

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA —

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.<sup>o</sup> — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

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

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

# 1291

Outubro 1941

A N O   L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.  
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.  
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

*Secretários da Redacção:*

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

*Redacção*

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

*Colaboradores:*

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

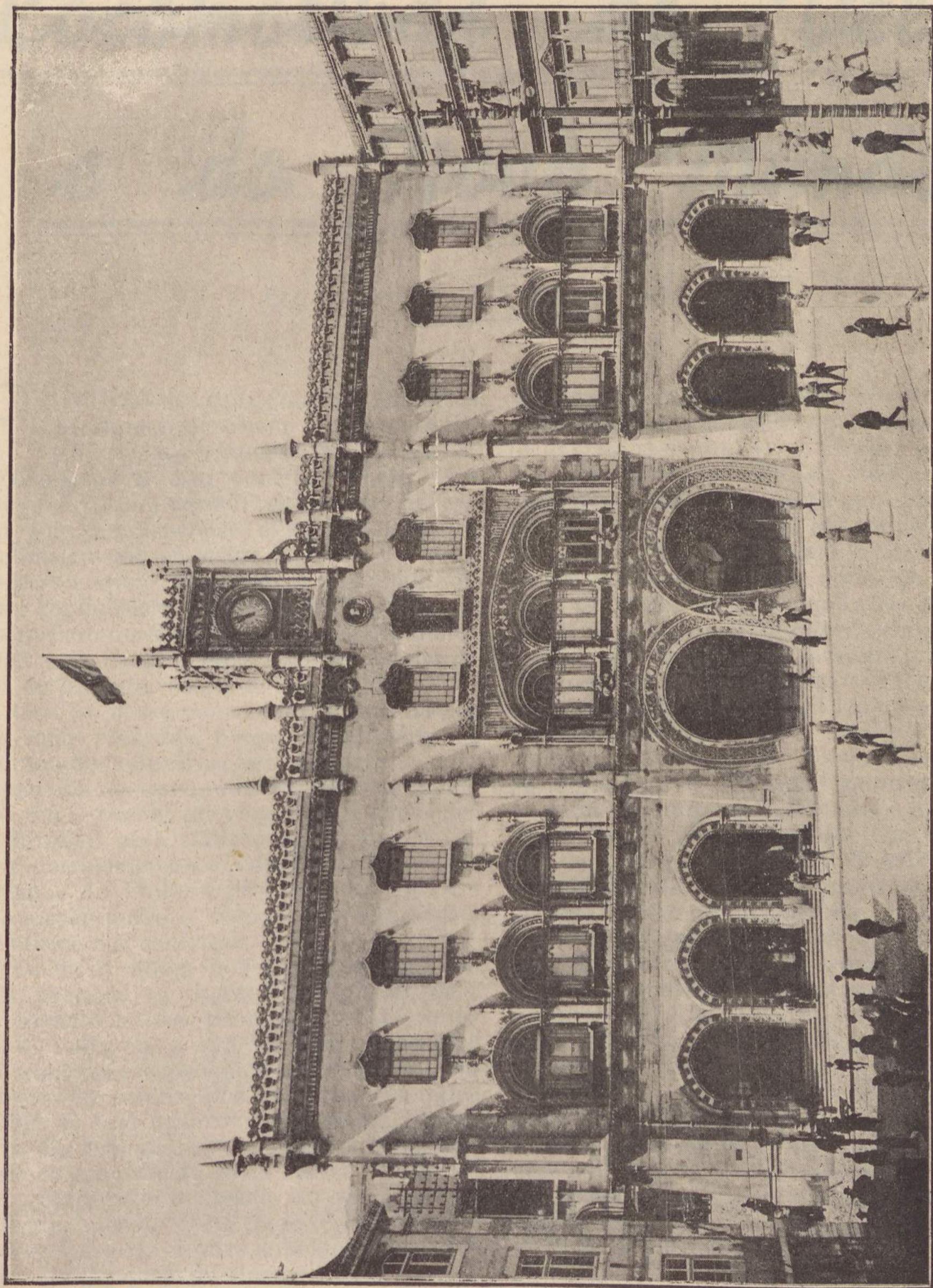
ANTONIO MONTEZ



1921

S U M A R I O

Lisboa, Estação do Rossio . . . . .	519
Locomotivas do Velho e do Novo Mundo, por Américo Vieira de Castro (Engenheiro civil (A. P. P.) . . . . .	521
Impressões de viagem, Madrid-Valência-Barcelona, por Carlos d'Ornellas . . . . .	523
Para a História das Descobertas, Depois da era de 1920 foram os navegadores e viajantes portugueses os primeiros europeus que re-descobriram a China e ali negociaram, pelo Coronel de Engenharia Carlos Roma Machado de Faria e Maia (Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa . . . . .	526
Viagens e Transportes . . . . .	527
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	527
O Segundo Congresso de Trás-os-Montes . . . . .	528
Há 50 anos . . . . .	531
Linhas Estrangeiras . . . . .	531
As obras do Setil . . . . .	532
Ecos & Comentários, por Sabel . . . . .	533
O que todos devem saber . . . . .	533
Transcrições . . . . .	533
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	534
Manual do Viajante em Portugal . . . . .	536
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho . . . . .	537
Actualidades cinematográficas, por António de Carvalho Nunes . . . . .	538
Parte Oficial . . . . .	539



LISBOA — Estação do Rossio

# Locomotivas do Velho e da Nova Mundo

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

PROVIDAS das suas enormes caldeiras, afoitamente sobem as locomotivas americanas extensas rampas que só laboriosamente são vencidas pelas suas congéneres de aquém Atlântico. Europa em fora conhecem-se muitas rampas de inclinação não superior a 8 ou 10 milímetros as quais são o terror dos maquinistas e fogueiros e, todavia, constituiriam do outro lado do Atlântico, pelo seu minguado declive, o natural elemento das locomotivas de passageiros ou de mercadorias.

Ora, no nosso continente, nem as cargas são mais elevadas, proporcionalmente ao volume dos cilindros, nem os horários mais apertados do que em terras do afortunado Tio Sam. Donde provém, pois, a diferença de aptidão para subir rampas, sem possíveis desfalecimentos, entre as locomotivas a vapor do Velho e do Novo Mundo? Da proporção entre o volume dos cilindros e o volume das caldeiras.

Desde o início dos caminhos de ferro três práticas se destacavam nítidamente no tocante a essa proporção: a do continente europeu, a inglesa e a americana. Na América a capacidade das caldeiras, em relação ao volume dos cilindros, é sempre maior do que na proiecta Europa. Na subida das rampas, se a aderência é satisfatória, o maquinista nada tem a recear do seu gerador, ao contrário do que com frequêncie sucede deste lado do Atlântico, onde a vaporização nas subidas extensas é, em regra, causa de desassossêgo para o pessoal condutor.

Combustível abundante e a baixo preço — em certos casos mesmo a vil preço, como sucedia com as antracites miudas queima-

das nas enormes fornalhas Wooten, de intensíssima vaporização — mão de obra cara e exigente; capital raro, sempre em busca de remuneração elevada, tais eram as condições predominantes na pátria de Washington e Lincoln até ao estalar da guerra de 1914-1918, à qual já não ousamos chamar Grande Guerra, como de uso era. Em presença de tais condições os engenheiros americanos julgaram sempre mais económico reduzir ao mínimo o número de locomotivas necessário para desempenhar um determinado serviço e o seu custo unitário, e tirar delas o máximo partido, deixando em segunda plana a economia de combustível. Provendo as suas máquinas de caldeiras amplamente suficientes para o mais rude serviço que elas tivessem de desempenhar, previam a hipótese de ser diminuída, em largas proporções, a expansão dentro dos cilindros.

Bem diversas eram as circunstâncias no continente europeu: a economia de combustível a primar todas as outras considerações; capital abundante e a juro módico; mão de obra a baixo preço. Os grandes geradores, facilitando as fracas e anti-económicas expansões, aterravam os engenheiros do Velho Mundo. As caldeiras eram reduzidas às mínimas proporções em relação ao volume dos cilindros — por vezes até insuficientes nas linhas accidentadas. Daí o horror do pessoal de máquinas a rampas de pequena inclinação na Europa, as quais são percorridas sem dificuldade pelas locomotivas americanas e sem inquietação do pessoal.

Os engenheiros da Europa pretendem tirar o máximo partido do volume dos ci-

lindros com o mínimo dispêndio de combustível; os engenheiros do Novo Mundo desejam tirar o maior partido das suas locomotivas sem se preocupar com o consumo de combustível — extravagante, na verdade — o qual tanto surpreende os engenheiros de aquém Atlântico.

As condições na brumosa Albion, cujas alvas costas tão flageladas vêm sendo, eram um pouco diferentes das do resto da Europa. Combustível abundante e de óptima qualidade; mão de obra excelente; capital sempre avonde e a juro módico: Estas condições incitaram os engenheiros ingleses a dotar os caminhos de ferro com um número de locomotivas largamente bastante para o serviço a desempenhar, sem muito se preocupar com o seu custo unitário o qual, como é sabido, é mais elevado do que no resto do mundo. As caldeiras eram ainda de menores dimensões do que no continente, em relação ao volume dos cilindros. Todavia, graças ao magnífico combustível consumido, donde eram retirados os miúdos, e à circunstância de serem mais forçadas do que as de aquém Mancha, a sua vaporização era também mais activa. Além disso, os engenheiros ingleses nunca manifestaram pela dupla-tracção — uma tão grande antipatia como os seus colegas do continente, e muito menos, por certo, do que os engenheiros americanos, os quais por ela nutrem um verdadeiro horror. Questão de capital e de mão de obra. Ver duas locomotivas e quatro agentes a desempenhar uma tarefa que pode ser executada por uma única locomotiva e por dois agentes é causa certa de aflição no país dos dólares.

Porventura as pequenas dimensões das caldeiras inglesas correspondem também ao desejo de manter, a todo o custo, as harmónicas proporções das locomotivas, sempre admiradas no país de John Bull, berço dos caminhos de ferro.

Na avaliação das cargas na Europa há tendência para considerar apenas o esforço de tracção e a aderência, deixando de parte o gerador. O mesmo se não dá na América, onde as caldeiras são sempre largamente proporcionadas. Desta circunstância e do horror à dupla tracção resulta o emprêgo no país de Roosevelt de monstruosas locomotivas, as quais só as grandes distâncias a percorrer e o enorme tráfego de mercadorias ponderosas tornam proveitosas de explorar.

Nos últimos lustres, após a guerra de

1914-1918, as diferenças entre as três práticas tendem a atenuar-se. Mas no grosso do material de tracção são ainda nitidamente acusadas. Os hábitos dos engenheiros da Europa de prolongar demasiadamente a vida das locomotivas e a rotina contribuem para essas diferenças não diminuirem rapidamente. Deve, todavia, reconhecer-se que o aumento de capacidade das caldeiras, a par das indicadas vantagens, concorre para diminuir o rendimento das locomotivas. Verdadeira estação geradora sobre rodas montada, da qual faz parte integrante um armazém com ponderosos aprovisionamentos — cujo peso na América atinge por vezes valores extraordinários — o seu rendimento, medido no ponto onde se liga ao comboio a rebocar, é ridiculamente baixo. O seu peso por unidade de força — estação geradora e abastecimentos compreendidos — é muito elevado. Se estes defeitos lhe permitem ainda brilhar em linhas planas são terríveis óbices quando pretende subir rampas com grande velocidade. Poucos milímetros de inclinação bastam para a embaraçar e para infligir canseiras e incómodos ao pessoal condutor.

O seu péssimo rendimento nas subidas influiu desfavoravelmente no custo das vias férreas.

Por estas razões, no século da velocidade, começa a ser batida pela locomotiva eléctrica e pelas automotoras Diesel, de rendimento bem mais considerável. E que diremos da facilidade de condução ao pensarmos no agente que conduz a automotora Diesel, comodamente sentado, atento aos sinais, correctamente vestido, e, na América, país da higiene, até enluvado?! O principal argumento, o elevado custo de estabelecimento das duas rivais, perderá o seu valor com o tempo. O incomparável sucesso económico dos tramueis eléctricos e o sucesso relativo das caminhetas, e o seu rápido e incessante desenvolvimento, são argumentos decisivos em favor dos que assim pensam.

Podemos admirar a perfeição de formas a que chegou a locomotiva de Stephenson; devemos ser-lhe gratos pelos imensos serviços prestados à humanidade durante mais de um século, mas não podemos deixar de reconhecer que a locomotiva a vapor é um aparelho de tracção de baixíssimo rendimento, o qual muito contribue para agravar as despesas de exploração dos caminhos de ferro.

## IMPRESSÕES DE VIAGEM

## Madrid—Valência—Barcelona

Por CARLOS D'ORNELLAS

Madrid moderniza-se—A intervenção do Estado nas Empresas Ferroviárias—Museu do Prado e sua decadência—Ainda o «Plato único»

**E**M Janeiro do ano passado fiz uma viagem a Madrid — a cidade Mártil — libertada em 29 de Março de 1939, apesar da guerra civil que mergulhou na mais profunda tristeza milhares e milhares de famílias. Madrid é uma cidade bonita, embora hoje bastante diferente do que era há uma vintena de anos. Trabalha-se agora na limpeza e na urbanização das suas ruas e avenidas; construem-se novos edifícios, entre estes um magnífico coliseu no final da antiga Gran Via, hoje avenida José António Primo de Rivera; reconstruem-se alguns edifícios cujos alicerces ainda resistem e sustentam o peso daquelas monumentais construções, que não possuem menos de oito andares.

A capital de Espanha, dentro de dois anos, deixará de ser aquelle montão de destroços que as tropas do generalíssimo Franco encontraram quando da sua entrada e ocupação. Estão em projecto o prolongamento da Gran Via, importante artéria da capital e o alongamento da Castelhana, um dos passeios mais belos da Europa. Madrid vai transformar-se numa cidade moderna.

Vai em bom caminho a solução de vários problemas que tinham sido abandonados pelo governo da república, devastadora do capital em prol da onda comunista. Um desses problemas importantes é a regularização do tráfego e a questão ferroviária. Hoje, as companhias ferroviárias são pertença do Estado. Foi nomeada já uma comissão para elaborar a lei que há de reger os caminhos de ferro.

Afinadamente estuda-se esse problema que é o mais complicado do momento actual. Parece que aos accionistas das muitas e variadas Companhias ferroviárias espanholas vão ser trocadas as acções e obrigações que possuem por fundos do Estado. O Estado espanhol, tal como fazem na Alemanha, na Itália, na América do Norte, na Inglaterra e noutras grandes e pequenas nações os respectivos Estados, auxilia tanto quanto possível o seu mais importante meio de transporte, que é o caminho de ferro. Madrid, graças aos trabalhos de desentulho e beneficiação a que se está procedendo, já se pode chamar uma cidade limpa.

Da última vez que lá estive não visitei o seu monumental Museu do Prado, porque estava encerrado, mas apeteceu-me agora admirar de novo a beleza e o esplendor da pintura espanhola e a arte de outros países, ali representada. Lembremo-nos de Goya, Velazquez, Murillo e Ribera e apeteceu-nos também os quadros de El Greco, Rubens, Van Dick, Breughel e outros artistas célebres que enchem de glória a pintura mundial.

Mas o Museu do Prado desapareceu! Quere dizer, o edifício encontra-se no mesmo sítio, mas as suas obras, as obras imortais dos grandes artistas, algumas desapareceram, outras estão inutilizadas e o Museu cobre-se de crepes ao ver que nunca mais voltará a ser aquele tesouro encantador da arte de pintar, apesar de terem feito regressar ali bastantes qua-

Entrada da Gran Via em Alcalá





Continuação de Alcalá e à esquerda a Calle Sevilhana

dros célebres que andavam dispersos por outras cidades espanholas.

Entristecido pela brutalidade selvática dos amigos da destruição, abandonamos o magestoso edifício construído em 1785 por ordem de Carlos III e que mais tarde foi adaptado a Museu por ordem de Fernando VII.

Aborrecidos igualmente os meus companheiros de viagem José Mayer e Giacomo Niza da Silva — resolvemos jantar. Estavamos numa segunda-feira, dia de «plato único».

Quatro postas de pescada com batatas fritas — isto, não o esqueçamos, é comida de Hotel — uma sopa e um prato de feijão verde temperado com azeite e vinagre, uma garrafa de «Rioja» e fruta. E são ainda capazes de continuar a dizer que se passa fome em Madrid.

Ouvimos, por várias vezes, essa menos verdadeira afirmação de «fome em Madrid», como se por



A Praça de Toiros em dia de função

toda a parte não houvesse fome em casas onde não há homens e só existem viúvas com filhos.

Nota-se a falta de taxis, principalmente ao domingo. Os «chauffeurs» tem de se governar diariamente com vinte litros de gasolina. Se esta acaba, não podem dar mais um passo. Hoje o «chauffeur»

é uma pessoa perigosa em Espanha e principalmente em Madrid, isto para o turista ou pessoa que tenha necessidade de viajar ali. A pobre maquineta reguladora e marcadora dos quilómetros leva pancada de criar bicho só para que os números saltem e os centimos se multipliquem para dar lugar à peseta. Há, portanto, que tomar cuidado, porque, em geral, assim que o carro pára, imediatamente o «chauffeur» desmancha a marcação e aumenta 5 a 10 pesetas. O automóvel com taxi tem um aumento de 60 % para bagagem.

Conseguimos resolver uma dificuldade grande para adquirir alguns bilhetes de primeira classe



Portas do Sol

A tradicional Calle de Alcalá



Monumento a Afonso XII no Retiro



para o combóio da noite para Valência. Trinta mil empecilhos surgem no escritório da Companhia em Alcalá. Faltam três dias para partirmos, pois à



A Cibeles na Praça de Castelar

feira de Valência é necessário chegar com antecedência, por causa de alojamento.

Felizmente uma pessoa amiga arranja, junto dos escritórios da Companhia, um homem a quem se passaram para a mão umas centenas de pesetas, e, horas depois, os bilhetes conseguem-se, mas com mais 40 % de aumento.

E é assim a vida hoje em Madrid.

Seguros com os bilhetes para a feira de Valência respiramos, e respiramos porque o nosso maior desejo era assistir a oito corridas de touros que ali se realizavam.

Não mentimos se dissermos que para a estação de Atocha viemos com duas horas de antecedência. Carruagens-camas não havia, as de 2.ª e 3.ª estavam ocupadas e uma de primeira estava quase ocupada. Foi uma noite terrível, demais a mais, volta não volta falavam-nos de fome, de descarrilamentos e da vida difícil de Valência e que o Governador era uma fera.

Umas quantas voltas mais a recordar tempos passados em Madrid e estacionámos na tão célebre Porta do Sol, que deve o seu nome ao facto de ter estado a imagem do Sol pintada sobre a porta dum castelo, construído em 1520 com o intuito de defender a capital espanhola de qualquer ataque feito de surpresa por grupos de bandoleiros que, ao tempo, infestavam as proximidades de Madrid.

Em 1895 foi retirada da praça uma fonte, para dar lugar a um candieiro ou farol, pois por lei de 21 de Julho de 1855, as círculos constituintes declararam de utilidade pública fazer uma reforma no referido local e assim, por decreto de 26 de Maio de 1856, se mandou proceder ao alargamento e aformoseamento da Porta do Sol.

A esta, hoje moderna praça, vão desembocar as principais artérias de Madrid: Alcalá, Carrera de S. Jerónimo, Carretas, Maior, Arenal, Preciados, Carmen e Montera. E é ainda hoje esta Porta do Sol o local que faz atrair os forasteiros que visitam a formosa cidade castelhana.

Às 9 horas e meia da manhã chegavamos a Valência del Cid, considerada a terceira cidade da Espanha, pela sua enorme população e pela sua riqueza, apesar dos comunistas terem feito desaparecer perto de vinte mil pessoas, quando da última guerra civil. Continua sendo uma cidade interessante, com magníficos estabelecimentos, um meio comercial muitíssimo importante, e edifícios magníficos que, por vezes, nos fazem lembrar Madrid.

Quem não conhece Valência!...

Ao sairmos da gare ocupamos um daquelas antigas trens puxados por um cavalinho dos que escaparam à guerra. Mal o cavalo havia dado uns passos, logo nos aparece um guarda a prevenir que para o local onde nos destinavamos — Hotel Venecia — não devíamos pagar mais de seis pesetas, importância líquida da viagem. Por aqui notamos logo um bom serviço para o turista, graças ao célebre Governador alcunhado de fera, mas uma pessoa direita no seu Governo.

Instalámo-nos no hotel cujo nome já citámos e fômos pagar pelo quarto com banho, com primeiro almoço, almoço e jantar, vinte pesetas por pessoa.

No dia seguinte lá fômos mais uma vez ver as preciosidades da velha cidade, que também sofreu bastante com a famigerada onda comunista que não se contentou com as mortes que fizera e ainda incendiou igrejas, museus, procurando destruir o seu magnífico e riquíssimo património.

Principiámos por ver a Catedral Basílica Metropolitana, na Praça de Micalet, que faz parte do Tesouro Artístico Nacional. É uma construção de diversos estilos: românico na porta de Palau; gótico na porta dos Apóstolos; renascimento nalgumas



A rendição de Breda

(Quadro de Velásquez, no «Museu do Prado»)

pelas, e barroco no presbitério e na porta principal. A sua famosa torre mede 60,46 metros de altura. Valiosas pinturas; quadros de Llanos y Almedina, Joanes y Orrente, Goya, etc..

Entre as esculturas figura o Cristo de Boa Morte, de Alonso Cano.

PARA A HISTÓRIA DAS DESCOBERTAS

# Depois da era de 1290 foram os navegadores e viajantes portugueses os primeiros europeus que re-descobriram a China e ali negociaram

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA  
Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa

Os três grandes dicionários encyclopédicos dizem que pela referida era Marco Polo, seu Pai e Tio, estiveram na China, como aliás o primeiro no seu livro de viagens refere. Parece que foram os únicos europeus que lá poderam chegar então.

Depois da idade média, segundo vários escritores, de 1511 a 1512, o piloto português Rafael Perestrello, conduziu à China a primeira nau (como não soube os nomes de quem tal disse comunico-o sob reserva).

Sofus Ruge, na sua História da época dos descobrimentos, tradução de Oliveira Ramos, Pág. 518 diz que Jorge Álvares foi o primeiro português que, como piloto, navegou até à China em 1515 com mais outros portugueses idos de Gôa, embarcados num juncos (asseverado por Manuel Heleno na sua História dos Descobrimentos Marítimos Portugueses Pág. 28).

Outros escritores adiante mencionados dizem que Rafael Perestrello chegou à China em 1516. Que em 1518 Fernão Peres de Andrade ali entrou tendo primeiro estado na ilha de Tamon. Fez ajuste de paz com o Governador de Cantão e deixou em terra o embaixador Thomé Pires de Leiria, o qual, depois de 4 meses de caminho, entrou na corte de Nankim. Era empregado de Garcia da Horta em Gôa. Levava um presente do Vice-Rei português da Índia ao Imperador; mas foi morto e o presente apreendido. Fernão Mendes Pinto, que isto conta nas suas Peregrinações, diz ter lá encontrado uma filha dele, e o português Vasco Calvo, que o tinha acompanhado, (segundo Castanheda e Índice Cronológico). Em 1518 segundo os mesmos Simão Peres de Andrade, cremos irmão de Fernão, estabele-

ceu-se em Cantão com negócio, tendo estado em Nankim em 1517.

Mais tarde, em 1545 vários portugueses vindos de Gôa em caravelas estabeleceram-se em Ning-Pó, e em Cho-Kiang, com feitorias nas quais chegaram a estar cerca de 800 pessoas residentes não Chineses, sendo pelos nossos padres convertidos ao cristianismo 12:000 Chins.

Em 1548 Frey Gaspar da Cruz, foi um dos mais antigos missionários portugueses que na China entraram. Fez a «Relação da sua viagem à China e suas particularidades», impressa em Évora em 1570.

Em 1557 estabeleceram os portugueses uma feitoria perto de Macau, na ilha de San-Chuan (São João?). Esta colónia atraiu para catequese a S. Francisco Xavier, que lá veio a morrer, sem ter entrado na China.

Já em 1547 os portugueses se tinham estabelecido em Thu-Uan-Cheu e em Fo-Kien, mas pouco depois foram mortos ou expulsos pelos Chineses.

Entre os portugueses que em 1544 chegaram à China numa caravela citam-se os nomes de Jorge Álvares (pela segunda vez?) Rafael Perestrello (pela terceira vez?) e Simão Alcâçovas. (Tudo que fica exposto provém dos dizeres de Reparaz, Manuel Heleno D. M. P. pág. 28, Fernão Mendes Pinto, João de Barros, Corsali, João Emboli e Donald Fergusson que escreveu em 1634?).

Estiveram mais na China os seguintes:

O Padre Jesuita Bento de Goes, que foi à Índia, Mongólia e China. Reconheceu que o «Grão Cataio» era a própria China e faleceu em Sucheu em 1607. O Padre João Fernandes foi mandado de Pekim a Sucheu a encontrar o Padre Goes, pelo jesuita

Ricci, italiano educado em Portugal, mas encontrou-o já morto. (Livro de Portugal Ribeiro e Ernesto de Vasconcelos).

O Padre Gabriel de Magalhães depois de missionar no Japão passou à China, que percorreu quase toda desde 1640 a 1648 e a seguir viveu 29 anos em Pekim. Escreveu o livro «Relação da China», impresso em 1690.

#### **Resta-nos falar em resumo de Macau.**

Sob a dinastia dos Mings em 1516, as primeiras naus portuguesas, talvez com Rafael Perestrello, fundaram em Macau (Ama-Cau).

Era uma terra insignificante quando os portugueses lá chegaram.

Só em 1556 alarmados os habitantes por um terrível chefe de piratas que numa das ilhas tinha a sua sede, pediram ao comandante das naus portuguesas que lá iam com passageiros que deles os livrassem e tendo o seu piloto afundado os navios desses facínoras, o Imperador da China Chi-Tsong, por intermédio do Mandarim de Cantão cedeu a Portugal **com certas restrições** o pôrto e algumas ilhas.

Tornou-se um pequeno empório nas mãos dos portugueses. (Reparaz Filho com documentos).

Camões, provedor de defuntos e ausentes, em 1556 passava o dia na sua gruta bem conhecida, e ali escreveu parte dos «Luzíadas».

**Desde 1557 a cidade foi sempre portuguesa e conservou a bandeira de Portugal durante todo o tempo dos Filipes!!!!** Em 1522 Macau defendeu-se heróicamente contra os ataques dos holandeses.

Os seus primeiros e mais ricos negociantes foram os dois irmãos Diogo Pereira e Guilherme Pereira (o Grão-Guilherme), filhos de Tristão Pereira que morrera num combate contra os Rumes. As suas naus de 1543 a 1557 iam ao Japão e a Portugal, negociando e permutando sedas da Maia e artigos portugueses, contra prata, jóias, artigos chineses e japoneses e pedrarias. Eram naturais dos Açores e parentes dos Silveiras, por serem netos do célebre Van-Der-Hagg. A sua fortuna era enorme. As duas filhas de Diogo Pereira casaram uma com D. Pedro de Castro, irmão do Conde de Basto, e outra com Manuel de Saldanha (segundo António Ferreira de Serpa). Eram parentes do célebre Marramaque senhor de Bastô.

**Do que resumimos se vê que foram os portugueses os primeiros europeus que depois da idade média descobriram e se estabeleceram na China.**

## *Viagens e Transportes*

### C. P.

No nosso último número publicámos uma local em que informamos ter sido aprovado, por despacho do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o projecto de uma nova tarifa especial de bilhetes para famílias numerosas, e anulando o capítulo 3.º da tarifa especial n.º 7, passageiros, em vigor desde 1 de Janeiro de 1939.

Esta tarifa que entrou já em vigor estipula os preços que são: até 200 quilómetros, em 1.ª classe, \$20 e em 2.ª, \$14; de 201 a 350 quil., em 1.ª classe, \$18,5 e em 2.ª, \$13; de 350 a 500 quil., em 1.ª classe, \$17 e em 2.ª, \$12; mais de 500 quil., em 1.ª classe, \$15,5 e em 2.ª, \$11.

\* \* \*

Foi aprovado o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que cria nova tarifa especial de bilhetes de mercados locais e anulando a actual tarifa especial interna n.º 23 de grande velocidade, em aplicação desde 1 de Agosto de 1937, e seus aditamentos.

## *Caminhos de Ferro Coloniais*

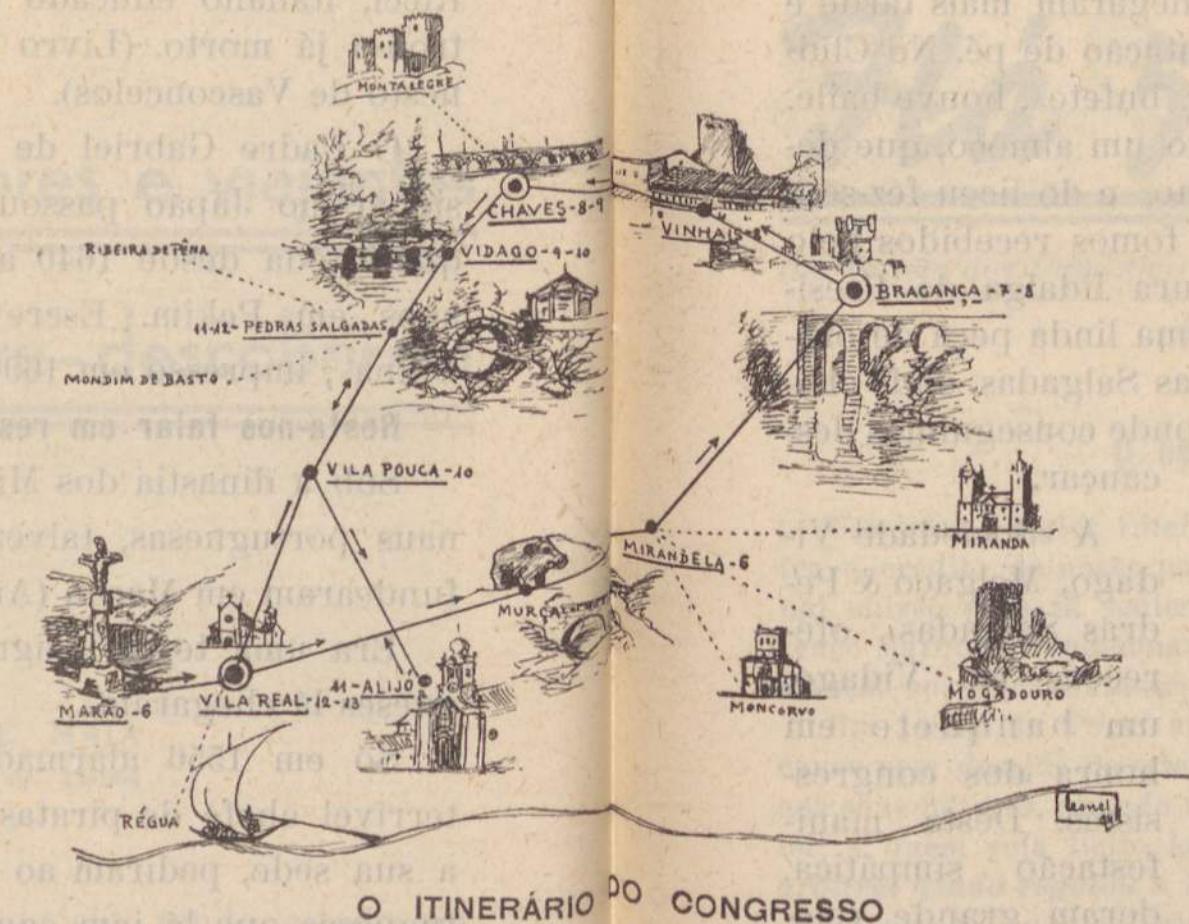
### ANGOLA

O governo geral de Angola aprovou uma nova tarifa do Caminho de Ferro de Benguela para o transporte, quando em vagão completo, da crueira e fuba de mandioca.

### MOÇAMBIQUE

Vão ser expropriadas várias propriedades urbanas situadas em redor da estação central ferroviária da cidade de Lourenço Marques para se efectuarem nesta alguns melhoramentos, alargando-se a sua área.

A «gare» bem como a estação da linha férrea que liga Lourenço Marques a Ressano Garcia conserva ainda hoje quase a sua forma e o seu aspecto inicial, carecendo de ser modificada e ampliada para poder cumprir economicamente as suas funções de estação fronteiriça, dando facilidades às manobras e evitando atrasos nas expedições dos comboios, que, porventura, se verificam por dificuldades de formação das composições ferroviárias e mau aproveitamento da tracção com consequente aumento de despesas de exploração.



# O Segundo Congresso de Trás-as-Montes

segundo Congresso de Trás-os-Montes veio dar-nos a certeza de que as regiões de Alto Douro e Trasmontanas vão beneficiar grandemente de melhoramentos, graças ao desenvolvimento que lhe soube dar o seu ilustre presidente Dr. Ferreira Deusdado. A assistência do sr. Ministro das Obras Públicas, quando da sessão inaugural, no Museu Abade de Baçal e que foi presidida pelo venerando Chefe do Estado, em Bragança, e durante a qual foram expostas serenamente e com sinceridade grande parte das necessidades dos dois distritos, foi a garantia máxima para que a Comissão Executiva do Congresso possa ficar ciente que bem cumpriu o seu programa em benefício das terras abandonadas. O Dr. Ferreira Deusdado e o Dr. Moraes Campilo souberam expôr as necessidades e os desejos daquela gente que tão longe ancia dias mais felizes.

A Casa de Trás-os-Montes e todos os trasmontanos devem dar-se por satisfeitos pelo resultado do esforço despendido pela comissão orientadora do Congresso.

Vamos dar algumas notas da viagem que fizemos acompanhando o Congresso.

Fez-se a concentração no Pôrto e o passeio através de Valongo, Paredes, Penafiel e Amarante até

ao Marão foi delicioso. O Governador Civil de Vila Real, Assis Gonçalves, recebe os congressistas, aos quais oferece, na Veiga de Campeã, a «merenda trasmontana». Fala aos congressistas a quem chama irmãos de Trás-os-Montes e diz-lhes: «Está aberta a porta da nossa casa... Em nome de todos os que aqui não estão, vos digo: entrai! a casa é vossa». Respondeu-lhe o Dr. José Pontes num dos seus improvisos triunfantes.

Mirandela, Murça e um simpático jantar na magnífica Quinta do Romeu, onde os seus proprietários recebem de braços abertos todos os congresistas.

Depois Mirandela e Bragança, onde foi feita uma carinhosa recepção ao Chefe do Estado. No Museu «Abade de Baçal» já havia sido inaugurada a Galeria Duarte Pacheco. Aqui se fez a inauguração solene e oficial do II Congresso, a que presidiu o Chefe do Estado.

Vibrantes discursos se fizeram e a destacar o do notário Dr. Carlos de Sá Alves:

«A pobreza das galas exteriores, que não temos, foi suprida pelas manifestações de agradecimento e aplauso desta boa gente bragançana, que abriu inteiramente os seus corações na sua homenagem aos hóspedes ilustres. Na exteriorização do pensamento que Bragança hoje vive, tinha, conseqüentemente, de se dar maior quinhão à sinceridade dos sentimentos e ideias do que à floracão da linguagem.

Eis porque eu me encontro neste lugar; é que, na falta de melhores atributos, posso apresentar-me como leal trasmontano, impregnado daquela fé inquebrantável que cimenta a rudeza da vida dura destas serras.

Inaugura-se hoje o II Congresso Trasmontano, que, mercê de mesquinharias esquecidas, é o primeiro para os transmontanos da terra transtudana. Este facto constitui, pois, como o da visita do Venerando Chefe de Estado, um facto extraordinário nos anais de Bragança. Vem de longe a ideia propulsora desta esperançosa realização. Quando em Portugal se iniciou a reacção contra as abstrações do racionalismo encielopedista e se procurou auscultar a verdadeira interpenetração da natureza humana e das realidades sociais, surgiu no novo pensamento político dos homens da contrarrevolução o verdadeiro conceito da instituição, com existência definida, objectiva e real. À abstracção do indivíduo, universo fictício a contrapor-se à unidade universal, opunha-

das pelo segundo Visconde de Santarém, escreveu: «é positivamente a inquietação da gente moça que se encarrega de demonstrar em Portugal a verdade das palavras de Bonald, voltando as costas aos princípios do século, para se acolher à sombra salutar dos princípios de todos os séculos». A visão de Sardinha, o malogrado obreiro intelectual da contra-revolução portuguesa foi profética, porque, na verdade, correspondia à realidade do pensamento dominante na velha e única Universidade portuguesa, — a Universidade de Coimbra, mãe espiritual da geração do resgate, do escol académico que produziu este segundo renascimento português, a resurreição que temos a alegria de viver. Pois — Minhas Senhoras e Meus Senhores! — foi no meio dessa febre de renovação que almas inquietas, alucinadas pelo misticismo de sonhos epopaiicos, lançaram a primeira ideia dum congresso trasmontano, objectivando nela o engrandecimento da sua terra, sempre tão necessitada e desprezada.

Como se idealizava então tão alta finalidade?  
A união faz a força, ensina o velho provérbio — e a des-  
união era o facto culminante da vida social.

As fórmulas demo-liberais não ligavam o indivíduo ao serviço da Nação. Sendo o indivíduo, na abstracção racionalista, um universo, ele era também princípio e fim de si próprio. O Estado interessava-lhe apenas na medida em que lhe prestava utilidade; e a Nação constituía desagradável empecilho, que era preciso dissociar, primeiro, e aniquilar, em seguida.

Aliciente se apresentava a perspectiva para aqueles que, perdidas as amarras que os ligavam à tradição e à história, encaravam a vida como simples gôzo sensual e material, abstraindo da alma realidade imperecível, sem a qual aquela não seria digna de ser vivida.

Mas a realidade espiritual afirmava-se perene à mocidade educada no culto desta Pátria eterna de santos e herois, cujo

sacrifício seria vão fóra da continuidade temporal. Essa mocidade, que ajoelhava à sombra do santo Condestável e rezava com Bordeaux a oração ao país natal, não se conformava com os egoismos materialistas do liberalismo dissolvente. Queria superar-se, queria a valorização dos actos humanos relacionados a fins universais. Queria servir, procurando na consciência dignidade à servidão. A ideologia assente nos «princípios de todos os séculos», tendo como postulado da vida social as relações super-individuais, quer que estas relações constituam uma realidade objectiva do dever ser. E essa objectividade será tanto mais aparente, quando mais apertado fôr o traço de união que liga os componentes do grupo que o dever ser moral criou.

Eis, Minhas Senhoras e Meus Senhores —! como a mocidade contra-revolucionária, dessedentando-se, na filosofia de São Tomás, com a doutrina do Bem comum, sonhou a união de todos os transmontanos num congresso regional, onde se fortalecesse os laços de fraternidade e arreigada personalidade moral, que enfeixasse as energias dispersas de tantos homens de boa vontade, desejosos de bem corresponder aos apelos angustiosos duma tradição activa e patriótica. Chega hoje a hora da realização das inquietantes aspirações. Disseram presentes tantos dos melhores, que é já certeza a espectativa de longos anos. E faço aos ausentes a justiça de estarem connosco, em espírito, neste instante de exaltação, porque nem consinto que possa haver defecções em empreendimento tão transcendente.

A presença do sr. dr. Ferreira Deusdado, alma incansável e intemerata a quem devemos esta oferta de amor disvelado à terra nostra; a colaboração honrosa do sr. Conselheiro Fernando de Souza, homem eminentíssimo, que no jornalismo e nos serviços ferroviários tanto e tão eficientemente se tem esforçado por ser útil a Trás-os-Montes; a intervenção do sr. Coronel Adriano Rodrigues, filho tão ilustre desta cidade, que, com a sua tese notabilíssima sobre «O Problema Nacional do Ferro», vem abrir largos horizontes à vida económica deste rincão nortenho — são garantia da proficiúda dêste esforço. E mais referências não faço para não ser fastidioso, sem deixar, contudo, de ainda lembrar que até nem falta a evocação poética da província de Trás-os-Montes, onde veremos cantar os encantos naturais da terra querida em vibrações de arte, que farão dêste certame um hino entusiástico de amor e beleza».

No «Auto de S.ª Bárbara», em Bragança, foi aborrecido não haver lugares. Os congressistas que

tiveram de se encasacar, chegaram mais tarde e ouviram metade da representação de pé. No Club de Bragança, onde não existia «bufete», houve baile. No dia seguinte foi oferecido um almôço, que decorreu com grande entusiasmo, e do liceu fez-se a partida para Vinhaes, onde fomos recebidos pelo padre Firmino Martins, figura fidalga de Presidente da Câmara, que leu uma linda peça de oratória. E, a caminho das Pedras Salgadas, onde chegámos à noite, o único local onde conseguimos descançar.

A «Sociedade Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas» ofereceu, em Vidago, um banquete em honra dos congressistas. Desta manifestação simpática, deram grande relevo a imprensa do Pôrto e a de Lisboa.

Mas, a Sociedade Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas, foi duma gentileza enorme para todos os congressistas e não esqueceu, como não esquece nunca, a Imprensa, que foi rodeada de grandes atenções. A Nicolau Mesquista — sempre bom amigo — e a seu filho o engenheiro João Mesquita, ficamos devendo um grande número de atenções, que não esquecemos.

Aqui, nas Pedras Salgadas, tiveram

maior desenvolvimento e discussão todas as teses apresentadas, estudos de grande importância, cujos autores devem estar satisfeitos, porque todos os trabalhos foram aprovados por aclamação.

Não podemos deixar de citar um facto curioso passado durante a discussão da tese do coronel do E. M. dr. Adriano Rodrigues, com o título «O Problema Nacional do Ferro». Nesta discussão tomou parte o nosso director Eng. Fernando de Souza e logo apareceu o sr. dr. Cristiano de Moraes, pessoa que, pelo vício de falar, em tudo se intromete, acabando por falar em caminhos de ferro e dizer que os mesmos deviam desaparecer e que o material devia ser guardado em museu. Escusado será acrescentar que este médico congressista teve de



P.º FRANCISCO MANUEL ALVES

(Abade de Baçal e Director do Museu Regional de Bragança)

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1891)

## O nosso credito

Um jornal inglez, interessado nos manejos bolsistas contra o credito do nosso paiz, inventou a noticia que o tribunal suíso déra já sentença sobre a nossa questão de Lourenço Marques, condenando-nos em 6:000 contos de indemnisação aos representantes de Mac-Murdo.

Um jornal do Porto apressou-se, sem conhecimento da causa nem desejos de o ter, a transmittir a indigna mentira aos seus leitores, quando ninguém ha em Portugal que saiba ler, a quem seja licito ignorar que *nem sequer o tribunal arbitral ainda regulou a forma do processo!*

Revolta-nos que no estrangeiro se use assim descaradamente da mentira para se atacar infamemente o nosso credito, mas revolta-nos mais ainda que «entre portuguezes», justificando a phrase do nosso grande poeta, haja algumas vezes quem para os seus fins politicos especule com o credito do paiz, ajudando inconscientemente, seja, aquelles manejos.

## Linhas portuguezas

**Ascensores da Estação Central.** — Tem tido um movimento diario de 1.500 pessoas em media os ascensores Edoux.

abandonar a sala das sessões e por fim o Congresso durante o qual só disse e fez disparates.

A primeira tese apresentada nas Pedras Salgadas foi «Caminhos de Ferro e Estradas de Trás-os-Montes» da autoria do nosso Director Conselheiro Fernando Souza, a qual publicámos no nosso número de 16 do mês findo e que por proposta do Dr. José Pontes foi aprovada por aclamação.

Também a tese do nosso camarada de trabalho sr. Visconde de Alcobaça «Notas sobre o Castelo de Aciães, antiga sede militar» despertou grande interesse e por tal motivo faremos a sua publicação na primeira oportunidade.

Visitou-se Vila Pouca de Aguiar; Alijó, onde, depois de duas horas de sol, assistimos à inauguração da ponte sobre o Tua; Sabrosa, e fomos descançar um pouco para os formosos jardins das Pedras Salgadas.

No dia 12, seguiu a caravana para Vila Real. Aqui, a deficiência de acomodações e as palavras bruscas dum tal senhor Passos, resolveram-nos a ir dormir às Pedras Salgadas e regressar a Lisboa, com a paragem de um dia em Espinho, onde se está bem.

Bem justa a condecoração que o ilustre Chefe do Estado concedeu aos srs. dr. Ferreira Deusdado e Luis Chaves.

# Linhas Estrangeiras

## SUÍÇA

Se para alguns países a guerra tem sido, para os caminhos de ferro, uma verdadeira devastação e um prejuízo permanente, outros há que conseguem lucros como por exemplo a Suíça que os caminhos de ferro do Estado tiveram no ano de 1940 o lucro total de 3.000.000, mostrando assim um aumento de 1.300.000 sobre 1939. Além do tráfego de passageiros, o aumento envolveu consideravelmente o de



O caminho de ferro suíço de Gornergrat com o Monte Rosa ao fundo (4.038 metros de altura)

transporte de mercadorias. Os embarques internacionais nas linhas férreas suíças, que sempre figuraram entre as melhores do mundo, aumentaram enormemente em face das exigências da guerra para suprimentos aos países continentais, dada, sobretudo, à quase absoluta carência de transporte marítimo, por onde habitualmente transitava a maioria das cargas europeias.

Particularmente notável foi o aumento de comboios da Alemanha, conduzindo carvão para a Itália e vice-versa, e que fazem trajecto pelo território e pelas linhas suíças.

Como resultado de tudo isso, as rendas ferroviárias elevaram-se de 10 por cento a cerca de 92 milhões de dólares, moeda americana.

O relatório anual da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado assinalando tudo isso, diz no entanto que houve também um aumento de despesas imposto pelo alto custo dos materiais de conservação e construção, devido à guerra. Mas o lucro ainda assim foi muito grande.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# As obras do Setil

O dia 23 de Setembro passado, inaugurou-se um novo tramo da Ponte do Setil, melhoramento importante que vem beneficiar imenso as terras do Vale do Tejo, todos os anos flageladas pelas cheias e pelas inundações, na época das chuvas.

Na resolução d'este importante melhoramento, muito se deve à acção patriótica do sr. eng.<sup>o</sup> Duarte Pacheco, ilustre ministro das Obras Públicas e Comunicações, que aprovou o projecto da C. P. e subsidiou os trabalhos daquela importante obra ferroviária.

O novo tramo mede 36 metros e pesa 108 toneladas.

A inauguração daquele tramo assistiram os srs. capitão Mário Costa, do Conselho de Administração; engenheiro Lima Henriques, director geral da C. P.; engenheiro Branco Cabral, secretário geral da mesma companhia; engenheiros Vale Monteiro e Luiz Costa, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; engenheiros Campos Henriques, Sousa Nunes, Almagão e Barata, da C. P.; capitão Arouca, tenentes Garcia e Ferreira Pinto, do regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, e engenheiro Costa Macedo, António Montês, Melo Gouveia e outras individualidades da mesma companhia. Assistiram também muitos convidados, entre os quais se encontravam os representantes da Imprensa.

Depois da cerimónia inaugural e feita a montagem circulou um combóio, com as devidas precauções, experiência de que resultou verificar-se a perfeição do trabalho executado.

Não é, pois, sem razão que se deve afirmar que a C. P. não se poupa a esforços para melhorar constantemente o seu material. O Estado, por sua vez, contribuiu também para a realização e feitura de obras tão importantes como aquela de que vimos tratando.

De há longos anos que as cheias e inundações do Tejo vêm prejudicando imenso as comunicações, cortando e interrompendo as principais vias férreas do país, e acarretando também inúmeros transtornos para a agricultura e economia do Ribatejo.

Por este facto — que é primacial — impunha-se uma medida de largo alcance económico, que se está agora realizando com os trabalhos do Setil.

O problema da hidráulica do Tejo, intimamente ligado com esta obra, fica assim a bom caminho de necessária solução.

O momento actual não é propício à realização

de obras desta envergadura, se atendermos às dificuldades de adquirir materiais de construção indispensáveis. A falta de altos fornos e a impossibilidade da fabricação de aço colocaram a companhia numa situação embaraçosa, mas a boa vontade e o esforço dos seus dirigentes actuaram de modo a resolverem todas as dificuldades. Aproveitou-se, por isso, a cantaria de granito e o cimento — da lavra nacional — em substituição do aço estrangeiro, impossibilitado de chegar até nós.

Não foi sem dificuldades e surpresas imprevistas que se iniciaram os trabalhos da presente obra. Assim, pelas sondagens efectuadas, esperava-se que as estacas de betão armado dos alicerces atingissem 8 ou 9 metros de profundidade, quando é certo que essa profundidade não foi inferior a 27 metros.

Esta circunstância imprevista motivou um certo atraso, que pode, até certo ponto, prejudicar a conclusão desta importante obra, se as chuvas e as consequentes inundações vierem danificar e até inutilizar os trabalhos já feitos. É de prever que tal não suceda, em virtude do aceleramento e da perfeição com que prosseguem os trabalhos.

Estes e outros trabalhos ocuparam mais de quinhentos operários, canteiros, etc., que se instalaram no Setil e que, com os ferroviários que ali vivem normalmente, transformaram aquela estação num popular centro de trabalhadores, para os quais foi necessário construir muitas instalações, como dormitórios, cosinhas, oficinas, etc., enfim uma verdadeira cidade ambulante que, em breve, concluidas todas as obras, terá que desaparecer para dar lugar ao desenvolvimento natural e progressivo da região.

Está assim relativamente assegurado o trânsito dos combóios na linha de Leste, quando, na época própria, as chuvas torrenciais provocarem as cheias do Tejo, dando origem às inundações que tanto têm prejudicado, nestes últimos anos, o tráfego ferroviário e a economia de uma das principais zonas do país. A esta obra outras se seguirão, de igual ou maior importância, para regular o curso e evitar o transbordo das águas do rio Tejo, problemas que têm merecido a melhor atenção do Estado e da engenharia portuguesa.

É, pois, à acção patriótica da C. P. e à oportunidade intervenção do Estado que se fica a dever tão importante melhoramento — de carácter regional, mas de interesse nacional.

# Ecos & Comentários

por SABEL

## Novas tarifas postais

**D**ESDE que saiu o Decreto 31.472 de alterações e aumento nas tarifas postais toda ou quase toda a imprensa se tem manifestado descontente pela falta de protecção, por parte do Estado à imprensa portuguesa.

Vive-se mal já com os constantes aumentos do preço nos papéis e a sua má qualidade; vive-se mal com o preço exagerado das tintas de impressão que já estão falsificadíssimas; vive-se mal porque a pequena imprensa vê fugirem os assinantes e anunciantes que nada fazem pelo aumento do custo da vida; e agora vive-se mal porque a Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones aumentou as suas taxas postais e assim dificultou, o mais possível, a vida da imprensa portuguesa.

Não, decididamente que não.

A imprensa portuguesa, pequena ou grande, não pode morrer. Ela é um baluarte necessário à Vida da Nação. Ela é o ganha pão de milhares de trabalhadores que dispersos pelos periódicos do Continente, Províncias e Ilhas fabricam as notícias que os filhos de Portugal devoram, quando falam da sua aldeia, da sua vida ou de sua família.

Este problema tem de ser encarado a sério de forma a ser modificada a lei que, em parte, deve auxiliar as letras portuguêsas.

Estamos certos que a inteligência lúcida de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Obras Públicas e a boa vontade e saber do ilustre Administrador Geral dos Correios, vão modificar o Decreto 31.472.

## Museu de papel

O jornal «Nya Daglids Allehanda» informa que no importante centro de fabricação de papel, Dueren, na Renânia, foi fundado um museu de papel que contém uma valiosa coleção de papel de 28.000 fólios diferentes que foram coleccionadas pelo seu director, dr. Schwanke, num espaço de 33 anos. O pedaço mais velho de papel data do ano 1390, de uma oficina perto de Nuremberg.

## Congresso Açoreano

ENVIADO pelo nosso querido amigo dr. Armando Narciso, está sobre a nossa mesa de trabalho um volume com setecentas e tantas páginas, feito com três qualidades de papel e num tipo admirável para se poder ler.

Já lhe pegámos por duas ou três vezes para fazermos

uma notícia, mas calha sempre em dias de má disposição, pois queremos um bom momento de serenidade para não dizermos duas verdades amargas sobre o que foi o Congresso Açoreano, as suas injustiças e o que dêste Congresso se publica no referido volume de setecentas páginas.

Não; nós não queremos referirmo-nos ao livro; chegámos à página 20 e isso nos bastou.

De ingratidões está o mundo cheio.

Acreditamos na boa fé em que foi levado o dr. Armando Narciso, pessoa que bastante estimamos e por quem temos grande simpatia.

## As primeiras revistas

UM jornal de Amesterdão publica uma interessante crônica sobre a aparição das primeiras revistas donde se conclui que a primeira publicação neste género foi editada em 1609, em Estrasburgo. Na Universidade de Heidelberg está guardado um tomo anual da referida publicação. A primeira revista francesa que apareceu foi no ano de 1631; a holandesa em 1622 e a inglesa em 1626.

## O que todos devem saber

### ELEIÇÃO DOS CORPOS ADMINISTRATIVOS

De acordo com as determinações do Código Administrativo, conforme o Governo anunciou, em diploma publicado em 27 de Setembro de 1940, realizam-se este ano as eleições dos Corpos Administrativos.

Ainda de harmonia com o estabelecido no mesmo Código, as eleições começam pelas Juntas de Freguesia, seguindo-se-lhes as das Câmaras Municipais e as de Juntas de Província.

As eleições das Juntas de Freguesia devem efectuar-se no segundo ou terceiro domingo do próximo mês de Outubro, conforme for designado, para cada caso, pelos Presidentes dos Municípios.

### HORA LEGAL

O «Diário do Governo» publicou o seguinte despacho:

«Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que a hora normal, adiantada de sessenta minutos por portaria n.º 9.764, publicada no «Diário do Governo» de 26 de Março do corrente ano, seja restabelecida às vinte e quatro horas do dia 5 de Outubro próximo.»

## TRANSCRIÇÕES

Os nossos prezados colegas *A Voz* e *Diário da Manhã* fizeram a transcrição do artigo «A inauguração do túnel da Estação do Rossio em 1889», publicado no nosso número extraordinário de 16 de Setembro.

Agradecemos as referências dirigidas à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XXXVIII

Diz a «D. N. B.» que uma formação de aviões de combate, composta de onze aparelhos, destruiu, só à sua parte, noventa camiões, dois carros de assalto e vários vagões de um comboio de transporte. Esta formação destruiu, também, um comboio de mercadorias, composto de 35 vagões. O referido comboio descarrilou em consequência de uma bomba que caiu em cheio diante da locomotiva e incendiou-se em seguida. Dez vagões-cisternas explodiram e incendiaram o resto do comboio.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que as instalações do pôrto de Odessa continuam a arder. Os moliheiros da Quarentena, de Andrassowiski, do pôrto de petróleo e os estaleiros navais foram atingidos por bombas, em cheio. Nas zonas vizinhas, foram destruídos transportes de mercadorias, linhas férreas, etc.. As vias foram arrancadas em quilómetros de extensão. Certo número de bombas rebenhou nas instalações da estação ferroviária, sítia ao Norte do pôrto. Os caminhos de ferro ficaram inutilizados e as docas foram inteiramente destruídas.

— Pela «U. P.» sabe-se que os meios militares japoneses autorizados declararam que foi virtualmente suspenso todo o tráfico não militar, na China do Norte, na Manchúria e no Japão, em virtude da mobilização que se está a fazer em larga escala. Têm seguido muitas tropas em direção ao Norte, para a fronteira da Sibéria. Os estrangeiros não podem obter passagens de caminho de ferro, em parte alguma da China do Norte. Notam-se grandes movimentos de tropas em Pequim, em Tien-Tsin, em Kalgan e na Mongólia Interior.

— A «D. N. B.» diz que depois de violentos combates, as fôrças alemãs de Solzi, a 200 quilómetros a Sul de Leningrado, conseguiram repelir os russos para Oeste e avançaram para além de Novgorod, na margem Norte do lago Ilmen. Dali, um caminho de ferro directo vai a Leningrado. Em tempo de paz bastam duas horas para chegar à ex-capital. As posições russas em volta da cidade estão poderosamente fortificadas. Vorochilov dis-

põe, de-resto, de muitas tropas para defendê-las. As colunas alemãs em frente de Psov, progrediram, também, o que permitiu às tropas, que se encontravam a Leste do Narva, encetaram uma ofensiva seguindo o caminho de ferro que vai de Talin a Leningrado. Depois de duros combates apoderaram-se de Pjamburk, sítia a vinte quilómetros a Leste do Narva e a cem, a Oeste de Leningrado e de Kingisepp, a cento e trinta daquela cidade.

— Informa a «D. N. B.» que a aviação alemã atacou no sector central da «frente» Leste, concentrações de tropas, colunas e baterias soviéticas, na região de Wlasma. A linha ferroviária de Gomel está interrompida em diversos pontos. Três comboios que transportavam tropas foram seriamente atingidos. Foram destruídas, também, as instalações de um Estado Maior bolchevista. Os pilotos alemãis observaram violentas explosões e grandes incêndios. No sector Norte da «frente» Leste aviões alemãis em colaboração com as formações do Exército atacaram concentrações de tropas no espaço situado a Sudoeste e ao Sul Batarria-Kussa, assim como a Leste de Novgorod. Várias linhas férreas ficaram interrompidas e numerosas estações destruídas. Os ataques contra colunas de tropas e linhas ferroviárias na região ao Sul de Leningrado continuaram. Vários carros de combate e numerosos camiões ficaram destruídos. Nesta região os aviões alemãis destruíram um total de 14 carros de combate, 304 camiões, cinco locomotivas, dois comboios e quatro pontes.

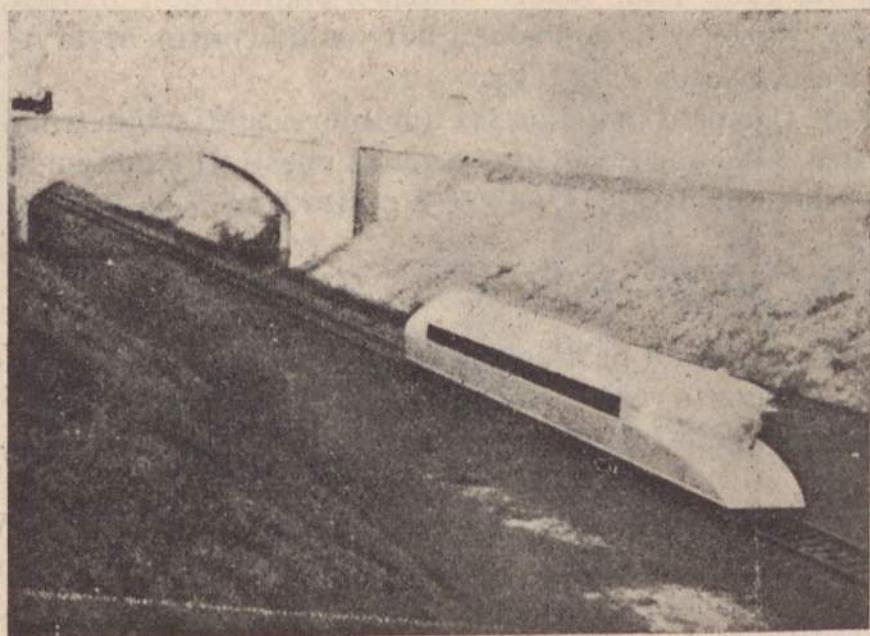
— Segundo a «D. N. B.» foi pelos ares um comboio russo de munições, a Leste da margem do Dnieper. As instalações do pôrto de Odessa sofreram novamente um violento bombardeamento. As bombas causaram grandes perdas em homens e material. Durante os ataques contra navios, um barco soviético de 5.000 toneladas sofreu grandes estragos. Perto de Otchakov, dois navios mercantes com o deslocamento total de 7.000 toneladas ficaram também muito danificados. Colunas soviéticas e comboios foram bombardeados e metralhados, a Leste da margem do Dnieper. No mesmo sector foram destruídos quatro comboios de transporte. Um comboio de munições foi pelos ares.

— A «D. N. B.» diz que a arma aérea alemã teve parte activa e coroada de êxito nos combates terrestres contra os russos. Em toda a extensão da «frente», atacou linhas de caminhos de ferro e estações.

— A «D. N. B.» afirma que para impedir os bolchevistas de efectuarem movimentos de retirada ordenados, a Luftwaffe bombardeou as vias férreas no sector Sul, causando-lhes destruições consideráveis. As linhas de caminho de ferro principais foram cortadas em numerosos pontos. Os entroncamentos importantes sofreram bombardeamentos particularmente violentos. Vários com-

bóios em marcha foram atingidos e forçados a parar. Dois descarrilaram.

— A «D. N. B.» foi informada de que uma formação alemã cortou vias férreas em vários pontos,



O Zeppelin ferroviário, na sua viagem de experiência

lançou fogo, com bombas, a dois comboios de mercadorias e destruiu duas locomotivas. Durante ataques efectuados contra posições de artilharia bolchevistas, destruiu oito canhões. Durante todas as acções os aviões da referida formação, efectuando temerários vôos rasantes, infligiram perdas sangrentas às formações soviéticas, que se deslocavam nas estradas ou em comboios.

— A «D. N. B.» foi informada de que a aviação alemã, na sua intervenção nos combates terrestres, destruiu segundo relatos ainda incompletos, 40 carros, 264 camiões, dois comboios blindados, dois comboios de munições e um de mercadorias, três locomotivas, três baterias da D. C. A.. Durante êsses combates, os bolchevistas sofreram, também, grandes perdas em homens.

— Diz a «D. N. B.» que um regimento soviético, cercado de três lados, foi aniquilado por uma formação de choque alemã que destruiu, na retaguarda das linhas russas, um caminho de ferro que estava intacto. Essa formação, constituída por voluntários aproximou-se, a coberto da obscuridade, da via em questão, sita a oito quilómetros atrás das posições inimigas, orientando-se com uma bússola e pelas estrélas. As dificuldades a vencer foram enormes. Finalmente, encontraram-se em frente da linha férrea. Três soldados de engenharia saltaram para o talude, colocaram as cargas de explosivos e acenderam os rastilhos. Alguns minutos mais tarde, ouviram-se três enormes explosões. Estava cortada a retirada ao regimento soviético.

— A «D. N. B.» informa que na zona de Leningrado foram bombardeadas pelos alemães linhas e estações de caminhos de ferro.

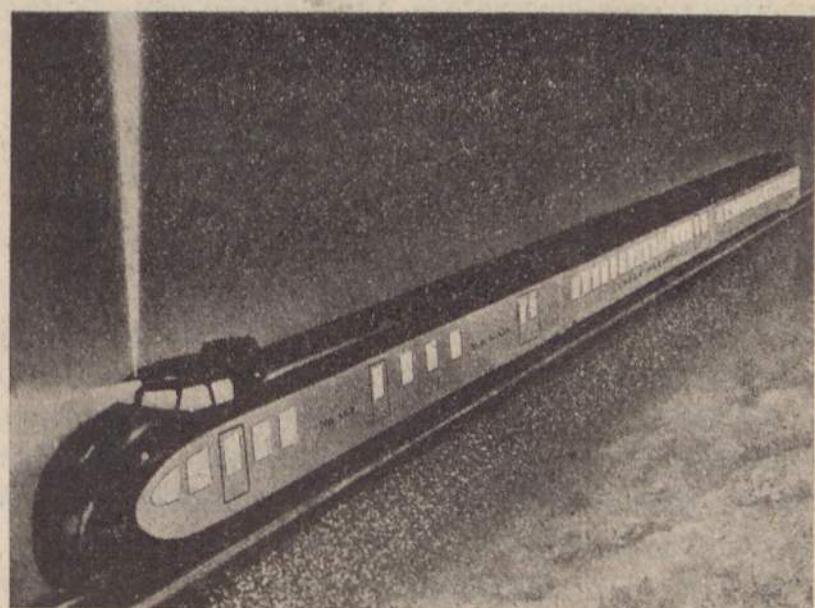
— A «U. P.» diz que na região de Saala, as tropas germano-finlandesas prosseguem no avanço sobre o caminho de ferro de Murmansk. Passa-

ram-se para as fileiras germano-finlandesas 247 soldados russos, com armas e munições. Declararam que os seus camaradas lutam com grande falta de alimentação, devido ao facto de muitas comunicações com a retaguarda estarem já cortadas, por causa dos intensos bombardeamentos realizados pela aviação alemã sobre a rede de ligações soviéticas. O caminho de ferro de Murmansk está também seriamente ameaçado por Kientinki, onde nas últimas horas, as tropas germano-finlandesas têm realizado importantes avanços.

— Diz a «D. N. B.» que aviões alemães atacaram importantes objectivos militares nas cidades soviéticas, situadas na península de Kola. As bombas provocaram grandes incêndios. As vias férreas em torno de Kandalcha, ficaram destruídas numa grande extensão. Noutro sector, os aviões do Reich causaram grandes perdas às colunas soviéticas, em retirada.

— Informa a «D. N. B.» que a linha férrea de Moscovo e Leningrado — linha que os bolchevistas defenderam com encarniçamento — foi transposta em muitos pontos, ao Norte do Lago Ilmen. Os bolchevistas concentraram grandes partes dos restos da sua aviação no sector Norte da «frente», com o fim de tentar repelir as tropas alemãs. Porém, essas tentativas foram inutilizadas. Depois das unidades do Exército alemão terem deixado atrás de si a linha referida, formações aéreas alemãs continuaram os seus ataques contra as vias que levam a Leningrado, tendo-as interrompido em diversos pontos.

— Pela «U. P.» sabe-se que no sector Saporjje-Dnieperpetrovsk, esquadrilhas de bombardeiros alemães destruiram colunas de abastecimento russas. As instalações ferroviárias foram especialmente visadas. Ficaram destruídos dois



Concepção ultra-moderna, comboio aerodinâmico nos Estados Unidos da América do Norte

comboios que transportavam tropas e outro carregado de munições. Uma coluna de «tanks» também foi atacada e destruída ou inutilizada onze das máquinas de guerra que a constituiam.

# «Manual do Viajante em Portugal»

## Mais algumas apreciações da Imprensa

Continuamos a receber efusivos cumprimentos dos diários do país e dos periódicos da província, unâimes em louvar a obra que o nosso director Carlos d'Ornellas acaba de publicar.

No último número publicámos uma relação de órgãos da Imprensa portuguesa, e hoje publicamos nova relação dos que se referiram à nova edição do *Manual do Viajante em Portugal*, e em termos tão cativantes o fizeram que ficamos devendo confortantes testemunhos de simpatia e estímulo:

*Do Diário da Manhã*, 14-9-41:

«O nosso estimado camarada na Imprensa, Carlos d'Ornellas, acaba de publicar a 7.ª edição (1940-41) do «Manual do Viajante em Portugal».

São mais de trezentas e dez páginas repletas e elucidativas com itinerários de excursões em todo o País e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona e contendo mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, do Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

O «Manual» é um autêntico repositório de informações que interessa a todas as pessoas que pretendam conhecer as belezas de Portugal. Do prefácio, de Carlos d'Ornellas, recorramos o seguinte período:

«Quem coteje a presente edição com qualquer das anteriores, sem excluir mesmo a que imediatamente a precedeu há-de logo impressionar-se perante o extraordinário acréscimo de informação que a caracteriza, além de diversos outros progressos. É que não se diligenciou apenas suprir antigas lacunas, rectificar involuntárias inexactidões, desenvolver pontos descritos antes com excessiva brevidade: ao actualizar a matéria teve-se em conta as muitas coisas novas ou renovadas que, neste último quartel do século, se integraram no activo da Nação e disso tudo se pretendeu deixar registo, ainda que em síntese, consoante o método da obra. Houve, em suma, o propósito de entregar aos leitores uma edição, tanto quanto possível, 1940-41».

Trata-se, finalmente, de uma obra digna de apreço, que interessa a todos, principalmente, aos turistas».

*De O Primeiro de Janeiro*, 1-9-41.

«Está publicado mais um volume do «Manual do Viajante em Portugal», relativo a 1940-41. Dirigida pelo distinto jornalista Carlos d'Ornellas, esta publicação é duma grande utilidade para quem viaja, pois contém esclarecidos itinerários de excursões em todo o País e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha, e Barcelona. Encerra, também, mapas e plantas de Portugal, de Lisboa e Pôrto e de todos os distritos do Continente, monumentos, museus, etc. É um volume portátil, mas muito completo, e minucioso nas suas informações». Edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7, Lisboa».

*Do Diário de Coimbra*, 10-9-41.

«Está publicada a 7.ª edição do «Manual do Viajante em Portugal», precioso auxiliar de quem viaja no nosso país. O sr. Carlos d'Ornellas que está a continuar esta publicação,

iniciada por Mendonça e Costa, coordenou com o maior cuidado e saber os itinerários das excursões em Portugal e Espanha. Este livro é um excelente guia, dando-nos indicações sobre excursões no nosso país, Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona. Além de tudo isto, insere mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, Pôrto e de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

O sr. Carlos d'Ornellas fez um interessantíssimo trabalho que fica a demonstrar todas as suas possibilidades em favor do turismo nacional. A edição é muito boa».

*De O Dever*, 12-9-41.

«Interpretando praticamente os votos feitos no prefácio, reconhecemos o valor do trabalho que representa uma paciência beneditina e um trabalho minucioso e aturado, esgotante.

Sem favor nem lisonja, se pode dizer que «Manual do Viajante» é um belo guia, não só pelas informações, nalguns casos minuciosas, mas também pela organização das excursões e itinerários de visitas. Quem fôr a qualquer terra algum valor artístico, precisa de levar consigo «Manual do Viajante» mas munido dêste livro, está habilitado a estudar e admirar o que nessa terra há de principal.

Depois desta homenagem justa, seja-nos permitido lamentar que sobre Penela haja poucos elementos.

Penela é uma pequena vila, mas possui muito mais coisas do que as mencionadas. Está mal aproveitada nas suas relíquias, igrejas e paisagens, porque uma política local divisionária se tem preocupado mais com discussões, do que em valorizar a preciosa herança recebida, e isto desde há tantos anos que já tem característica secular, mas ainda lá há muita coisa interessante, digna de mais larga referência e de indicação.

Agradecemos o volume oferecido e recomendamo-lo a quem quiser um auxiliar nas suas excursões».

*Da Democracia do Sul (Evora)*, 30-8-41.

«Acaba de sair a edição de 1941 do «Manual do Viajante em Portugal», útil e valiosa publicação iniciada por L. de Mendonça e Costa e continuada pelo sr. Carlos d'Ornellas, que actualmente a dirige.

Esta é a 7.ª edição, bastante melhorada e ampliada,posta em dia com os progressos do País dentro da matéria que desenvolve.

Dêle temos presente o 2.º volume que trata de excursões, dando-nos itinerários para todas quantas se possam fazer dentro do País e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago de Compostela, Sevilha e Barcelona, contendo além de plantas e mapas de Portugal, de Lisboa, Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus, descrições pormenorizadas de todos os lugares a visitar, dos seus monumentos e coisas dignas de serem vistas.

O volume é encadernado e portátil, prestando útil serviço a quem viaja.

Ao sr. Carlos d'Ornellas agradecemos a gentileza da oferta».

*Do Jornal de Sintra*, 7-9-41.

«A Carlos d'Ornellas agradecemos o exemplar, cartonado, do «Manual do Viajante em Portugal», edição de 1941, que é incontestavelmente um ótimo guia para excursões em todo o país, Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona, contendo mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus nacionais, etc.

Um trabalho que impõe, de facto. Edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*».

# Espectáculo

## Panorama da Temporada

### TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

MARIA VITÓRIA

**Boa vai ela** — É este o título da revista em 2 actos e 20 quadros, original de Aníbal Nazaré, Mário Pires e António Cruz, musicada por Fernando Carvalho, Raúl Portela, Raúl Ferrão e Frederico Valério, com guarda roupa Paiva e figurinos e cortinas de Pinto de Campos.

Um distinto humorista que é ao mesmo tempo brilhante autor teatral, escreveu num livro que publicou e referindo-se às revistas, o seguinte: «Para escrever uma revista — como para cantar o fado — não é preciso ter talento.»

Como quem escreveu estas palavras, também escreve revista, se bem que não se dedique a este género de teatro e além disso é bastante aplaudido pelo público, não serei eu quem o desminta, visto que sabe muito bem o que escreve e para isso sobra-lhe autoridade.

Dizem os entendidos que, para cantar o fado, é condição essencial e talvez única «ter sentimento». Mas, para escrever uma revista, não será talvez preciso ter talento, mas é necessário muito poder imaginativo e grande dose de números feitos para poderem substituir os que não agradam ou os que a tesoura e o lapis azul eliminam. E parece que estes últimos fizerem grossas avarias, se atendermos a que, em determinada altura, começam a aparecer, sem ligação, números bons, é facto, alguns novos e outros de assuntos mais ou menos conhecidos.

Seja como for «Boa vai ela» estribilho da época que passa, aplicado por vários artistas na apoteose do 2.º acto a diversos assuntos focados na revista, ouve-se e vê-se com muito agrado, pois é um espectáculo cheio de dinamismo, graça e beleza, para o que muito contribui a encenação de António Gomes no poema e de Piero nas marcações dos bailados, dos quais seja lícito destacar o do apanhado dos bailes populares, executados pelas raparigas cada vez mais treinadas e que realizam prodígios de arte coreográfica e de graça bem portuguesa.

A música é bonita, saltitante, havendo vários números que caem bem no ouvido dos espectadores. O quadro final do 1.º acto é lindíssimo e cheio de vivacidade, mas o público não o comprehendeu como devia e merecia.

Ricardo Santos Carvalho, no compadre, «Zé Refilão», foi

engraçado e vivo. Hermínia Silva, antiga cantadeira de fados e hoje uma grande artista de teatro ligeiro (a única que se aproveita) tem um «à vontade» extraordinário e por isso todos os números que interpreta, é claro que a seu modo, agradam plenamente. Tem uma gesticulação especial, muito do agrado do público. Devo frisar contudo que foi perfeita na imitação da célebre bailarina «Carmen Salazar», na «Dança do Fogo». Luiza Durão, atriz cómica de recursos, deu bastante realce aos seus números especialmente à «Saloia da Esplanada». Maria Ema, gentil em várias râbulas e chefiou bem o seu quadro. Maria Fernanda, mais magra e sem o cabelo «platinado», cantou com «entrain» dois números graciosos e chefiou com elegância um quadro. José David, há muito desempregado, regular em uma râbula e no chefe de quadro da rua. Costinha extremamente cómico em várias râbulas, dizendo bem e com intenção divertiu francamente o público. Barroso Lopes distinguiu-se no «Mau olhado». Filomena Casado, que reapareceu, cantou o lindo número «Canção de Lisboa», mas precisava vir mais elegantemente vestida na «Senhora Elegante» para justificar o que diz. Carlos Alves muitíssimo bem no «Boateiro», de que tirou enorme partido. A sua interpretação foi muito apreciada. Thalia Ferreira (discípula) mostra estar à vontade e é elegante, dois predicados que ajudam, mas que não chegam. Espero novos trabalhos para então me pronunciar com justiça.

Laura Alves, que de propósito guardei para o fim, estreou-se na revista, depois de ter marcado brilhantemente o seu lugar no teatro declamado e de opereta. Os autores aproveitaram todas as qualidades desta artista que recitou muito bem e com emoção a «Miúda do Bemformoso». No «Homem da Graxa» e no «Pingo na lata» foi graciosa e ligeira. Na «Maria Rosa» foi magistral o seu trabalho, falando para o manequim como se fosse para uma pessoa. É um quadro inteiro que se reduz quase a um monólogo. Mas a artista representou-o tão bem que o público nem deu pela sua extensão. A plateia ovacionou a artista pelo seu trabalho, grande e extenuante. No «Açoreano» teve outra ovAÇÃO. Há números de efeito seguro e os de carácter «patriótico» têm garantido o seu êxito, desde que sejam bem interpretados. Lara Alves tirou todo o partido desse número que arrebatou a plateia.

A Laura Alves já há muito que lhe vaticinei um bom futuro, desde que continue a estudar e não se envaideça nem com as palavras amigas nem com os aplausos.

O quadro de comédia do 2.º acto é engraçado, mas o desfecho choca um pouco, a pesar de ser rápido.

Na revista entram duas bailarinas de grande classe,

«Hermanas Diaz», que, em duas passagens, arrebatam o assistência.

«Boa vai ela» será pois o estribilho para a peça que se apresenta no Maria Vitória, e que António Macedo montou com requintes de elegância, própria de uma capital civilizada.

## Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

### CINEMA NACIONAL

No dia 19 do mês passado, estreou-se no «Eden» a primeira produção de António Lopes Ribeiro, *O Pai Tirano*.

Como sucede sempre com a apresentação dum filme português — acontecimento até agora raro — existe uma grande expectativa, desta vez acrescida pelo facto de *O Pai Tirano* iniciar uma série que desejamos ininterrupta, e ainda pela personalidade vincada do realizador, já posta à prova, com felicidade, em *Revolução de Maio*, *Feitiço do Império* e no documentário da Exposição Histórica da Ocupação Portuguesa.

■ No corrente mês, terá lugar a apresentação de *Lobos da Serra*, filme em que Brum do Canto tem dispêndido o seu melhor esforço, e que se afigura uma boa promessa.

E, depois, o *Ala, Arriba!*, de Leitão de Barros, coadjuvado por Alfredo Cortês. Como já dissemos, a acção passa-se na Póvoa de Varzim e os curiosíssimos usos e costumes dos poveiros vão constituir, para a maior parte dos portugueses, uma verdadeira revelação.

E a seguir *O Pátio das Cantigas* e *A Mantilha de Beatriz*, ambos da produção de António Lopes Ribeiro.

Esta resenha provoca o natural comentário de que, realmente, o Cinema Nacional existe.

### A CARROÇA FANTASMA

Quasi com foros de abertura de época, estreou-se no Eden *A Carroça Fantasma*, de Duvivier, que excede em intenção e na factura oitenta por cento dos filmes que são apresentados nos nossas telas.

Extraído da obra de igual nome da escritora Selma Lagerlöf, recentemente falecida, obra que foi por sua vez inspirada numa lenda da Bretanha, acusa o filme os dotes de direcção e a personalidade de Duvivier.

A interpretação revela-nos o nome de Micheline Francey cujo trabalho se segue sempre com interesse. Luiz Jouvet e Pedro Fresnay desempenham com inteligência os principais papéis masculinos.

*A Carroça Fantasma* merece ser vista por todas as pessoas que sentem o cinema, pelos cinéfilos enfim.

Como digestivo para se tomar sobre o jantar, não se recomenda.

### A EXPOSIÇÃO HISTÓRICA DO MUNDO PORTUGUÉS

Vai reviver para deleite espiritual de todos os que não tiveram o prazer de a ver levantada na Praça do Império.

Com que alvorôço não será admirado tal documentário pelos portugueses que se encontram longe da sua Pátria! Filme do S. P. N., produzido e distribuído pela S. P. A. C., foi dirigido

por António Lopes Ribeiro, que é o autor do texto e da locução. O acompanhamento musical é do maestro Frederico de Freitas. Octávio Bobone, Artur Costa de Macedo e Manuel Luiz Vieira subscrevem a fotografia, e a montagem pertence a Vieira de Sousa.

O trabalho encontra-se pronto a projectar-se.

### NOTÍCIAS DE HOLLYWOOD

A estréia de Gary Cooper não empalidece. Depois do famoso «Meet John Doe» e do «Sergent York», vai interpretar na «Dança do Fogo» um papel de grande comicidade.

■ Ao contrário do que se dizia, Shirley Temple continua a trabalhar, desta vez sob contrato da Metro. O seu primeiro filme chama-se «Kathleen». Depois, debaixo da direcção de Eduard Small, da United Artists, figurará na nova versão da Pequena Annie Rooney, que foi um dos grandes êxitos de Mary Pickford.

■ Katherine Hepburn e Spencer Tracy trabalham juntos no filme *A Mulher*.

■ Fritz Lang vai dirigir Tyrone Power e Joan Bennett em «Confirm or Deny».

■ Barbara Stanwick e Henry Fonda são os principais intérpretes de *Pertences-me!*

### CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

TRINDADE — Às 20,45 e às 22,45 — «O jogo da Laranjinha».

VARIEDADES — 21,30 — «O Zé dos Anzois».

MARIA VICTÓRIA — Às 21 e 23 — «Boa vai ela!»

### CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Carroça fantasma».

CONDES — 21,30 — «O sinal do Zorro».

ODÉON — 21,30 — «Marinheiros à força».

OLIMPIA — 14,30 às 0,45 — «Justiça do Oeste».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Nick Carter, rei dos detectives».

CAPITÓLIO — 21 — «A loja da esquina».

CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.

PALÁCIO — 21,30 — «Marinheiros à força».

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

CINE-ARTE — 21 — «Gente nova».

REX — 21,15 — Programa duplo.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

EUROPA — 21 — «Gente nova».

PARIS — 21 — «Manon Lescaut».

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

LYS — 21 — «O tiro de 20 mulas».

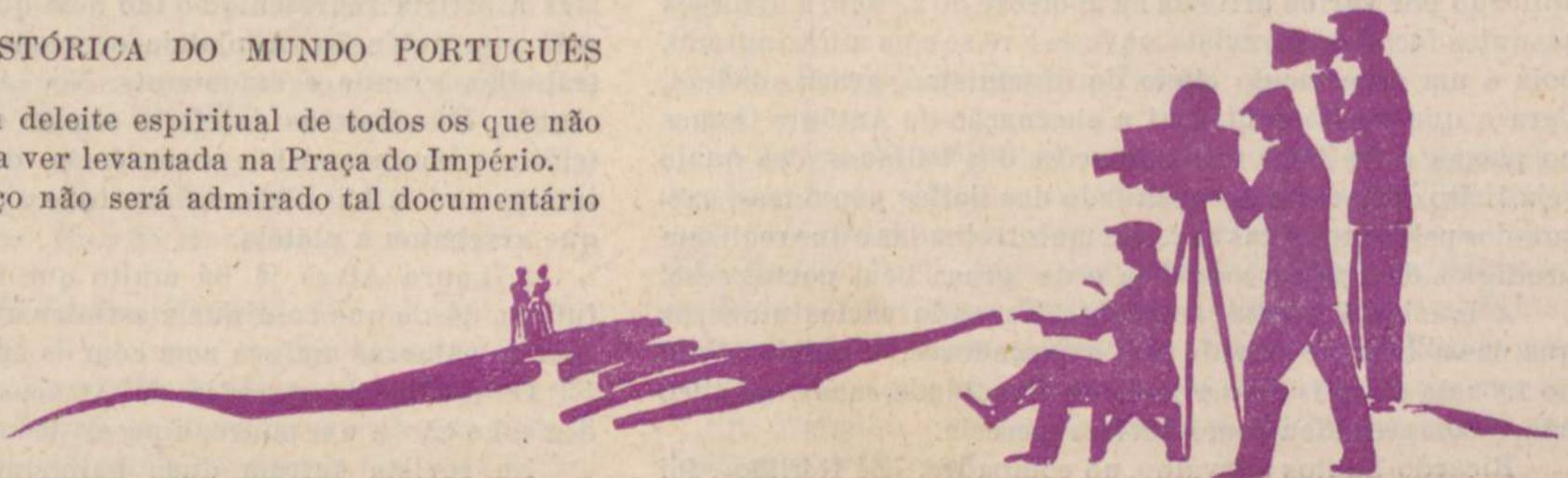
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

PAVILHÃO PORTUGUÉS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORA — 21 — Variedades.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.



# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 130, II série, de 6 de Junho, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

##### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho de 2 do corrente:

Isaura Amélia Vieira Côrte Real, dactilógrafa do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Arnaldo Eugénio Moreira, fiscal contratado — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 133, II série, de 11 de Junho, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por portaria de 27 de Maio findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 de Junho corrente, foi reformado, nos termos dos artigos 21.º, 22.º e 26.º a 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, o inspector principal da rede do Sul e Sueste dos mesmos Caminhos de Ferro, João Fernandes, ficando com a pensão mensal de 2.135\$65. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 143, II série, de 23 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 17 do corrente:

Luiz Gonzaga Van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 2.ª classe — idem, idem, idem.

Joaquim Coelho dos Santos, terceiro oficial — idem, idem, vinte e oito dias.

Joaquim de Figueiredo, mestre de oficinas, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo» n.º 144, II série, de 24 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 19 do corrente:

António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento, engenheiro electrotécnico de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Raúl Esteves dos Santos, adjunto de inspecção de exploração do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Vivaldo Augusto Casanova, desenhador contratado — concedidos vinte e nove dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 147, II série, de 27 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 23 do corrente:

Jaime Augusto Ferreira, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José das Neves, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente — idem, idem, vinte e seis dias.

O «Diário do Governo» n.º 133, II série, de 11 de Junho, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:936<sup>m²</sup>,57, à direita da linha férrea do Cais do Sedré a Cascais, junto à estação da Parede, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Domingos de Rana, concelho de Cascais e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com a estrada nacional n.º 11-1.ª, ao sul com Costa Pereira, ao nascente com a Rua 5 de Outubro e ao poente com Joaquim Silva.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara

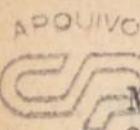
**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

**Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!**

**Talho da CARNE DE CAVALO**

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes. Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com ôsso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00. Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavaio, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame. Dirija-se à Praça do Chile, 14—LISBOA—Telefone: 49002—ENTREGA AO DOMÍCILIO



Municipal de Cascais em harmonia com o disposto no artigo 3º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 144, II série, de 24 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno com a superfície, respectivamente, de 11<sup>m²</sup>,11 e 17<sup>m²</sup>,49, à direita da linha férrea do Norte, a primeira entre os quilómetros 149,190.50 e 149,197.88 e a segunda entre os quilómetros 149,207.72 e 149,222.73, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Albergaria, concelho de Pombal e distrito de Leiria, e confrontam ao norte, nascente a poente com o caminho de ferro e ao sul com a estrada nacional n.º 10-1.<sup>a</sup> classe.

As duas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas em harmonia com o disposto no artigo 3º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 931<sup>m²</sup>,62, à esquerda da linha férrea de cintura do Pôrto, junto do apeadeiro de Rebordões, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Rebordões, freguesia de Paranhos, concelho e distrito do Pôrto, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Oliveira Martins do Rio e ao poente com o caminho público.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal do Pôrto em harmonia com o disposto no artigo 3º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 48<sup>m²</sup>,31, situada à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 4,574.50 e 4,592.50, destinada à construção da 2.ª via entre Contumil e Ermezinde.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o projecto de uma linha de saco a construir no apeadeiro de Almalaguez, da linha férrea de Arganil.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o projecto de uma linha de saco a construir no apeadeiro de Trémoa, da linha férrea de Arganil.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de obras a executar para garantir a visibilidade da passagem de nível ao quilómetro 128,054.50 da linha férrea do Minho, nos termos do decreto n.º 16:734, de 30 de Março de 1929.

O «Diário do Governo» n.º 145, II série, de 25 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada a portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 292, 2.ª série, de 17 de Dezembro do ano findo, aprovando o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 56<sup>m²</sup>,31, situada entre os quilómetros 4,566.00 e 4,592.50 da linha férrea do Minho, destinada à construção da 2.ª via entre Contumil e Ermezinde, por ter verificado que a área a expropriar é inferior à indicada.

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 Eduardo Martins Seromenho & Rosa para execução da empreitada n.º 39 na linha do sul, respeitante a terraplanagens, canos de escoamento de águas, muros de lamas e enrocamento em pedra seca em protecção do aterrado da variante para a construção da estação de Vila Real de Santo António.

**SEGUROS...**

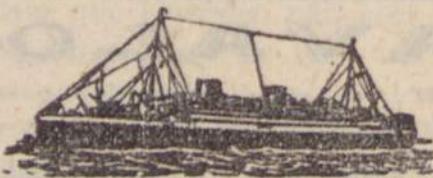
**A MUNDIAL**  
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Séde em Lisboa:  
**Largo do Chiado, 8**

Filial no Pôrto:  
**P. Gomes Fernandes, 10**

Agentes por todo o país

## 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 passageiros 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. Ltda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pôrto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.