nosso director comum: o nosso José Mayer. — Ele faz parte da Direcção do «Sector 1» desde ha muito tempo e pertence à Direcção desta casa desde a sua fundação.

Ora aqui tem V. Ex.^{as} a razão desta festa de homenagem à Direcção do «Sector 1», bem merecedora da nossa grande simpatia e amizade e ainda da nossa profunda gratidão.

Depois falou o sr. Carlos Mega para agradecer a homenagem prestada ao Grupo a que tem a honra de presidir na Assembleia Geral. Em seguida usaram da palavra os srs.: dr. Vasconcelos de Carvalho, pela Casa da Comarca de Arganil e Conselho Regionalista; José Meireles, pela Casa do Distrito do Pôrto; eng. Armando Casquilho, pela Casa de Tomar; Graça Pereira, pela Casa de Ferreira do Zézere; dr. Gomes Pereira, pela Casa do Alentejo; dr. Barbosa de Carvalho e Aires Lopes, pela Casa de Lafões; Raúl Vinagre, da Casa do Ribatejo; dr. Saraiva Lima, pelos críticos tauromáquicos e representantes da Imprensa.

Em seguida, a ilustre professora e escritora ribatejana, sr.^a dr.^a D. Adelaide Félix, leu à assistência a seguinte alocução:

Na ilustre pessoa de V. Ex.^a, Sr. Presidente, termino cumprimentando a Dig.^{ma} Direcção desta Casa — prestando vénia às invulgares qualidades de alma e coração que V. Ex.^a tem posto, sem olhar a sacrifícios pessoais, ao serviço da Causa Ribatejana, a causa de todos nós. E porque de bem alto relevo nacional é a figura de V. Ex.^a, Sr. Engenheiro Calheiros Lopes, eu quero salientar o quilate desses sacrifícios que valem por carinhosa preferência de espírito e por múltiplas privações dêsse bem merecido descanso, já de si tão escasso, a que tinha direito.

Pela elegância social que tem inspirado todos os actos da caminhada feita por esta nossa agremiação: pelo empenho cuidadoso de «mais firme, mais alto, e mais largo» que a Meritíssima Direcção a que V. Ex.^a tão conscientemente preside, tem vindo, hora a hora, mostrando eu apresento a V. Ex.^a e a todos os membros da Ex.^{ma} Direcção, o testemunho do meu muito considerar.

Grupo Tauromáquico «Sector 1»: Eu gostaria bem de

saber dizer, sem a muleta deste quarto de papel, as frases simplórias que andam no meu sentir e me propuz dizer hoje à Ilustre Direcção e ao Corpo Global do Grupo «Sector 1», —essas três desataviadas afirmações que eu lhes quero fazer:

A primeira — que, como elemento humilimo mas entusiasta desta Casa do Ribatejo, ao saber que o Grupo Tauromáquico «Sector 1» nos dava a honra de ser hoje recebido por nós acedendo ao nosso desejo de lhe prestarmos calorosa homenagem, me recordei imediatamente de que, quando esta nossa agremiação era ainda como um menino de peito, foi na Sede do Grupo «Sector 1», que ela encontrou um berço, e quem lhe aplaudisse os primeiros tentâmens.

A segunda — que eu própria me senti fundamente comovida, quando, certa noite de conferência do meu velho camarada, o ilustre escritor dr. Francisco Correia, fui acarinhada pelo Grupo «Sector 1», não apenas com a cortezia esmerada e afável mas sim com amizade verdadeiramente fraterna, e uma generosidade tão nobre que fez atribuir aos meus pobres passos na leziria das letras, um valor que os tornou, só pelas palavras que inspiravam, bem mais do que eles eram.

A terceira: — que na marcante personalidade do Ilustre Presidente do Grupo «Sector 1» e aos Corpos Directivos dessa agremiação, eu vejo consubstanciado esse fio de água viva que representa nas tradições mais antigas do povo português — nessas que não foram importadas nem macaqueadas por snobismo — aquela que tem acompanhado a nossa história desde os tempos recuados — aquela em que o homem defronta a fera no espectáculo mais equilibrado de plasticidade, de domínio do instinto, de inteligências do momento e de Beleza em si — que existe em todo o desporto — o es-

pectáculo em que o *Homem* reveste por instantes momentos apoteóticos dum «deus» — a nossa Festa de Touros.

Era isto apenas, o que eu queria dizer sem a muleta deste quarto de papel, ao Grupo Tauromáquico «Sector 1» — por cujo brilho no futuro faço os votos mais ardentes, mais sentidos, mais «irmãos».

Quero agora cumprimentar os Ilustres representantes das Casas Regionais e o Ilustre Membro do Conselho Superior do Regionalismo Português, dr. Vasconcelos de Carvalho, cujas palavras tanto me acabam de desvanecer, o meu abraço do melhor reconhecimento, do mais comovido reconhecimento.

O sr. José Luiz Ribeiro, conhecido na crítica tauromáquica pelo pseudónimo de «Pepe Luiz» fez também uso da palavra.

A série dos brindes foi encerrada pelo sr. major Luiz Alberto de Oliveira, que agradeceu as palavras dirigidas à Casa do Ribatejo e dirigiu saudações à Imprensa, à qual os ribatejanos devem serviços inesquecíveis.

A festa terminou pela imposição do «barrete ribatejano» ao sr. Raúl Soares, realizador da exposição regional, e à sua colaboradora, sr.^a D. Margarida de Freitas, foi entregue o emblema da «Casa do Ribatejo».



PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 289, 2.ª série de 12 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminho de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 2.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 606.612\$50.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 2.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 818.790\$.

Por despacho desta data:

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial do quadro permanente — concedidos 5 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 294, 2.ª série, de 18 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao primeiro semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 82.713\$53, correspondente à liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 266, 2.ª série, de 14 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com modificações, por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª

o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que inclui no referido diploma a rubrica «Cromite (minério)», desdobra as rubricas de carvões minerais em nacionais e estrangeiros e introduz algumas modificações no respectivo tratamento tarifário.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual são eliminados os preços especiais de zonas, excepto os respeitantes às zonas F e O, e alterado o preço de transporte aplicado a «pozolana».

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminho de Ferro do Norte de Portugal (Caminhos de Ferro de Vale do Vouga), destinado a eliminar a aplicação dos preços especiais da zona que ainda vigoram.

O «Diário do Governo» n.º 267, 2.ª série, de 15 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o actual horário de abertura e encerramento das estações das linhas exploradas pela referida Companhia.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é anulado o 1.º aditamento da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor naquelas linhas relativo a concessão especial no transporte de cascos de madeira no retôrno em vazio e em determinados percursos.

O «Diário do Governo» n.º 268, 2.ª série, de 16 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 8 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, os projectos de aditamento à classificação geral de mercadorias e de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são alterados os preços aplicáveis ao transporte de adubos, lenhas, motano, algumas espécies de cortiças e de madeira, forragens, palhas e farinhas.

O «Diário do Governo» n.º 271, 2.ª série de 20 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 de Outubro último de S. Ex.ª e Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo da Sociedade Estoril, pelo qual é anulado o aviso ao público n.º A. 784, de 16 de Março de 1943, que estabelece preços especiais para o transporte, em grande velocidade, de frutas frescas, legumes e hortaliças frescas e flores naturais cortadas, quando destinadas à estação do Cais do Sodré.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 de Outubro último de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto da tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo da Sociedade Estoril, destinado a substituir a tarifa de igual número, de 12 de Julho do ano em decurso, que regula o transporte, em grande velocidade, de frutas frescas de mesa, hortaliças, legumes verdes, leite líquido sem preparo, manteiga, nata de leite sem preparo e queijo.

O «Diário do Governo» n.º 281, 2.ª série de 3 de Dezembro de 1945 publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, para entrar em vigor oportunamente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada para 5\$ a actual taxa de velocidade de 2\$50 por passageiro e por fracção indivisível de 50 quilómetros.

O «Diário do Governo» n.º 286, 2.ª série de 7 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 30 de Novembro findo de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 12, de grande velocidade, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), que se destina a substituir a tarifa de igual número actualmente em vigor naquelas linhas.

O «Diário do Governo» n.º 290, 2.ª série, de 13 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual as remessas procedentes das estações de Sampaio-Oleiros até Águeda destinadas às situadas ao sul de Aveiro seguirão a via normal, considerando-se neste caso como uma só empresa as linhas do Vale do Vouga e as da antiga rede da referida Companhia para efeito da aplicação da taxa.

O «Diário do Governo» n.º 292, 2.ª série, de 15 de Dezembro de 1945 publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros) apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela qual são modificadas as condições de utilização das carruagens de luxo e algumas das taxas respectivas.

O «Diário do Governo» n.º 297, 2.ª série de 21 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 15 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera as disposições pelas quais, ao abrigo da mesma tarifa, são transportados bicicletas e volumes pertencentes aos passageiros.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com modificações, por despacho de 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sobre permissão de agrupamento de mercadorias de espécies análogas para a constituição de remessas de vagão completo.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 6 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), que amplia a suspensão da aplicação do capítulo I da referida tarifa a remessas de detalhe até 31 de Março de 1946.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 6 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que amplia a suspensão da aplicação do capítulo I da referida tarifa a remessas de detalhe até 21 de Março de 1946.

Repartição de Estudos, Via e Obras

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 Eugénio dos Anjos Martins de Oliveira para execução da empreitada n.º 65, de fornecimento de 25:000 metros cúbicos de pedra britada para balastragem da linha do Minho, entre Viana do Castelo e Âncora.