

# GAZETA

## DOS

# CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

---

### S U M Á R I O

Sintra, Castelo dos Mouros. — Ecos & Comen-  
tários, por SABEL. — Os Caminhos de Ferro  
da Companhia do Norte de Portugal, pelo Eng.º  
J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Estran-  
geiras. — No primeiro dia da Guerra, por RE-  
BELO DE BETTENCOURT. — Vida Ferroviária.  
— A Pátria em dívida. — O Caminho de Ferro de  
Portalegre, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOU-  
ZA. — Imprensa. — O nosso número especial de-  
dicado a Loulé. — A Guerra e os Caminhos de  
Ferro. — A linha férrea de Cascais vai sofrer al-  
terações entre Alcântara e a Cruz Quebrada. —  
Empresas e Materiais de Construção. — Viagens  
e Transportes. — Caminhos de Ferro Coloniais.  
— Teatros e Cinemas. — Efemérides. — Há  
quarenta anos. — Publicidade.

---

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1241

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

## REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
ALEXANDRE SETTAS

## COLABORADORES:

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

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . . . .	1.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup> . . . . .	100
ÁFRICA ( > ) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158  
} Direcção 27520

## Ecos &amp; Comentários

P o r S A B E L

## Já se pode viajar sem aborrecimentos

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fez publicar uma local que diz passar a ser proibido no recinto das estações, carruagens e vapores da C. P., a venda de quaisquer artigos, sem sua autorização; exercer a mendicidade ou angariar donativos por qualquer meio ou pretexto; e praticar jogos ou actos que perturbem a boa ordem dos serviços ferroviários ou incomodar os passageiros.

É realmente mais uma medida acertada que a C. P. poz ou vai pôr em prática, terminando assim os constantes abusos que se praticam dentro das carruagens, incluindo as dos «expressos populares» onde os cauteleiros apregoavam jôgo, alto e bom som como se estivessem em Lisboa nos sábados de loteria e os corretores de hotéis nos seringam constantemente, notas estas que temos publicado nas colunas desta Revista.

Bem louvável é pois esta nova medida da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

## Justiça!

O nosso camarada *Diário de Lisboa*, inseriu na sua coluna de ecos, um sôbre combóios, proferindo palavras que nos apraz registrar, pois são duma superior justiça que, infelizmente, pouca gente compreende ou não quer compreender...

Transcrevemos:

«A-pesar da grave crise de tráfego de que os caminhos de ferro estão desde há anos sofrendo, as nossas duas principais companhias ferroviárias, a C. P. e a Beira Alta, restabeleceram o «Sud-Express», combóio que representa para elas um pesado encargo, acelerando-o mesmo em relação ao antigo horário e dando-lhe acesso, como outro, aos passageiros com bilhetes ordinários de 1.ª e 2.ª.

A Companhia da Beira Alta aproveitou a oportunidade para acelerar também o seu excelente combóio rápido, Pampilhosa-Guarda, o que prova a solidez da sua linha e a perícia dos seus maquinistas

O rápido n.º 3, ascendente, ganha sôbre o horário antigo 15 minutos e o n.º 4, descendente, 14, o que não deixa de ser interessante, por se tratar dum trôço de 146 quilómetros apenas e da marcha já bastante acelerada que tinham os dois magníficos combóios.»

É desta maneira que se deve fazer já a um esforço que sem auxílio oficial e arrastando com pesados encargos, vem, dentro das suas parcas posses, realizando uma obra digna da nossa atenção.

## Açambarcadores?

A CABAMOS de receber uma carta, em que nos perguntam a razão porque algumas fábricas de papel e armazens de envelopes aumentaram em 30% os seus produtos.

Temos aqui já na ponta da língua a resposta para dar ao nosso querido assipante:

Como o «Diário de Lisboa» fez hoje 3 edições e as tiragens foram grandes, claro está, que esgotaram o papel que havia no mercado.

Quanto aos envelopes, terá o perguntador que procurar às fábricas, pois possivelmente os açambarcadores enguliram os que já estavam feitos e naturalmente mastigaram as máquinas.

Nada mais podemos dizer.

# Os Caminhos de Ferro da Companhia do Norte de Portugal

Findando a análise do Relatório de 1938

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Vide «Gazetas» de 1 e 16 de Agosto)

Consagrei dois artigos à análise do Relatório de 1938 das linhas do Norte de Portugal e anunciei no segundo a apreciação da sua situação financeira. É tempo de cumprir a promessa.

Só agora pude obter de pessoa amiga o relatório de 1937, indispensável para o estudo que me proponho fazer.

E interessa comparar as quantias por que figuram nos relatórios sucessivos (em contos), gastas na construção do trôço da Boa Vista à Trindade.

1931 . . . . .	3.427,0
1932 . . . . .	9.508,5
1937 . . . . .	10.460,0
1938 . . . . .	10.459,3

Nos anos de 1933 a 1936 não se discriminou cada linha e o material circulante na Conta de Estabelecimento, acha-se tudo englobado numa só verba.

Como é que tendo-se procedido à conclusão de aquele trôço, o custo cresceu apenas no Balanço 950 contos de 1932 a 1938?

Como diminue cêrca de \$70 de 1937 para 1938?

O Relatório de 1937 dá conta da conversão das obrigações, pela qual se emitiram mais 129.114 de 5 % pelo valor nominal de 12.911.400\$00.

Pagaram-se 8.477.562\$45, assim distribuídos:

<i>Credores</i>		
em dinheiro . . . . .	2.614.415\$85	
em obrigações . . . . .	2.605.300\$00	5.219.715\$85
<i>Estado</i> . . . . .		2.500.000\$00
C/ obras de Trindade . . . . .		400.000\$00

## Liquidações diversas

Reis Pôrto e outros . . . . .	259.020\$00	
Obras da Trindade . . . . .	67.895\$10	
Encargos da emissão . . . . .	30.933\$50	357.848\$60
Ficou pois um saldo de . . . . .		4.433.837\$55

Assim, pagaram-se nesse ano 467.895\$10 da obra da Trindade e previu-se que do saldo referido se applicariam 3.589.527\$29 à sua conclusão.

Vejamos agora as applicações do saldo de 1937 no exercício de 1938. O respectivo Relatório, em vez de as registrar, repete a conta total do empréstimo nos dois anos de 1937 e 1938. Vamos pois reproduzi-la:

Valor das obrigações . . . . .	12.911.400\$00
Juro . . . . .	41.534\$13
	<u>12.952.934\$13</u>

## Pago

Créditos em suspenso . . . . .	5.662.191\$68
Reembolso ao Estado . . . . .	2.500.000\$00
Obras da Trindade . . . . .	2.534.989\$63

## Liquidações diversas

Reis Pôrto, etc. . . . .	259.020\$00	
Expropriações da Trindade . . . . .	343.000\$26	
Conclusão da Trindade . . . . .	765.549\$02	
Encargo das emissões . . . . .	180.034\$47	1.547.603\$75
Total . . . . .		<u>12.244.785\$06</u>
Saldo . . . . .		708.149\$07

Pagaram-se pois por e/ do trôço da Trindade 3.643.538\$91.

Como é que o seu custo na c/ de Estabelecimento subiu apenas de 9.508.506\$88,5 em 1932 a 10.459.302\$93,5 em 1938?

Qual é a sua cifra real?

Convém observar que os 5.662 contos de créditos em suspenso, reduzidos a 50% os pagos em dinheiro e a 60% em obrigações, representam cerca de 10.456 contos de créditos liquidados, que no Balanço de 1936, anterior à liquidação, figuravam por 10.416, quantia sensivelmente igual.

Os saldos crêdores figuram todavia em 1937 por 649 contos e em 1938 por 1.578.

Ao saldo de 708.149\$07 do empréstimo em 1938 é indicado o destino seguinte:

Créditos em suspenso. . . . .	10.362\$01
Caixa de Socorros . . . . .	226.231\$17
Encargos da emissão . . . . .	19.965\$53
Conclusão da linha da Trindade . . . . .	451.590\$36
	708.149\$07

Vê-se que os encargos da emissão dos 12.911.400\$00 de obrigações somaram 200 contos, devendo-se notar que 2.605.300\$00 de obrigações foram entregues a crêdores e portanto a emissão pròpriamente dita ficou reduzida a 10.306.100\$00.

O encargo foi pois de cerca de 20%, o que é considerável.

Prevêem-se na aplicação dos saldos 10.362\$01 para liquidação de créditos em suspenso e todavia não estão pagos os 100 contos adiantados pelo sr. Conde de Mafra em 1933, como administrador delegado com a condição de lhe serem pagos integralmente quando se recebesse a garantia do juro, como se fez ao Banco Ultramarino. A-pesar dêsse compromisso formal na acta, recusou-se o pagamento e propôs-se redução como aos outros crêdores. O interessado recorreu aos tribunais e, segundo consta, o seu direito está por eles reconhecido. Todavia, nem os 50 contos oferecidos pela redução aparecem previstos na aplicação do saldo.

\* \* \*

Outra verba do Activo cuja evolução não é fácil compreender: são os títulos em Carteira, representados principalmente por acções.

No Balanço de 1932 figura a verba global Acções e Obrigações em carteira, 4.323.190\$00. No de 1931 a *Carteira* menciona apenas 22.050\$00 de obrigações autorizadas (Guimarães a Fafe). Foi portanto em 1932 que se adquiriram acções no valor de cerca de 4.300 contos.

Eis as cifras dos balanços, em contos, nos quais

só em 1937-1938 se especifica separadamente o valor das acções:

1932	4.323,2	
1933	4.855,8	
1935	4.854,1	(falta 1934)
1936	4.853,1	
1937	4.612,2	Acções 4.554,5
1938	4.573,4	» 4.554,5

Como se explica o considerável aumento de 532,6 contos na Carteira em 1933?

E como foi em 1937 que o Estado adquiriu, fora do Mercado, um lote de 2.000 acções, que na sua conta de património figuraram pelo valor nominal, e assim adquiriu preponderância na assembleia geral, é de estranhar que em nenhum dos relatórios de 1937-1938 se fizesse referência a tão grave assunto.

A Carteira de 1937 apresenta uma diminuição de 241 contos? De que provém? Pode estar compensado o valor das acções vendidas por maior quantia de obrigações por colocar.

O que também se não compreende é que, mesmo depois da venda de 12.000 obrigações ao Estado, as acções em Carteira que em 1932 representavam cerca de 4.300 contos, subam, em 1937 e 1938, a 4.554.

\* \* \*

Depois da assembleia geral de Agosto de 1937, em que houve a ficção de aprovação dos estatutos e das bases de alteração das concessões, vem o Decreto n.º 28.880, de 25 de Julho de 1938, estatuir outras bases de contrato muito diferentes das que foram apresentadas à assembleia geral de 16 de Agosto de 1937, e autorizar a Comissão a outorgar em nome da Companhia no contrato, segundo as bases aprovadas pelo Govêrno e pela assembleia geral.

Não foram ainda publicados os Estatutos, nem reünida novamente a assembleia. Continua a Companhia no mesmo regime de Administração do Estado sem se elegerem corpos gerentes.

O Relatório de 1938 faz breve e elogiosa referência ao decreto citado, de 25 de Julho de 1938, observando que as bases do novo contrato nele estatuidas já tinham sido aprovadas pela assembleia de 18 de Julho de 1938.

Que conste, só havia a de 16 de Agosto de 1937. Declara o Relatório que ainda não foi assinado o contrato. Êsse decreto foi por mim analisado em artigo de 23 de Julho de 1938, pois veio publicado

nos jornais em 21 de Julho, antes da data de 25 em que apareceu no «Diário do Govêrno», manifestamente para dar lugar à análise das suas prescrições.

Em nada foram atendidas, como era de esperar, as críticas fundadas que fiz por dever de ofício.

E lá vai passado mais um ano sem que o diploma tenha surtido efeito pela celebração do contrato.

\* \* \*

Finda o Relatório com a especificação do deficit, a saber:

Da exploração das linhas concedidas. . . . .	257.637\$77
Da exploração das linhas do Tâmega . . . . .	264.130\$04
Deficit da Caixa do Pessoal. . . . .	447.793\$15
Encargos financeiros. . . . .	287.474\$45
Total . . . . .	1.257.035\$41
Receitas diversas . . . . .	90.883\$09,5
Deficit . . . . .	1.166.152\$31,5

O deficit da Caixa foi na realidade de 413.626\$50. A nota supra acrescentou-lhe 34.166\$65 de contribuição da Companhia de 16-10 a 31-12.

Só há pouco se reformou a Caixa. O Relatório prevê a redução, 330 contos, dos encargos da Companhia o que há mais tempo se podia ter feito.

Deve-se notar que os Relatórios da Comissão de 1933 a 1937 não inscrevem mapa das despesas especificadas de exploração classificadas, ao contrário do que sucedia nos Relatórios da Companhia até 1932.

O Relatório de 1938 traz o referido mapa, mas as despesas de Administração figuram nêle em globo sem mais distinção, que a de Contabilidade, Estudos e Construção, mencionados individualmente.

\* \* \*

Após êste estudo crítico, tal como se fez dos Relatórios das outras Companhias, é ocioso formular conclusões que dos três artigos publicados derivam.

Os leitores que as tirem, se o assunto os interessar.

# Linhas Estrangeiras

## BOLÍVIA

Acaba de realizar as suas experiências de forma bastante satisfatória a locomotiva destinada ao Caminho de Ferro mais alto do Mundo, existente em La-Paz.

Foi construída pela engenharia britânica e destina-se à Corporação Peruviana. Tem as seguintes características: máquina «supercarregada» poder, de 330 cavalos, com radiador anormalmente grande de forma a poder manter uma temperatura eficiente nas grandes altitudes, um sistema quadruplicado de freios, mas trabalhando independentemente. É bom de vêr que esta locomotiva terá de se elevar a uma altitude de 16.000 pés acima do nível do mar.

## ESPAÑHA

Recomeçaram as obras de construção do caminho de ferro de Zamora a Corunha, as quais foram iniciadas durante a ditadura do general Primo de Rivera.

O praso máximo para a entrega da obra é de três anos e custará 200.000.000 de pesetas. A im-

portância desta linha é deveras notável, pois encurtará a viagem da Galiza a Madrid em 5 horas.

## FRANÇA

Em Cautal foi comemorado o 50.º aniversário da edificação do viaduto de caminhos de ferro, obra do grande engenheiro Eiffel. É particularmente interessante para nós êste viaduto, pois assemelha-se ao do Douro e é também da construção do mesmo engenheiro francês. É chamado o viaduto de Garabit, e teve por fim elevar a linha férrea a 124 metros acima da Ribeira de igual nome.

Segundo dizem, é tal a perfeição desta obra que tem 18 anos, e nem sequer teve um único arranjo, incluindo aperto de parafusos ou rebites. Contudo, tem um pêso de 3.326.414 quilos...

## SUÉCIA

Continua em ritmo acelerado a electrificação dos caminhos de ferro. De 7.987 quilómetros de vias férreas pertencentes ao Estado, 3.400 quilómetros já se encontram electrificados. Para o corrente ano, já se elaborou o plano para electrificar mais 320 quilómetros, não contando a emprêsa particular, que recentemente inaugurou um trôço de 164 quilómetros, isto é, de Gottemburgo a Mellerud-Amal.

# No primeiro dia da Guerra

À hora em que começamos a escrever esta crónica, o embaixador britânico Henderson acaba de receber das mãos de Hitler, na presença de Ribbentrop e Schmidt, a resposta ao Governo Inglês. Dessa resposta está dependente a paz, segundo se infere do discurso de Chamberlain, proferido no dia 29 de Agosto, nos Comuns.

Vivemos um dos momentos mais angustiosos do nosso século. A Europa encontra-se quasi toda em armas, calculando-se em mais de 10 milhões os homens em pé de guerra. E não é só um momento dos mais angustiosos que vivemos — é um período de confusão, de surpresas, de enigmas, de traições que atravessamos. O que é o pacto de não agressão celebrado recentemente entre a Alemanha e a Rússia senão uma traição à Europa?

Tinha-se arvorado em defensora da ordem europeia contra o comunismo russo a jovem Alemanha de Hitler. E Hitler não se contentou em *proteger* a Europa contra o comunismo: Hitler foi mais longe, pois também celebrou com o Japão um pacto anti-komintern, agora esfrangalhado em virtude do pacto com a Rússia, um pacto que vem «continuar uma amizade tradicional» entre aquela mesma Germania racista e salvadora e aquela mesma Rússia perigosa e judaica!...

Recordamo-nos, nesta ocasião, dum artigo publicado, há meses, nas «Novidades», quando ainda se travava na Espanha uma luta sangrenta em favor da ordem e do espírito tradicional da península cristã, e a Alemanha combatia ao lado do generallíssimo Franco. Nêsse artigo, que não temos presente, para lhe extrairmos algumas das suas afirmações mais incisivas, dizia-se que a Alemanha, sob o pretexto de opôr uma barreira às ideologias bolchevistas, ia-se apoderando a pouco e pouco das nações circumvisinhas, anexando-as sem esforço e sem respeito pela liberdade dos povos. Êsse artigo tem hoje de novo a maior actualidade. Merecia bem ser reproduzido.

A Rússia não é de modo algum uma nação europeia. E a Alemanha de Hitler, com o pacto de não agressão com a U. R. S. S., parece que quer separar-se da Europa. Estamos a dois passos dum grande cataclismo. Está nas mãos de Hitler a paz ou a guerra. Se nêle triunfar o espírito europeu —

a paz estará salva. Se nêle predominar o espírito asiático da Rússia — teremos a guerra.

Será possível evitar a guerra? A diplomacia agita-se e trabalha nêsse sentido. Os jornais põem em foco a actividade da Itália — que, segundo o que se presume, não acompanhará a Alemanha. Pelo menos toda a gente espera que Mussolini, como italiano, queira salvaguardar a civilização latina e cristã. E é êsse o papel de Roma. E Roma não pode traír a latinidade.

Hitler deve já começar a sentir-se isolado. A Espanha — que combateu o bolchevismo, coerente com os princípios que levou Franco a chefiar um movimento nacionalista, não acompanhará também o Führer na sua aventura e o próprio Japão — até há poucos dias nitidamente anglófobo — assombrado com o recente pacto, começa a inclinar-se para a Inglaterra.

Acima dos interesses das nações expansionistas há o interesse supremo da Europa. Há que salvar a Europa dum grande cataclismo, há que libertá-la da tutela vergonhosa e anti cristã das doutrinas revolucionárias da Rússia.

O que será o dia de amanhã? Quando acabará o pesadêlo?

\* \* \*

Ao revermos a prova dêste artigo, chega-nos a notícia de que os alemães romperam as hostilidades em toda a fronteira da Polónia, estando portanto declarada a guerra.

Neste momento de luta e de luto, do luto em que se vai envolver sangrentamente a Europa, lembremo-nos de que, há meses, Salazar e o generallíssimo Franco, com a previsão dos acontecimentos graves, que já começaram a desencadear-se, assinaram um pacto de não agressão entre Portugal e a Espanha. Com êsse pacto restabeleceu-se o equilíbrio da nação visinha. Em boa hora foi assinado. Salazar ganhou com êle uma grande e decisiva batalha: a tradição peninsular e cristã encontra-se agora mais fortalecida do que nunca.

Lisboa, 1 de Setembro.

R E B E L O   D E   B E T T E N C O U R T

# Vida Ferroviária

## A "Hora de Arte"

### para os operários ferroviários

Primitivamente anunciada para a Sala dos Passos Perdidos, da Estação do Rossio, realizou-se no dia 19 do mês passado nos estúdios da Emissora Nacional, a «Hora de Arte» dedicada aos operários dos caminhos de ferro portugueses. Deve-se esta notável iniciativa à Emissora Nacional, que vem realizando uma missão educadora deveras interessante e digna do nosso maior apreço. Nesta ordem de ideias, criou a «Hora de Arte», manifestação cultural no campo da música, que proporciona aos nossos trabalhadores momentos de enlevo espiritual, e, ao mesmo tempo, contribui para divulgar e desenvolver essa requintada expressão, que é a Música.

Iniciou o programa «Cenas Napolitanas», de Massent, e depois, «Serenata da Suite», de Costa Ferreira, «Ramaldeira», de Luiz Boulton, «Pastoral», de Bernardo Ferreira, «Os contos Hoffman», de Offenbach, «Carinhosa», de Frederico de Freitas, «Ai lá!» de Frederico de Freitas e António Melo.

A execução brilhante destes números, na maioria nacionais, pela Orquestra de Salão da Emissora Nacional dirigida pelo maestro Frederico de Freitas, arrancou à numerosa assistência vibrantes aplausos.

Em seguida falou o sr. Mário Diniz, presidente do Ateneu Ferroviário, o qual agradeceu a colaboração dos artistas que tomaram parte na festa e finalizou, tecendo merecidos elogios à obra da Emissora Nacional, que pôs à disposição do Ateneu, tôdas as suas dependências e serviços.

A segunda parte musical, foi iniciada pelo Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário, que apresentou imensas canções do nosso folclore, intrepetadas pelas sr.<sup>as</sup> D. Ivone Guedes, D. Elvira Guedes, Lia Stella, e pelos srs. Loubet Bravo e Gabriel Paiva. Recitações e números de acordeão finalizaram esta parte do festival.

A assistência vitoriou de forma concludente esta parte do espectáculo.

A terceira e última parte do programa foi um concerto pela Banda de Música do Ateneu, sob a direcção de Luiz Boulton. A categoria das obras e sua execução, causaram o assombro de quem teve o prazer de as ouvir.

Tratava-se da «Marcha Militar» de Schubert, «Capricho Varino» de Silva Marques, «Suite Portuguesa» de Ruy Coelho e «Marcha da Tannhäuser» de Wagner. Para fecho dum espectáculo de êxito tão retumbante não se podia escolher melhor. A assistência aplaudiu, plena de entusiasmo, a feliz e criteriosa organização desta «Hora de Arte». E bem que o foi...

## Ferrovários reformados

Os representantes dos Sindicatos Nacionais das linhas do Estado, dirigiram-se ao Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, com o fim de expor as suas ideias de forma a obstar que as Juntas de Revisão elevem a maior número, pois já ascende a 591, os ferroviários impelidos a reformarem-se sem que para isso tenham sequer formulado pedido. Êste assunto também está sendo estudado pela Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

## Homenagem a um Director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

O pessoal dos Escritórios da Direcção da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal homenageou o seu Director, sr. Vasconcelos Pôrto, com um almôço e descerramento do retrato, na cantina, por êste fundada. O sr. dr. Oliva Teles falou em nome do pessoal, brindando pelo sr. Vasconcelos Pôrto e sua família. O almôço decorreu animado e serviu de pretexto ao testemunho de gratidão do pessoal da Companhia.

≡ ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ≡  
≡ PELA COMISSÃO DE CENSURA ≡

# A PÁTRIA EM DíVIDA

**D**EPOIS de ter distribuido a circular que abaixo transcrevemos, dirigida a todas as manifestações de actividade nacional, a Câmara Municipal de Abrantes resolveu expôr o seu vasto e louvável empreendimento à Imprensa portuguesa. Nêste sentido, no dia 27 do mês passado convidou os jornalistas a visitar Abrantes, considerando-os hospedes do Município. Antes de entrarmos prôpriamente nessa amável visita, vamos transcrever a dita circular, endereçada a todos os portugueses:

A Câmara Municipal de Abrantes num dever de patriótica iniciativa vem expôr a V. Ex.<sup>as</sup> o seguinte:

A famosa epopeia que escreveu na História de Portugal a gloriosa batalha de Aljubarrota foi sérvida por nobres e plebeus, cheios de fé religiosa e amor Pátrio.

Nela se distinguiu um moço batalhador que, pelos seus feitos, tinha conquistado já para si o título de Condestável do Reino.

Moço na idade, o seu exemplo foi estímulo dos velhos, transmitido aos novos que o seguiram combatendo pela fé e pela Pátria.

Sem êle, sem a sua atitude enérgica e decisiva, a independência de Portugal seria perdida no conselho que El-Rei D. João I reuniu no Castelo de Abrantes, e sem o seu valor guerreiro e combativo a batalha de Aljubarrota não teria chegado a realizar-se porque, sem a heroica e oportuna intervenção dos homens de armas reunidos em Abrantes, os castelhanos seguiriam o caminho de Lisboa, e isso seria a nossa perdição.

A grande figura de Nuno Álvares, herói e santo, foi já levada pela Igreja aos altares.

E o seu culto espalhado pelas Igrejas católicas do mundo tem principal veneração nas Igrejas de Portugal onde se fazem festas e rezam orações pedindo ao beato Nuno de Santa Maria que proteja Portugal.

Está comemorado o Santo.

É justo que seja comemorado o Herói. É justo que seja glorificado o Soldado.

E porque assim o pensa a Câmara Municipal de Abrantes, neste momento de grande elevação patriótica, insuflado por Salazar, e em que será festejada com particular carinho a data da Independência de Portugal, resolveu fazer levantar um monumento a D. Nuno Álvares Pereira que, possivelmente, faria inaugurar no mês de Agosto de 1940, mês comemorativo da grande batalha de Aljubarrota e ano de grande comemoração nacional.

Nuno Álvares Pereira não é um vulto local que o município de Abrantes tente homenagear.

Nuno Álvares Pereira é uma figura nacional, guerreiro

## *A Câmara Municipal de Abrantes lançou e patrocina a ideia do levantamento duma estátua a D. Mo. Alvares Pereira*

indômito, batalhador fogoso e animado, que nunca consentiu o jugo estrangeiro pisando o solo sagrado da sua Pátria. Nuno Álvares Pereira «é a encarnação suprema da Pátria Portuguesa».

A sua acção está registada em todos os livros de história e Camões descreveu-a com fogoso entusiasmo no livro memorável que escreveu para os portugueses.

No Castelo de Abrantes Nuno Álvares Pereira assiste ao conselho que El-Rei faz com os homens nobres do Reino e, porque vê fraquejar os ânimos, porque vê divididas as opiniões, êle, sozinho, «féro mas não iracundo», saíu, foi a uma capela próxima entregar a Deus os destinos da sua Pátria, ajuntou os seus homens de guerra e partiu, confiado na vitória,



ABRANTES - VISTA GERAL

iluminado pela sua fé, a dar combate ao Rei castelhano.

Decidiu-se assim, com o seu gesto de patriótica rebeldia, a batalha que fazia Portugal livre.

Segue-o El-Rei. Encontram-se em Tomar e, reunidos os exércitos, seguem ao encontro do rei invasor.

E Aljubarrota deu ao Rei de Portugal uma Pátria livre.

Ficaram assim fundidos no mesmo êlo patriótico Abrantes e Aljubarrota.

Abrantes viu os seus montes pisados pelos homens de guerra que Nuno Álvares Pereira chamou. Abrantes viu os primeiros gestos guerreiros que Nuno Álvares Pereira praticou para a memorável batalha.

Em Abrantes se discutiram os preliminares da batalha de Aljubarrota. E em Abrantes se decidiu, preparou e iniciou o mais notável acontecimento histórico da nossa nacionalidade e que deitou aos pés do Rei de Portugal a bandeira altiva do Rei de Castela.

De tudo isto nada existe que indique aos vindouros e às gerações presentes os momentos de ardor patriótico, de anciedade, de heroísmo e de actividade guerreira que Abrantes e a Pátria sentiram.

Apenas a Igreja de S. João, formosa e imponente, está de pé, dizendo que foi ali que El-Rei D. João I ouviu missa antes da sua partida para Tomar.

Mas a Câmara Municipal de Abrantes não tem recursos para só por si fazer levantar memorável monumento grandioso como grandiosa foi a causa que o gera, imponente, altivo, cheio de gratidão como merecem os homens que não consentiram em Portugal o jugo estrangeiro e que entregaram aos portugueses um Portugal livre.

E porque todos os bons portugueses, ciosos da sua independência desejarão lançar o seu tributo na homenagem que vai ser prestada, resolveu mais esta Câmara pedir a cooperação do Govêrno, da Comissão do Centenário da Fundação e Restauração de Portugal, Embaixador de Portugal no Brasil, Governadores de Província do Ultramar, das Juntas de Província, dos Municípios do Império, Juntas de freguesia, Corporativas e das Organizações patrióticas, de todos os bons portugueses, para que nos auxiliem com o seu concurso material comungando assim na comemoração patriótica que vai ser prestada em Abrantes, levantando-se perdurável padrão de Glória à memória de D. Nuno Álvares Pereira.

Ora, perante estas palavras, derivadas de factos consumados, ninguém deve ficar indiferente, porque essa indiferença seria indicadora do desaparecimento do sentir patriótico; em resumo, deixaria de ser português aquêle que se abstivesse de contribuir para tão elevado empreendimento histórico.

### A VISITA DOS JORNALISTAS E A SESSÃO DE BOAS-VINDAS NA CAMARA MUNICIPAL

Como já atraz ficara dito, a Câmara Municipal de Abrantes decidiu reunir a Imprensa Portuguesa e expôr-lhe as suas ideias. Por isso, no dia 27 do mês findo, considerou seus hospedes os jornalistas que ali se deslocaram.

Na estação do caminhos de ferro, os representantes da Imprensa eram aguardados pelas entidades locais, srs. Henrique Augusto da Silva Martins,



presidente da Câmara Municipal; Manuel França Machado, delegado do Governo; vereadores, Luiz Bairrão; Manuel Oliveira Mendes; Oliveira e Silva; João Henriques Alves Ferreira, e numerosas individualidades civis e militares.

Os visitantes dirigiram-se depois à Câmara Municipal onde a guarda de honra era prestada pela Corporação dos Bombeiros.

No salão nobre, realizou-se a sessão de boas-vindas. Presidindo o sr. Henrique Martins, ladeado pelos srs. Manuel Fialho da França Machado, delegado especial do Governo; cónego Silva Martins; dr. David Serras Pereira; dr. José Dias; dr. José Alves Bento; dr. Pádua Ramos; Manuel de Oliveira Mendes; capitão Júlio Serras Pereira; capitão Rufo José Fernandes; Luiz Pimenta Bairrão; capitão João da Costa Andrade; João da Silva Martins; major Matos Raimundo, e dr. Ismael Chambel.

Publicamos, na íntegra, o discurso do presidente da Câmara e nosso presado amigo sr. Henrique da Silva Martins, nesta sessão, do teor seguinte:

Srs. jornalistas: «Tenho o maior prazer em vos apresentar em nome do concelho de Abrantes e no meu, os protestos dos nossos sinceros agradecimentos pela vossa gentileza em terdes honrado a nossa terra, aceitando o convite que vos fiz.

Quero neste momento, em que tenho o prazer espiritual da vossa companhia, testemunhar à imprensa portuguesa a gratidão do concelho de Abrantes. A V. Ex.<sup>as</sup> seus ilustres representantes, apresento as mais cordiais saudações.

Em todos os tempos foi a Imprensa a melhor propulsora do progresso, difundindo ideias, tornando conhecidos métodos e iniciativas que, sem o auxílio, nunca seriam divulgadas, nem produziriam os seus benéficos efeitos.

Por isso, a Câmara Municipal da minha presidência ao aprovar por unanimidade e com o maior entusiasmo, a proposta que tive a honra e prazer infinito de fazer de prestar homenagem ao Grande Português, que foi o Condestável D. Nuno Álvares Pereira, para a construção do seu monumento em Abrantes, apelou para a Imprensa, convencida não só do seu alto valor, como do inapreciável concurso que pode dar a tão bela quão patriótica iniciativa.

E a comprovar eloqüentemente que não apelou em vão, está a presença de V. Ex.<sup>as</sup> nestes Paços do Concelho.

A Câmara Municipal de Abrantes deseja comemorar no bronze e no mármore o heroico feito de Aljubarrota, que em Abrantes teve os seus preliminares.

Foi aqui que se resolveu, pela vontade firme de Nuno Álvares, dar combate ao invasor.

El-Rei D. João I sabendo que o Rei de Castela tinha invadido Portugal, dirige-se a Abrantes, ponto de concentração dos seus homens de armas e aqui se lhe reúne o Condestável com as tropas que recrutara no Alentejo.

Reunido o Conselho, sob a presidência do Rei, a atitude enérgica de Nuno Álvares, reflectindo a sua grande coragem e patriotismo, é um vivo protesto contra a fraqueza que predomina nessa assembleia onde se decidiam os destinos da Nação.

O próprio Rei estava indeciso. Verberando tal atitude, expondo os perigos a que estava sujeito o País, Nuno Álvares sai do Conselho, dirige-se ao Outeiro de S. Pedro onde acampava a sua hoste e no dia seguinte, depois de ouvir missa numa ermida ali existente, manda tocar as trombetas e segue com os seus companheiros de armas a caminho de Tomar,

disposto a defender a independência da Pátria, ou morrer por ela se necessário for.

Perante esta sublime rebeldia, que chamou à razão os restantes membros do Conselho, manda-lhe o Rei recado para que volte porque partirão juntos a combater o inimigo.

Nuno Álvares não retrocede um passo e responde que, se quiserem, sigam para Tomar onde os esperará, e seguiu ousada e nobremente o seu caminho ao encontro dos castelhanos. E, foi assim possível, com o gesto altivo e corajoso do Condestável, travar-se a Batalha de Aljubarrota.

E com essa batalha a vitória que consolidou definitivamente a independência nacional.

É este facto histórico, meus senhores, ocorrido em Abrantes, facto de uma grandeza única, que nós queremos glorificar, passados 4 séculos e meio, como preito de justiça e de gratidão, à memória de um grande português; grande pela sua bravura, pelo seu patriotismo, pelas suas virtudes e santidade, tendo merecido ser elevado aos altares pela Igreja.

É certo que uma dívida destas nunca será saldada, mas o nosso gesto servirá para mostrar às gerações vindouras que nem o decorrer dos séculos faz esquecer no coração dos portugueses os actos heróicos dos seus maiores.

O monumento que pretendemos construir, tem que ser uma obra condigna da alta figura que pretendemos homenagear.

Para isso são demasiadamente minguadas as possibilidades deste Município, pelo que nos dirigimos não só ao nosso concelho, mas ao País inteiro.

Apelámos para todos os portugueses; mas para que esse apêlo seja eficaz torna-se necessário um grande auxílio, a valiosa cooperação da Imprensa, sem a qual os mais nobres empreendimentos não conseguem triunfar.

Senhores jornalistas.

Abrantes, com as suas saudações, solicita e agradece com o maior reconhecimento a vossa cooperação nesta obra que deve merecer o aplauso e ser grata a todos os portugueses.»

Ao terminar a leitura do seu discurso, o sr. presidente da Câmara, foi aplaudido freneticamente.

Seguidamente, falou em nome da Imprensa o nosso colega das «Novidades» que proferiu um belo discurso no qual elogiou a patriótica iniciativa do Município local, e, num vibrante rasgo oratório, traçou o perfil de Nuno Álvares.

Terminou, dizendo que toda a Imprensa se encontra ao dispôr de tão nobre e generosa ideia.

### ALMOÇO AOS JORNALISTAS

No salão-nobre do Club Abrantino, artisticamente decorado, foi oferecido um lauto almoço aos jornalistas e convidados.

Aos brindes falou o sr. presidente da Câmara, que saudou de novo a Imprensa portuguesa, em cuja acção confia, para perpetuar, em mármore e bronze, a figura do Condestável na passagem por Abrantes.

Rebello de Bettencourt ergue a sua taça em nome da Imprensa açoreana e lembrou que a propaganda do monumento será feita em todas as ilhas, donde, aliás, palpita o mesmo sentimento altivo e ardente de patriotismo que anima as gentes da metrópole.

VISITA AOS MONUMENTOS  
DE ABRANTES E BANQUETE  
EM HONRA DA IMPRENSA

Depois, sempre acompanhados pelo presidente e vereadores da Câmara Municipal, os jornalistas visitaram o Hospital da Misericórdia, a Igreja de S. João, onde D. João I ouviu missa antes de partir para Aljubarrota; a Igreja de S. Vicente, o Museu de D. Lopo de Almeida, o Parque Dr. Oliveira

Martins e padre José Roque; dr. David Serras Pereira; dr. José Dias; dr. José Alves Bento; dr. Pádua Ramos; Manuel de Oliveira Mendes; capitão Júlio Serras Pereira; capitão Rufo José Fernandes; Luiz Pimenta Bairrão; capitão João da Costa Andrade; João da Silva Martins; major Matos Raimundo, e dr. Ismael Chambel.

Os brindes entusiásticos foram erguidos pelos srs. França Machado; capitães João da Costa Andrade; Júlio Serras Pereira, delegado da «M. P.», e David Rosado; dr. David Serras Pereira, vogal do Conselho Municipal; João Henrique Ferreira, di-



*Em formosa paisagem, junto ao Tejo, no forte marcado pela cruz, se erguerá o monumento que Abrantes vai levantar a Nuno Alvares*

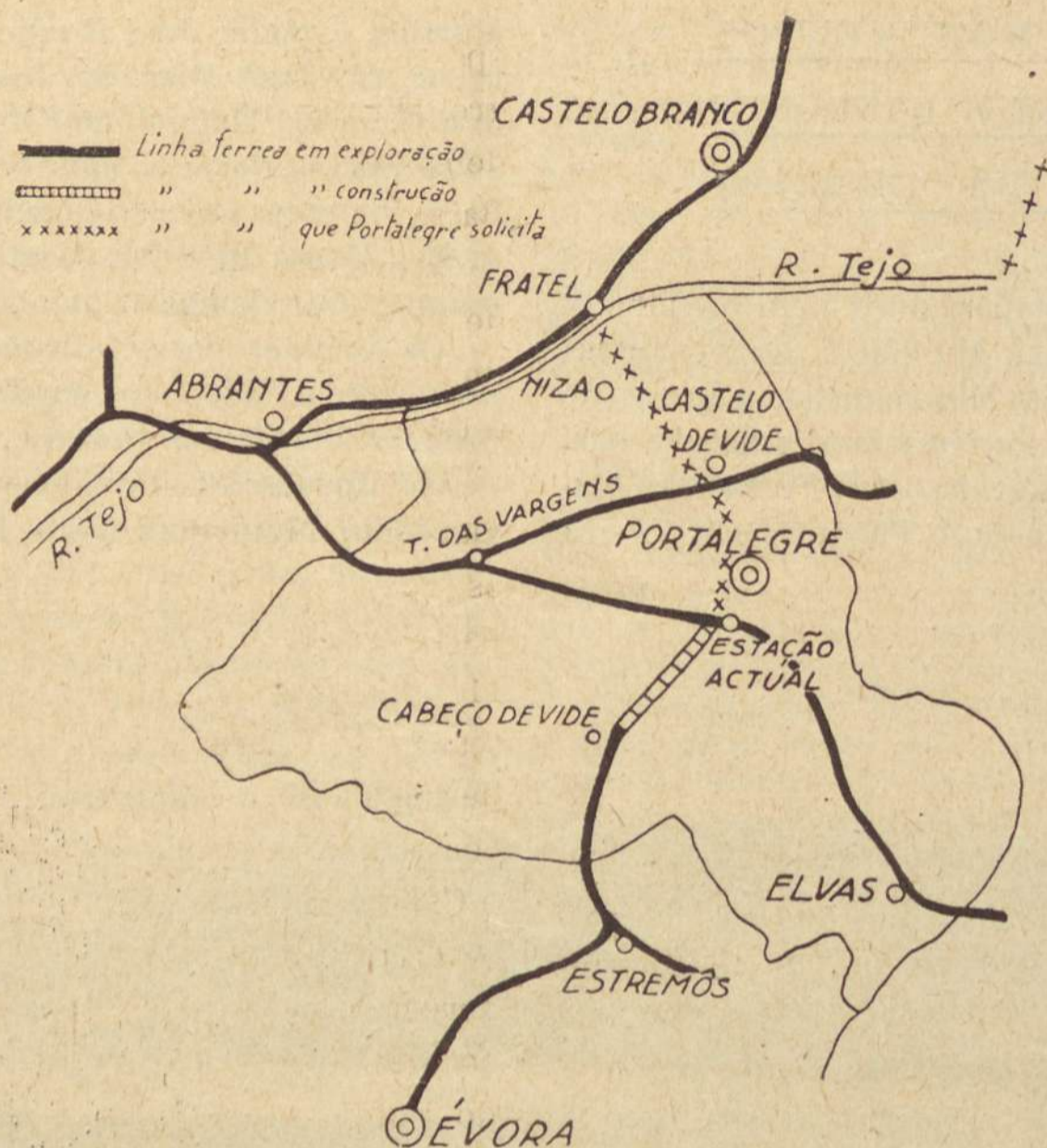
Salazar e, por fim, o Reduto do Outeiro de S. Pedro, onde se projecta construir o monumento a D. Nuno, sendo colocada, num mastro de catorze metros de alto, a bandeira do Condestável. Durante a noite, este sítio foi profusamente iluminado, com um projector de 2.000 velas.

Na séde do Clube Abrantino, a Câmara ofereceu um banquete em honra da Imprensa, a que assistiram entre outras as entidades seguintes: srs. Henrique Augusto da Silva Martins, presidente da Câmara Municipal; Manuel Fialho da França Machado, delegado especial do Governo; cónego Silva

rector do «Correio de Abrantes», e Henrique da Silva Martins.

A exaltação da gloriosa figura do Santo Condestável foi o tema predominante destes brindes, frizando-se ao mesmo tempo a ideia da evocação do monumento, ao qual o sr. Ministro das Obras Públicas está disposto a prestar o seu valiosíssimo auxílio.

O sr. presidente da Câmara aproveitou a ocasião do banquete para saudar os srs. Presidente da República e Conselho, bem como os srs. Ministros da Justiça e Obras Públicas.



# O Caminho de Ferro de Portalegre

## PASSADO E PRESENTE

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**D**EU conta *A Voz* das diligências feitas junto do Govêrno pela grande comissão de Portalegre a favor dos interêsses regionais. Figurava entre os pedidos formulados, o da construção do caminho de ferro da estação de Portalegre à cidade e a Castelo de Vide e o seu prolongamento à estação de Fratel para ligação com as linhas de Cáceres e da Beira Baixa.

Tanto o sr. Leal Marques em nome do sr. Presidente do Ministério, como o sr. Ministro das Obras Públicas, prometeram o estudo do problema sem se comprometerem a uma solução favorável; pelo contrário, no que respeita ao caminho de ferro fizeram expressas reservas baseadas na crise ferroviária.

Eis o período respectivo da nota que publica-

mos e que se refere à resposta do sr. engenheiro Duarte Pacheco:

*Em relação à construção do caminho de ferro, acentuou que lhe causava surpresa tal pedido, pois há até quem peça a sua supressão em diversos pontos do País, o que não quer dizer que não tenham razão aqueles que o desejam.*

*Apreciou êste aspecto da questão sob diversas modalidades e afirmou que o caso seria devidamente estudado sob o único objectivo a atender: a rapidez do transporte para escoamento dos productos. Acrescentou que aquilo que o Estado tem feito em matéria de estradas não só no distrito como nos de Beja e Évora deve tê-los compensado bem dos prejuizos de que se fala na representação.*

Não nos consta que tenha sido pedida a supressão de caminhos de ferro, a não ser uma infeliz sugestão da Administração das linhas do Norte de Portugal à cerca da linha do Tâmega, que a seu tempo apreciarei.

Quanto à linha de Portalegre importa recordar a sua acidentada história.

Foi sempre considerada elemento valioso do nosso sistema ferroviário, como ligação fronteiriça da linha da Beira Baixa, prolongada até à do Douro no Pocinho, com as do Alentejo e Algarve.

As estações consultivas militares opuseram-se, porém, à sua classificação de via larga por a considerarem nociva à defesa do país.

Porisso a linha de Estremoz a Vila Velha de Rodam por Portalegre e Castelo de Vide foi classificada, em 1892, de via estreita e assim foi concedida em 1903 e começada a sua construção por José Pedro de Matos. Obteve êste um parecer da Comissão Superior de Guerra favorável à via larga, que em certas fases de uma campanha seria útil à defesa nacional.

As dificuldades financeiras e a morte do concessionário fizeram paralizar a construção. Não surtiu efeito uma tentativa de nova concessão em 1913. Do reconhecimento a que mandou proceder o grande construtor da linha do Vouga, Francisco Mercier pelo sr. engenheiro Andigier, que acompanhei, resultou a verificação da conveniência de colocar o mais alto possível a estação de Portalegre-cidade para facilitar o seguimento para Castelo de Vide aonde se iria, pelo fértil vale de Escuza, aproximando a linha de Marvão. Viu-se mais que o entroncamento na linha da Beira Baixa era preferível na estação de Fratel por não ter a de Rodam as condições necessárias.

Prosseguiu lentamente a construção por conta do Estado e está a linha em exploração até Cabêço de Vide.

Entretanto uma comissão técnica, de que fui relator, procedeu à revisão do plano geral da rede ferroviária do continente em obediência ao D. n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

As suas previsões visavam um sistema completo de comunicações, o que não significava que se devesse proceder à imediata construção de todas as linhas classificadas.

Figurou no plano submetido a inquérito a linha de Portalegre, de via larga, levada à cidade, à estação de Castelo de Vide e à de Fratel.

A Comissão Militar de Caminhos de Ferro opôs-se porém à sua classificação além de Portalegre, por considerar perigosa, sob o ponto de vista defensivo a ligação fronteiriça das linhas da Beira Baixa e Caceres com as do Alentejo.

Prevaleceu essa opinião e o Decreto-lei n.º 18.190 de 28 de Março de 1930, limitou a classificação da linha, eliminando o trôço da cidade de Portalegre à estação de Fratel.

O mesmo decreto prescreveu a construção imediata de certo número de linhas e troços, entre os quais incluiu o prolongamento, à cidade, da parte construída até àquela estação. São cerca de 11 quilómetros a acrescentar ao lanço em construção de Cabeço de Vide à nova estação da linha de Leste, trôço êste, de 16 quilómetros. A extensão construída e em exploração da linha de Estremoz e Cabeço de Vide é de 50 quilómetros.

O propósito reservado das estações oficiais de darem com êle por finda a linha vai de encontro ao preceito explícito do citado decreto-lei, no art. 3.º do teor seguinte:

*As linhas constantes da relação também apenas são incluídas na primeira fase do programa ferroviário, sendo-lhes reconhecida prioridade para a respectiva construção.*

A relação referida constitue o mapa n.º 4 com o seguinte subtítulo:

*Programa da construção, aprovado por decreto n.º 18.190.*

Na parte intitulada 1.ª Fase figura ao Sul do Tejo, à cabeceira da lista, *Via larga — Linha de Portalegre-Souzel a Portalegre (Cidade).*

Em obediência a êsse preceito continuou a construção até Cabeço de Vide e suponho que prossegue até à linha de Leste.

Não se pode, porém, sem infracção da lei, suprimir o curto trôço a seguir a êsse, até à cidade, que põe a capital do distrito em contacto directo com a rede ferroviária, deixando de fazer excepção nêsse ponto.

Os representantes dos interesses regionais, insistindo pela imediata construção dum trôço, *exigem apenas o cumprimento da lei.* Quando se fazem tantas obras caras de mera ostentação para engrandecer a reputação do país pela soleníssima comemoração de factos capitais da nossa história, não se justifica a omissão de uma obra há muito determinada e que poderá custar 4 a 5 mil contos. E

# IMPRESSA

«PORTUGAL, MADEIRA E AÇORES»

O jornalista, escritor e poeta açoreano, sr. Rebelo de Bettencourt que de há longos anos vem exercendo na imprensa insular e continental uma notável e profícua acção em prol das nossas ilhas, começou a fazer parte, em junho passado, da direcção do importante quinzenário regionalista *Portugal, Madeira e Açores*, onde já há muito colaborava. Se os Açores e a Madeira lhe devem até aqui serviços de vulto e de mérito, agora muito terão a esperar da pena ilustre e desempoeirada daquele devotado jornalista. Na verdade, o sr. Rebelo de Bettencourt, que é um grande jornalista, incontestavelmente, tem na sua vida profissional uma excelente folha de serviços de que certamente se poderá orgulhar. Por isso é que da sua entrada para o *Portugal, Madeira e Açores* se esperam, com razão, maiores benefícios para as nossas ilhas.

Muito a propósito, transcrevemos do importante *Diário dos Açores*:

«Quem se der ao cuidado de auscultar a vida nacional e, dentro do seu ritmo, as aspirações da Madeira e dos Açores, não pode ignorar os altos serviços que os dois arquipélagos devem a Rebelo de Bettencourt, prestados, aliás, com uma devoção enternecedora».

E é assim tal qual. O sr. Rebelo de Bettencourt pode ser considerado, sem favor, o maior amigo dos Açores e da Madeira.

Com as nossas felicitações para o *Portugal, Madeira e Açores*, endereçamos ao sr. Rebelo de Bet-

tencourt, que é também distinto colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os nossos sinceros parabens e os nossos votos de justificados e merecidos louros, nesta nova fase da sua vida jornalística.

«A CHARADA»

Com o seu último número de Agosto, festejou a entrada no 5.º ano de publicação laboriosa e regular o nosso presado colega de imprensa *A Charada*.

A sua faina de «propaganda e cultura charadística», que nós conhecemos de perto, tem sido nestes anos anteriores de uma tenacidade incomparável. Por isso, e por tudo, felicitamos hoje, com os nossos votos de longas prosperidades, a redacção de *A Charada*.

## O nosso número especial dedicado a LOULÉ

É nos grato verificar o interêsse despertado à volta do nosso número especial, dedicado a Loulé, e no qual damos conta das belezas e interêsses dessa importante vila do Algarve.

Recebemos, por isso, algumas cartas de natureza técnica e de aprêço particular.

Com estas linhas, queremos igualmente agradecer as amáveis referências feitas aos nossos Directores, srs. Conselheiro Fernando de Souza e Carlos d'Ornellas, bem como ao nosso redactor Jorge Ramos, no semanário regionalista *O Louletano*, à frente do qual se encontra o sr. Anastácio Guerreiro Dourado, distinto louletano e defensor intrépido da sua terra.

---

---

não se alegue que se trata de uma linha deficitária, que talvez não pague ao menos as despesas de exploração. É um melhoramento público importante, que não pode ser apreciado como se se tratasse de mera imprensa industrial.

Demais, a situação crítica dos caminhos de ferro é, em boa parte, devida à falta de providências razoáveis, há muito estudadas e propostas para evitar a concorrência do automóvel no que tem de abusivo e que usufrue manifesto favor onde devia encontrar repressão. É talvez Portugal o único país em que assim se procede.

Têm, pois, por si a lei e o interêsse geral os representantes de Portalegre quando reclamam o prolongamento da linha à cidade.

Considero inuteis as instâncias para o prolonga-

---

---

mento até Fratel que a opposição das estações militares levou a eliminar do plano proposto.

Quando a Comissão de 1927 fez o inquérito acerca do plano gizado, a crise dos caminhos de ferro mal se esboçava. Se a sua proposta foi então restringida, quanto mais não será hoje baldada uma representação que peça uma linha de tráfego diminuto, onerada com uma ponte cara sobre o Tejo e, condenada por considerações de ordem militar que o Governo acatou no plano decretado em 1930?

Pode-se supôr acaso que o Governo, que já formulou reservas, altere o plano decretado e lhe acrescente um trôço dêle eliminado por exigências da defesa do País?

Peçam o que é justo, legal e exequível. Com o resto é inútil despender esforços.

## A linha férrea de Cascais vai sofrer alterações entre Alcântara e a Cruz Quebrada

Pelo Ministério das Obras Públicas, vai ser publicado um decreto, alterando o traçado da linha férrea entre Alcântara e a Cruz Quebrada, cujos termos são os seguintes:

«A fim de se dar execução ao projecto aprovado da estrada marginal Lisboa-Cascais, que prevê a supressão de passagens de nível de intenso tráfego na linha férrea do Estoril é indispensável fazer no traçado actual da linha férrea explorada pela Sociedade Estoril algumas alterações, principalmente no trço Bom-Sucesso-Cruz Quebrada.

Por outro lado as instalações e o funcionamento da Exposição do Mundo Português, a construção da Estação Marítima de Alcântara e o arranjo da zona marginal de Lisboa exigem igualmente alterações na linha e na Avenida da Índia no trço compreendido entre o Bom-Sucesso e Alcântara.

Na realização destes trabalhos estão interessadas a Junta Autónoma de Estradas e a Câmara Municipal de Lisboa e havendo melhoria para o serviço da via férrea justifica-se também que o Fundo Especial de Caminhos de Ferro participe nos encargos das Obras a levar a efeito, visto o que dispõe o n.º 5 do artigo 14.º do Decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — E' o Governo autorizado a mandar proceder às alterações, na linha férrea de Lisboa-Cascais, resultantes dos projectos aprovados para os novos traçados da estrada marginal entre as mesmas localidades e a da Avenida da Índia no trço compreendido entre o Bom-Sucesso e Alcântara.

Artigo 2.º — A fiscalização dos trabalhos necessários, que compreendem a ripagem da linha férrea e as obras complementares julgadas indispensáveis, ficam a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Artigo 3.º — Na execução dos respectivos trabalhos e na liquidação das competentes despesas realizadas serão seguidas as normas aprovadas para as obras complementares e melhoramentos executados nas linhas férreas do Estado, arrendadas.

§ único — Todos estes trabalhos poderão ser executados pela Sociedade Estoril ou pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e as respectivas despesas, depois de conferidas, serão processadas e pagas, segundo as normas referidas neste artigo.

Artigo 4.º — A aquisição dos materiais necessários a estas obras far-se-á por concurso aberto, nos termos da lei, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou pela Sociedade Estoril mas as respectivas adjudicações serão feitas pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Artigo 5.º — Nos casos em que se reconheça conveniência poderão os trabalhos ser de empreitada mediante concurso.

Artigo 6.º — As despesas dos trabalhos ou fornecimentos

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

### DA IMPRENSA:

O «gauleiter» Forster dirigiu um apelo aos ferroviários dantzigotas: «Chegou o dia da liberdade. Pela primeira vez, desde há 20 anos, as locomotivas na estação de Dantzig ostentam as côres do Reich alemão: a cruz gamada. A época do domínio polaco terminou. Os estrangeiros são afastados. Os caminhos de ferro passam a ser vossos. A vossa luta encontrou assim a altíssima recompensa que merecia».

— Os edifícios e os caminhos de ferro polacos, foram tomados pelas tropas alemãs.

— Uma estação e um túnel na linha do caminho de ferro de Cracóvia a Varsóvia foram bombardeados por aeroplanos alemães.

— Os alemães ocuparam a estação de caminho de ferro na fronteira, em Sbaszin.

— A artilharia polaca destruiu um combóio blindado alemão.

— A artilharia polaca atirou sobre a estação de Beuthen.

Com uma intermitência de 5 minutos, obuses de 75 rebentaram em vários bairros da cidade. A linha ferroviária Beuthen-Koenigshuette foi igualmente bombardeada pela artilharia polaca.

adjudicados a terceiros serão pagos directamente, pela Comissão Administrativa do Fundo Especial, aos adjudicatários respectivos.

Artigo 7.º — Tôdas as despesas a efectuar com as obras previstas serão custeadas pela Junta Autónoma de Estradas, pela Câmara Municipal de Lisboa e pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, na proporção que fôr fixada em despacho ministerial.

Artigo 8.º — A Junta Autónoma de Estradas e a Câmara Municipal de Lisboa reembolsarão o Fundo Especial de Caminhos de Ferro das importâncias das suas participações nas despesas efectuadas.

Artigo 9.º — As importâncias a despender com estas obras serão satisfeitas pelas fôrças da dotação do artigo 4.º, Capitulo 10.º — Construções e Obras Novas — n.º 1 — Caminhos de Ferro — do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

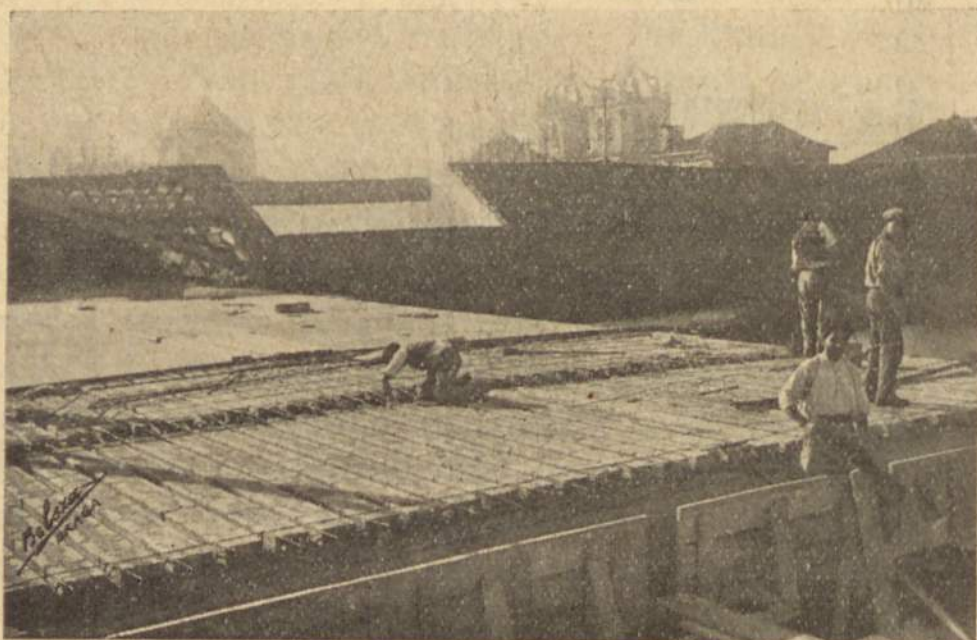
Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# Empresas e Materiais de Construção

Principais organismos que se dedicam a esta actividade industrial e os mais recomendáveis produtos da especialidade:



Sociedade Introdutora de Métodos Modernos  
de Construção, L.<sup>da</sup>

**SIMCO**

*Pavimentos e terraços de tejos ocos armados*

LISBOA — R. Augusta, 75, 2.<sup>o</sup>

TEL. 24081

PORTO — Tr. António Cardoso, 111

TEL. 15494

Orçamentos e projectos grátis por engenheiros  
especialistas

TELEFONES

Escritório . . . . . 2 2522  
» P. Pinheiro P. P. 18  
Secção de Britas  
Trav. Franc. Resende . . 58-115

**PARDAL MONTEIRO, L.<sup>DA</sup>**

(CASA FUNDADA EM 1888)

**MÁRMORES E CANTARIAS**

Das melhores procedências para tôdas as applicações

**BRITAS LAVADAS E SELECCIONADAS**

Para cimento armado

ORÇAMENTOS GRÁTIS SOB PEDIDO

Escritório: Rua Augusta, 176, 2.<sup>o</sup>

Telegramas: Cantarias - LISBOA

Telef. 6 0879

Ender.<sup>o</sup> Telegr.: «RATOFILHOS»

**António Moreira Rato & Filhos, L.<sup>da</sup>**

DEPOSITÁRIOS GERAIS DO

**CIMENTO TEJO da Fábrica de Alhandra**

*As mais completas oficinas de Cantarias*

*Materias de Construção de primeira qualidade.*

*Tubos de Grés, de Cimento, etc.*

*Matèrial Sanitário*

Esta Empresa está fornecendo as obras do Município,  
do Estado e particulares

Telefone 6 0303

**SERAFIM RAMOS, LIMITADA**

**FÁBRICA DE GESSOS**

Cimentos PORTLAND nacionais e estrangeiros, branco para estuques interiores, exteriores e trabalhos artísticos.  
Cimento branco para e caiola, Cré holandês, Betumes de pedra

**CÉRESIT e CERESITOL** contra a humidade

SÉDE SOCIAL

RUA DO CAES DO TOJO, 71

**LISBOA**

FÁBRICA

Av. Presidente Wilson, 42 a 58

**TEJOS REFRACTÁRIOS** — Artigo da maior resistência, para revestimento de fornos, gasogéneos e caldeiras.

**MOSAICOS CERÂMICOS** — Impermeáveis — duração eterna. Bonitos e variados padrões.

**AZULEJOS BRANCOS E DE CÔR** — Devido à facilidade no asseio, o azulejo é o revestimento ideal para as paredes de casas de máquinas, corredores, escritórios, cozinhas, casas de banho, refeitórios, etc.

Não receiam confronto com o artigo estrangeiro os produtos da

**FÁBRICA DE LOIÇA DE SACAVÉM, L.<sup>DA</sup>**

FUNDADA EM 1850

LISBOA — R. da Prata, 126, 132

PORTO — R. das Carmelitas, 40

Por isso deve-se dar a preferência ao artigo da

**INDÚSTRIA NACIONAL**

# Viagens e Transportes

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Entrou em vigor no dia 1 de Agosto o 1.º aditamento ao cartaz horário C. H. 33, relativo ao combóio n.º 302, da linha de Santa Comba Dão a Viseu. Passou a ser o seguinte:

ESTAÇÕES	HORAS
Viseu . . . . .	Partida 16 50
Vildemoinhos . . . . .	» (a) 16 53
Tondelinha . . . . .	» (a) 16 56
Travassós . . . . .	» (a) 17 02
Figueiró . . . . .	» 17 06
Mosteirinho . . . . .	» (a) 17 11
Tôrre d'Eita . . . . .	» 17 15
Varzea . . . . .	» —
Farminhão . . . . .	» 17 23
Parada de Gonta . . . . .	» 17 29
Sabugosa . . . . .	» 17 36
Casal do Rei . . . . .	» (a) 17 40
Naia . . . . .	» (a) 17 43
Tondela . . . . .	» 17 51
Pégo . . . . .	» (a) 17 58
Tonda . . . . .	» 18 03
Nagosela . . . . .	» (a) 18 14
Treixedo . . . . .	» 18 19
Santa Comba Dão . . . . .	Chegada 18 31

(a) - Paragem de meio minuto quando houver passageiros para embarcar ou desembarcar.

### Linhas do Minho e Douro

A partir do próximo dia 5, nas linhas do Minho e Douro, são feitas as seguintes alterações ao horário: Combóios, n.º 634, estabelecida paragem, às terças-feiras, no apeadeiro do Couto de Cambezes, de onde parte às 12,57; n.º 677, estabelecida paragem às quartas-feiras, no apeadeiro de Couto de Cambezes, de onde parte às 15,41; n.ºs 703, 706 e 2352, estabelecida paragem em Godim e modificadas as suas marchas, e n.º 2308, estabelecida paragem no apeadeiro da Senhora da Agonia e modificada a sua marcha.

### Feira anual de Santiago do Cacém

Por motivo da feira anual de Santiago do Cacém a C. P. organizou um serviço especial para aquela vila, com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos nos próximos dias 8 e 9.

### Condições do serviço internacional

Os serviços directos entre Portugal e Estrangeiro, passaram a estar sujeitos às condições seguintes:

«Aos passageiros que seguirem directamente para França, no combóio «Sud-Express», vendem-se bilhetes de simples ida ao abrigo da tarifa n.º 301-G. V. para qualquer das estações francesas indicadas naquela tarifa. Os passageiros que seguirem viagem por outros combóios deverão munir-se de bilhetes para Irun, onde terão de ocupar-se do seu seguimento, bem como do das suas bagagens

até à estação de Hendaia, que está habilitada a vender bilhetes e a efectuar o despacho de bagagens para qualquer estação francesa. Até resolução em contrário está suspensa a venda de bilhetes de ida e volta previstos na tarifa n.º 302-G. V.

As bagagens dos passageiros que utilizaram o combóio «Sud-Express» poderão ser expedidas directamente para as estações de destino em França, em conformidade com a tarifa n.º 301-G. V. As bagagens dos passageiros que viajarem em outros combóios não poderão ser despachadas para estações além de Irun.

Não se faz expedição de mercadorias para França ou além.

A venda de bilhetes e o despacho de bagagens são feitos sem responsabilidade alguma para a C. P. por qualquer impedimento que os passageiros ou as suas bagagens possam sofrer no seguimento além fronteira luso-espanhola.

Até deliberação em contrário, encontra-se suspensa a venda de bilhetes simples e de ida e volta e o despacho directo de bagagens com destino às estações belgas e britânicas indicadas nas tarifas n.ºs 401 e 402-G. V. da C. P.

Aos passageiros que pretendam vir para Portugal, no combóio «Sud-Express», a estação de Hendaia vende bilhetes de simples ida ou de ida e volta para as estações de Guarda, Pampilhosa ou Figueira da Foz para entrada pela fronteira de Vilar Formoso. Os passageiros que se destinem às estações de Lisboa-Rocio, Entroncamento, Coimbra ou Pôrto poderão adquirir na estação de Pampilhosa, ou em trânsito sem qualquer aumento, bilhetes para o percurso excedente. Os passageiros que vierem para o nosso País em outro combóio que não seja o «Sud-Express» deverão adquirir em Hendaia bilhetes para Irun, onde, para o seguimento da viagem, terão de ser adquiridos novos bilhetes.

Os passageiros que utilizarem o combóio «Sud-Express» poderão despachar as suas bagagens directamente, por via Vilar Formoso, para Guarda, Figueira da Foz e Pampilhosa e ainda para Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra ou Pôrto, quando possuindo bilhete para Pampilhosa, declararem ser qualquer destas estações o seu destino efectivo. As taxas a cobrar são as que correspondem segundo a tarifa n.º 301-G. V.

Pelas estações francesas e de outros países não são expedidas mercadorias para Portugal.»

## Caminhos de Ferro Coloniais

### ANGOLA

Continuam os estudos para o prolongamento da linha férrea de Amboim, projectando-se para breve a conclusão do novo trço ferroviário.

### MOÇAMBIQUE

Foi aberto concurso para o fornecimento de 20 zórras automóveis ligeiras, destinadas às divisões dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.



# Teatros e Cinemas

## Beatriz Costa

Em 10 de Agosto de 1923, estreou-se no Eden, como corista, na revista «Chá e Torradas», de Arnaldo Leite e Carvalho Barbosa, a actriz mais popular do nosso teatro, a irrequieta Beatriz Costa. Uma auto-biografia reza assim:

«Quando estava em ensaios no palco do Eden Teatro a revista «Chá e Torradas», segundo rezam as crónicas da época, era a mais desajeitada corista que lá se encontrava, a ponto do ensaiador Rosa



BEATRIZ COSTA

Mateus manifestar em voz alta o seu descontentamento e pretender expulsar-me da companhia. Felizmente, para mim e para o empresário António de Macedo, que assistia ao fenómeno, o cataclismo evitou-se. Passados uns meses numa «tourné» para o Brasil, estreava-me a bordo do transatlântico «Lutétia», numa festa à passagem do Equador, como actriz, e foi tal o sucesso que os passageiros me ofereceram bastantes lembranças como prémio do meu trabalho. Ao chegar ao Brasil foi grande o meu êxito e foi ali que defini a minha vida de actriz».

E é neste momento, no Brasil, onde se fez actriz, que Beatriz Costa, à frente da sua companhia de revistas está marcando a sua grande categoria artística.

## Alves da Cunha e o seu regresso ao teatro

«Uma representação de «Os desonestos». Um discurso de Cardoso dos Santos. Uma carta de Ramada Curto. Um acto de variedades. Uma recitação da grande Palmira Bastos e... assim terminou a despedida do maior actor da arte dramática em Portugal!»

Foram estas linhas escritas a 16 de Julho de 1938, nesta mesma secção. Porém, as que se seguem também foram escritas no mesmo artigo:

«Vítima da crise, por que a arte dramática está passando no nosso país, abandonou *definitivamente* o teatro, o actor insigne Alves da Cunha. Foi com saúde que vimos abandonar aquêlê que ao teatro emprestou, durante 25 anos, o melhor do seu brilhante esforço. Mas... uma coisa lhe pedimos: é que se tenha despedido do público para sempre, não fazendo o mesmo que alguns dos seus camaradas de cena têm feito. Desapareça o actor, mas fique o homem!»

Portanto, nada nos surpreende a notícia, estilo «bomba», lançada pelos jornais e na «Rádio», anunciadora da volta ao teatro de Alves da Cunha. No nosso artigo vê-se o *definitivamente*, anunciador dêste regresso. Era uma questão de... tempo.

Agora, ficamos a aguardar a sua despedida *definitiva*. Não sabemos, porém, se Alves da Cunha vem abraçar de novo a arte dramática, todavia talvez a «farsa»...

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «O pai Simão».  
 VARIEDADES — 20,45 e 23 — «O papa-açorda».  
 MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Na ponta da unha».

### CINEMAS

EDEN — 21,50 — Filmes variados e Complementos vivos.  
 OLIMPIA — 15 e 21 — «A Quadriha do Terror».  
 TIVOLI — Sempre estreias.  
 TRINDADE — Bons filmes.  
 CONDES — Programas de fino agrado.  
 CENTRAL — Restauradores.  
 PALÁCIO — Estupendos programas.  
 ODÉON — Programas de bom agrado.  
 CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.  
 CAPITÓLIO — Parque Mayer.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1935

1 de Janeiro.

Foi inaugurado o trôço do Caminho de Ferro do distrito de Moçambique até Ribané, que continuará até ao lago Niassa, de onde ligará, depois, com o Caminho de Ferro da Rodésia.

16 de Janeiro.

É transformada a estação do Pinhal-Novo, que agora possui além de cinco linhas de saco, oito extensas de circulação, comunicando nas melhores condições.

1 de Fevereiro.

Comunicam de Tóquio à Reuter que foi confirmada a venda do Caminho de Ferro do norte de Manchú.

16 de Fevereiro.

A Alemanha tem ao seu serviço 102 automotoras e ainda mais 98 em ensaios e construção.

1 de Março.

A Superintendência da central do Brasil (Caminhos de Ferro) abre concurso para o fornecimento de energia eléctrica destinada ao trôço que vai brevemente ser electrificado nêsse país.

16 de Março.

As Companhias Ferroviárias dos Estados Unidos da América já começaram praticamente a substituição dos combóios de passageiros, de grandes percursos, por automotoras de combustão interna.

1 de Abril.

O Governo da República Francesa agracia com a medalha de honra, em bronze, alguns ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, que prestam serviço nas oficinas gerais, em Figueira da Foz.

16 de Abril.

As Companhias Ingêlas inauguraram um novo serviço de passageiros: as carruagens — Camping.  
A inovação consiste em adaptarem antigas carruagens de dois eixos, de forma a ficarem assim constituindo uma vivenda completa.

1 de Maio.

O emprêgo das actuais auto-locomotoras vai-se generalizando em todos os países, constituindo economia e velocidade, mormente, na França, Alemanha e na Suíça.

16 de Maio.

Os transportes internacionais são agora rápidos pelo Convênio de Berna, a qual consta de duas partes: uma referida a viajantes e outra a passageiros.

1 de Junho.

Os maquinistas da Companhia Portuguesa receberam ordens superiores terminantes para pararem o mais rapidamente possível, sempre que seja notado o apedrejamento de qualquer combóio, e logo a polícia deve intervir para a descoberta dos autores.

16 de Junho.

A «Gazeta» cita o nome de engenheiros que fizeram os primeiros estudos de caminhos de ferro em Portugal, são: Thomaz Rumball, Watier, Francisco de Sousa Brandão e Nunes de Aguiar.

1 de Julho.

A imprensa continua a fazer consideração a respeito da necessidade e conveniência de ligar ainda tantas povoações e centros rurais do país, às estações do caminho de ferro mais próximas.

16 de Julho.

Anuncia-se que deve ficar brevemente concluída a construção da Avenida dos Caminhos de Ferro do Barreiro.

1 de Agosto

Por telegrama de Londres sabe-se que se efectuou a abertura oficial do caminho de ferro de Pretória a Lourenço Marques.

16 de Agosto.

Estabelecem-se carruagens directas entre Madrid e Figueira da Foz, durante o período de banhos.

1 de Setembro.

No Lavradio são construídas amplas gares, servindo a via dupla. Estão em conclusão novos eais, armazém de mercadorias e um poço.

16 de Setembro.

A Companhia da Beira Alta acaba de construir um novo edifício para a estação de Abranhosa, onde param todos os combóios, incluindo os rápidos e o Sud-Express.

1 de Outubro.

Estão muito adeantados os trabalhos para a electrificação das linhas Roma-Florença e Roma-Napoles.

16 de Outubro.

Inaugura-se em França uma nova locomotiva aerodinâmica na linha Paris-Havre, dos Caminhos de Ferro do Estado.

1 de Novembro.

Termina na Rússia, a primeira parte de construção de um caminho de ferro subterrâneo, começado em 1934.

16 de Novembro. A reorganização da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal assentará principalmente na conclusão rápida e imediata da linha de Boavista à Trindade.

1 de Dezembro. Ensaia-se e preconiza-se novo e curioso sistema de transporte, o Rail-plano, espécie de aeroplano sobre carril, que atinge a velocidade média de 200 quilómetros, inatingível em caminho de ferro terrestre.

16 de Dezembro. O Ateneu Ferroviário, para comemorar a passagem do seu primeiro aniversário, efectua interessantes festas, às quais se associou a Administração da Companhia Portuguesa. (Continua)

# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1899

## Cintra à Praia das Maças

Está já aprovada pelo governo a concessão d'este caminho de ferro, feita pela Camara Municipal de Cintra, em conformidade com a carta de lei que publicámos no numero passado, aos srs. engenheiros Nunes de Carvalho e Pinheiro Borges, e ao que nos dizem d'alli, já começaram os respectivos estudos definitivos, devendo a construcção apressar-se por fórma a ser a linha inaugurada no verão de 1900.

O real decreto d'esta approvação será publicado no nosso proximo numero, e por elle se verá que todas as facilidades foram dadas á empresa para esta concessão, feita sem as *tarrachas* que muitos vêem necessárias para concessões d'este genero e que não são mais que embaraços e estorvos para alguma coisa se conseguir.

Um dos concessionarios mesmo, era em tempo, partidario d'estas idéas que sempre condemnámos; felicitamo-nos por o vêr abandonal-as, no que, a par do proveito proprio, promove o do paiz, que aquella errada maneira de vêr outr'ora prejudicava.

Tambem nos felicitamos por vêr a camara de Cintra pensar, ou começar a pensar, d'uma fórma pratica, nos melhoramentos locaes, que o é, indubitavelmente, a nova linha, não só de grandissima vantagem para Cintra, por a ligar a Collares, como por ir até a praia das Maças, excellente localidade de banhos, talvez a melhor do paiz, por ter um vasto areal abrigado dos calores e proprio para se fundar alli uma das mais populosas e concorridas estações balneares.

Um ascensor para a Pena será a continuação d'estes melhoramentos, libertando o publico que não quer ou não pôde gastar, n'um simples passeio, quantia importante, da tyrannia dos cocheiros que exigem exorbitancias pelo transporte dos passageiros.

Fala-se já na construcção d'um grande hotel nos Pisões, pertencente a uma companhia ingleza. O que lamentamos — posto estimemos que tal commodidade se leve a efeito — é que seja necessário que estrangeiros venham emprehender estas empresas onde elles vêem que são lucrativas no nosso paiz, o que por cá ninguem vê.

Ha em Cintra dois bons hotéis (além d'outros) Netto e Nunes; os donos d'estes, ligados, ou isoladamente, de ha muito poderiam ter feito essa construcção e a de um ascensor a qualquer dos pontos mais altos, tornando Cintra um ponto de attracção obrigatorio e lucrando bom dinheiro.

Mas se as grandes iniciativas não são para o nosso paiz!

Se ha até por lá quem diga que o caminho de ferro prejudicou Cintra!

Vê-se que o barbarismo não é só... dos barbaros!



## JOSÉ SANTOS, L.<sup>DA</sup>

Compra e venda de propriedades  
RUSTICAS E URBANAS

Administração e recebimento de rendas

Colocação de Capital sobre Hipotecas

R. DOS CORREIROS, 101-1.º

LISBOA—PORTUGAL

TELEFONE 27616

### AOS FERROVIÁRIOS

DO CONTINENTE  
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

### EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguêsa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA  
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtc: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



GUARDA — Atrio da Câmara Municipal

**O PARAISO DAS DAMAS****RIBEIRO & SANTOS, L.<sup>DA</sup>**

RETOZARIA, SEDAS, LÃS, VELUDOS,  
PELES, MALAS E IMPERMIÁVEIS

170, 172 - Rua Augusta - 174, 176, 1.<sup>ª</sup>  
LISBOA Telefone 2 1148

**Casa Regional dos Açores****MANUEL DIAS DE SOUSA**

Artigos e produtos Regionais do Continente, Madeira e Açores,  
linhos, bordados em várias cores, flôres, mantas, car-  
petes, passadeiras, faianças, frutas, conservas, chá, etc.

Rua da Misericórdia, 94 a 98 (Antiga Rua do Mundo)  
TELEFONE 21673 LISBOA

**Taça de Ouro, L.<sup>da</sup>**

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo. . . . .	12\$00
TACA DE OURO, kilo. . . . .	9\$60
COMBATENTE, kilo. . . . .	7\$60
FAMILIAR, kilo. . . . .	5\$60

**Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA**

MANUAL

Telefone 20158

DO  
VIAJANTE  
EM*A 7.<sup>a</sup> edição a sair  
em 1940*

PORTUGAL

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

# Teatros e Cinemas

## Carlos Leal

Se, na quási totalidade, os actores de revista sossobram por completo quando tentam o teatro de alta comédia, o certo é que Carlos Leal, que foi



CARLOS LEAL

um notável artista do teatro sério, com criações admiráveis que não caíram no esquecimento, trouxe para o teatro ligeiro novas modalidades e processos, que fizeram escola, muito embora ainda ninguém conseguisse igualá-lo no comentário, no dom do improvisado, na alegria saudável e, sobre-

tudo, naquele à-vontade, que nos dá a impressão de que o artista, pela naturalidade com que representa, parece um espectador que trepou para o palco para intervir com espírito no desempenho e no êxito da revista.

Mas Carlos Leal só representa no palco. Cá fora, no convívio dos amigos, é um «gentleman» encantador.

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Consciência».  
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «O papa-açôrdas».  
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Na ponta da unha».

### CINEMAS

EDEN — 21,50 — «A escrava branca» e Complementos vivos.  
OLIMPIA — 14 e 20,45 — Sessões contínuas.  
TIVOLI — Sempre estreias.  
TRINDADE — Bons filmes.  
CONDES — Programas de fino agrado.  
CENTRAL — Restauradores.  
PALÁCIO — Estupendos programas.  
ODÉON — Programas de bom agrado.  
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.  
CAPITÓLIO — Parque Mayer.  
PARIS — Filmes excelentes.  
REX — Filmes de grande agrado.  
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.  
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.  
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.  
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).  
BELEM JARDIM — R. Bartolomeu Dias.  
CINEMA ROSSIO — Programas variados.  
CINE PÁTRIA — Rua do Grito.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.