

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado 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

1294

16 - NOVEMBRO 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.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

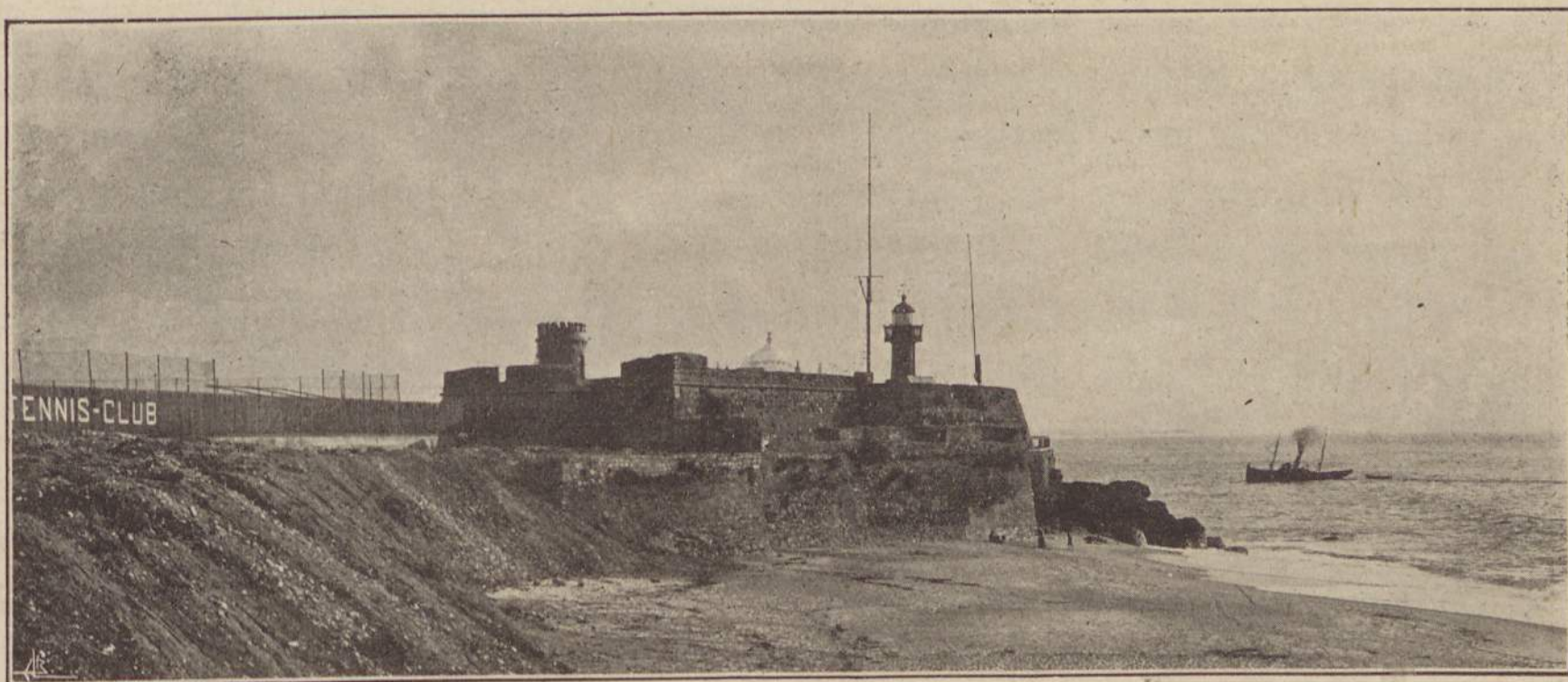
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

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

S U M A R I O

Figueira da Foz, Fortaleza de S. João	583
Tráfego de trânsito através de Espanha, pelo Eng.º <i>J. Fernando de Souza</i>	585
O Resgate dos Caminhos de Ferro, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	586
Sociedade Estoril, por <i>C. O.</i>	588
Há 50 anos	588
«Manual do Viajante em Portugal»	589
Uma homenagem ao jornalista Leopoldo Nunes	589
Imprensa.	589
A Guerra e os Caminhos de Ferro	590
Linhas Estrangeiras	592
O funicular de Sintra	592
Publicações recebidas	592
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	593
Actualidades Cinematográficas, por <i>António de Carvalho Nunes</i>	594
Parte Oficial	595



FIGUEIRA DA FOZ — FORTALEZA DE S. JOÃO

Tráfego de trânsito através de Espanha

DIFICULDADES VENCIDAS

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SÃO de todos conhecidas as dificuldades crescentes com que luta o nosso comércio externo. Faltam os transportes marítimos e os que existem são sobremodo precários e aleatórios.

Tem-se por isso recorrido a transportes terrestres em trânsito através da Espanha, cuja rede ferroviária ficou avariada e desorganizada no que respeita a via, material e pessoal adestrado. É preciso bastante tempo a fim de reconstituir os elementos de uma exploração normal.

Chegou-se a pensar em mandar reparar na Suíça um lote grande de vagões espanhóis para ser consagrado ao tráfego internacional.

Como é sabido, havia antes da guerra uma empresa Duboscq, a cujos vagões eram mudados os eixos em Irun, na fossa especial, de modo que pudessem circular nas vias francesas e peninsular.

Graças às diligências e combinações das empresas portuguesas e espanholas, tinha-se organizado ultimamente êsse transporte em trânsito, feito por vagões completos e combóios especiais, que se fazem quasi em grande velocidade e por tarifa especial, que a mercadoria rica pode comportar.

Para outros transportes mais lentos e de mercadoria de menor valor, tem-se aplicado as tarifas internas espanholas em vez da de 30 centimos por tonelada e quilómetro dos transportes especiais em trânsito.

Recentemente as tarifas internas, que eram de cerca de 9 centimos sofreram um agra-

vamento de 25 %. Houve porém a sem-rasão de tornar êsse adicional de 25 % extensivo à tarifa especial de trânsito de 30 centimos, o que representava agravamento incorportável do custo do trânsito.

As corporações de agentes transitários alarmaram-se com a situação assim creada. Companhias interessadas, Corporações, Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, Organismos respectivos do Ministério dos Estrangeiros, Embaixadas de Espanha em Lisboa e de Portugal em Madrid, engenheiro Júlio Santos, delegado do Governo junto às empresas transitárias, puzeram-se em acção e com tanto critério e boa vontade que venceram.

Honra seja feita ao Governo Espanhol, que se compenetrou das razões alegadas e revogou a disposição, que tornava extensiva aos trânsitos o adicional de 25 % estatuido para as tarifas internas.

Dêste modo tudo ficou como antes e êsses transportes continuarão a ser feitos pela mesma tarifa.

São dignas de louvor todàs as entidades que intervieram no assunto e lograram obter resolução favorável demonstrativa do propósito do Governo visinho de assegurar boas relações dos dois países, com vantagem para as redes ferroviárias, tanto espanholas como portuguesas. Já que o tráfego de passageiros não pode ser restabelecido nas desejáveis condições, que ao menos o de mercadorias circule sem dificuldades.

O Resgate dos Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

O nosso solícito colaborador Sr. Coelho dos Reis enviou-nos o artigo que segue e que publicamos para lhe ser agradável, embora discordamos de várias afirmações nêle formuladas.

Julgamos sobretudo absolutamente inoportuno o alvitre apresentado na conjuntura presente de incerteza e funda perturbação de vida económica de todos os países.

NÃO falseio a verdade dizendo que não se passa um único dia, em que não dedique alguns momentos a assuntos ferroviários, pensando e estudando qual a melhor forma a seguir para pôr o caminho de ferro em Portugal à altura da sua nobre missão, convenientemente apetrechado, de bem servir a Nação, que o mesmo é dizer o público, remunerando ao mesmo tempo o capital accionista, para que não suceda o que está succedendo na C. P. desde 1889 até à data, ou seja há mais de 50 anos em que não tem tido remuneração alguma, o que chega a parecer inacreditável — e a conclusão a que cheguei para que tal se possa conseguir no interesse de todos, é proceder-se ao resgate de todas as concessões e o Estado pôr depois a concurso a exploração de todas as linhas em bases novas, com sangue novo, capitais novos — enfim uma obra nova, acabando-se para isso com os primitivos e rotineiros processos de administração que datam de há mais de 80 anos, e que não estão hoje em harmonia com o momento que passa.

A meu parecer, só com o resgate de todas as concessões é que o assunto se pode resolver definitivamente — e não duvido um momento sequer, que assim pensará também o ilustre engenheiro Ex.^{mo} Sr. Duarte Pacheco, muito digno Ministro das Obras Públicas e Comunicações a cujo talento, patriotismo e energia, o País prestou já o máximo das suas homenagens.

Tudo que não seja o resgate, serão a meu parecer remendos que se deitam, e o caminho de ferro, não resolve a sua situação com remendos, mas sim por meio de uma operação radical, feita por um operador hábil, que não se demore muito com a operação, para que a doença se não agrave — operação que consiste no resgate de todas as concessões, para se proceder a seguir à construção duma obra nova, depois de durante um período de um ou dois anos o governo administrar as linhas por sua conta, para poder averiguar qual o rendi-

mento líquido que a rede ferroviária poderá vir a ter, e poder assim assentar melhor nas bases a estabelecer para o concurso público da exploração de todas as linhas.

É que, resgatadas que sejam todas as concessões de caminhos de ferro, fica desde logo o Governo com as mãos livres para pôr depois a concurso público a exploração de todas as linhas existentes que fôssem julgadas de interesse nacional a continuação da sua exploração acabar com alguma ou algumas de escasso rendimento, modificação de outras, construção ainda de algumas que desde há muito se consideram poderem vir a ser úteis à economia da Nação, e impondo a electrificação num determinado praso, pelo menos às linhas de Lisboa a Cintra e de Lisboa ao Entroncamento.

O resgate de todas as concessões tem ainda a vantagem de facilitar enormemente a regulamentação da exploração das carreiras de camionetes para o transporte colectivo de passageiros e mercadorias, e uma justa coordenação dos transportes por estrada e Caminhos de ferro, de forma a que os encargos, deveres e direitos dêstes dois meios de transporte sejam em tudo iguais ou semelhantes e não como succede presentemente, para que o caminho de ferro possa ter garantido um maior rendimento, de maneira a poder fazer face aos encargos com a sua exploração, com a construção de novas linhas, modificação de outras e electrificação de algumas, e contribuir ainda para que o Estado passe a receber uma importância anual muito maior do que aquela que recebe actualmente.

É que a nova regulamentação dos transportes por estrada, que deveria ser estudada, simultaneamente ou logo a seguir ao resgate dos caminhos de ferro, não seria então feita em benefício das actuais empresas ferroviárias, mas sim em benefício do Estado, para que as empresas que concorressem ao arrendamento dos caminhos de ferro pudessem oferecer uma renda anual tanto maior, quanto maior fôssem as receitas de exploração — o que facilmente se poderá conseguir com uma nova regulamentação dos transportes por estrada, por estes darem bem margem para isso.

As condições para se proceder ao resgate das várias concessões dos nossos caminhos de ferro, estão devidamente reguladas nos respectivos contratos.

Citarei para exemplo o que a êste respeito consta

do contracto de concessão por 99 anos para a construção e exploração das linhas férreas Norte e Leste no seu artigo 26.º por serem as mais importantes do País, exploradas pela C. P., condições estas que são análogas às de todas as outras linhas.

Diz este artigo:

«Logo que tenha expirado o praso da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo, seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que para isso tenha direito a receber d'ele indemnisação alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo o arbítrio dos louvados.»

A clareza d'este artigo, magistralmente redigida, não deixa margem à mais pequena dúvida sobre a sua interpretação e forma exacta a seguir quando expirar o praso das concessões, que para a do Norte e Leste se avizinha, pois faltam apenas cerca de 17 anos.

Sabe-se pois, que quando expirar o praso de qualquer concessão, a empresa entregará ao Governo em bom estado de exploração o caminho de ferro com todo o seu material fixo, seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber do Governo, a mais pequena indemnisação — mas o material circulante, carvão e outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo, será por este pago à empresa segundo o arbítrio dos louvados.

É pois o artigo 26.º do contrato da concessão do caminho de ferro Norte e Leste que regula a maneira de liquidar a entrega do referido caminho de ferro ao Governo quando terminar o praso da concessão — e cita-se este artigo ao tratar do possível e próximo resgate de todos os caminhos de ferro, por haver uma certa ligação com o resgate, assunto este, que está porém regulado no artigo 27.º da referida concessão.

Diz o artigo 27.º:

«Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos a datar do praso estabelecido para a conclusão de ambas as linhas, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira. Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido àquele em que a remissão deve efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitue a importância de uma anuidade que o Governo pagará à empresa durante

cada um dos anos que faltarem para terminar o praso da concessão. Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base d'este cálculo.

«Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na ocasião de serem entregues pelo preço da avaliação».

Verifica-se pois, que para se resgatarem as concessões inteiras das linhas ferroviárias do País, o Governo pagará às empresas o preço da remissão das respectivas concessões, que será igual à soma do produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido àquele em que a remissão se deve efectuar, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma anuidade que o Governo entregará à empresa durante cada um dos anos que faltam para terminar o praso da concessão importância esta que nunca poderá ser inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base do cálculo.

Além da anuidade que o Governo terá de pagar à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o praso da concessão, pagará também à empresa na ocasião da sua entrega pelo preço da avaliação, o carvão, coke ou outros abastecimentos.

Não diz o artigo 27.º, artigo que trata do resgate, como se procederá para com todo o material circulante e outros provimentos, que no fim das concessões serão entregues ao Governo, mas pagos por este às empresas, segundo o arbítrio dos louvados.

Conjugada a doutrina do artigo 26.º com a do 27.º, depreende-se que na ocasião do resgate de qualquer concessão, todo o material circulante e provimentos que forem entregues ao Governo, serão avaliados por uma comissão de árbitros para serem pagos à empresa logo que tenha expirado o praso da concessão, a não ser que por acôrdo, o Governo resolva pagar antecipadamente, isto é na ocasião do resgate, mas neste caso terá que se achar a meu parecer — qual a importância a pagar de pronto, importância que somada com os juros compostos durante os anos que faltarem para terminar o praso da concessão, a uma taxa por exemplo de 4 %, de uma quantia igual ao valor do material circulante e provimentos que foram entregues ao Governo na ocasião do resgate, importância que poderia ser paga em títulos do Estado da referida taxa, ou então o Governo pagar de pronto o valor achado pelos louvados, também em títulos do Estado da referida taxa de juro, com o primeiro coupon a receber a partir do ano immediato àquele em que terminar o praso das concessões.

SOCIEDADE ESTORIL

Foi escolhido para seu director o illustre
engenheiro CANCELA DE ABREU

O Concelho de Administração da Sociedade Estoril escolheu para o cargo de director da mesma Sociedade, o nosso querido amigo sr. engenheiro Cancela de Abreu, que já exercia o cargo de sub-director e que substituiu a vaga aberta pela morte do não menos illustre engenheiro Manuel Belo.

O sr. engenheiro Cancela de Abreu foi sempre um funcionário zeloso e competente e, tão brilhantes têm sido as suas faculdades de trabalho e inteligência, que ao ser recebida a notícia da sua nomeação para o cargo de director da Sociedade Estoril, o pessoal se entusiasmou e fez sentir-lhe o agrado com que recebera a simpática notícia.



ENGENHEIRO CANCELA DE ABREU

Nós já conhecíamos o sr. engenheiro Cancela de Abreu há muitos anos e tivemos ocasião de apreciar as suas qualidades de carácter e camaradagem, quando do último Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que teve lugar em França, durante o período da guerra Civil de Espanha, no qual fez parte como delegado do governo pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Nas suas notas biográficas encontramos que é deputado à Assembleia Nacional, onde, entre outras questões tratou do problema das comunicações postais e telegráficas entre Portugal e o Brasil. Foi membro das comissões concelhia e executiva da União Nacional; delegado de Portugal em vários congressos de caminhos de ferro e de engenharia, realizados no estrangeiro; vice-presidente da Ordem dos Engenheiros, vice-presidente da delegação portuguesa do Comércio Internacional, etc. Em 1935, como delegado de Portugal na Conferência Parlamentar de Londres proclamou a necessidade de todos os países pagarem, prontamente, como nosso o País, os seus encargos. Foi, também, um dos membros da comissão enviada ao Brasil para estudar as relações económicas luso-brasileiras e foi oficial miliciano na C. E. P., na guerra de 1914-18.

Possue, entre outras distinções, as medalhas de Vitória e Campanhas do Exército Português.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao engenheiro Cancela de Abreu o seu cartão de parabéns, cartão extensivo ao pessoal da Sociedade Estoril pela feliz escolha. — C. O.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Novembro de 1891)

Fabrica de papel do Prado

Entre os melhoramentos materiais que preparamos na nossa folha para o proximo anno, figura o novo papel que a fabrica do Prado está fazendo *especial e exclusivamente para a Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O do jornal será branco, calandrado, abandonando-se, portanto, o uso do côr *bull*, que adoptámos desde o principio da publicação mas que temos visto não nos offerece bom resultado para a impressão de gravuras.

O das capas será verde de um verde de muito melhor aspecto do que o actual, fazendo sobressahir os annuncios que serão também reformados.

Desde o principio da nossa publicação que temos empregado sempre papel e tinta de fabricação portugueza, sendo ha dois annos papel do Prado, e agora muito mais razão temos para isso com o novo fornecimento, visto que a nossa encomenda va e ser executada com todo o esmero com que ultimamente são feitos os trabalhos d'aquella fabrica devido isto aos incansaveis esforços dos directores da companhia, e especialmente do que mais activa parte toma na gerencia das fabricas, o sr. Delphim Guimarães.

A fabrica de papel do Prado é uma das que honra a industria portugueza, e bem merece que todos lhe dêem a preferencia, pelo esmero e promptidão com que são executadas as mais importantes encomendas. E por isso que poucos são já os nossos collegas que usam hoje papel estrangeiro, e ainda ultimamente o *Seculo* que o importava da França, passou a ser consumidor da fabrica do Prado que lhe offerece muito mais vantajosas condições.

Congresso de Caminhos de Ferro

Para a 4.^a sessão, em S. Petersbourg, no anno proximo, ha já incriptos 280 representantes de administrações de caminhos de ferro e 30 governos. A extensão assim representada eleva-se a mais de 190.000 kilometros.

As maiores notabilidades administrativas e technicas da França, Inglaterra, Suissa, Austria-Hungria, Russia, Italia, Hespanha, Belgica, Suecia e Noruega já enviaram os seus relatorios.

O programma definitivo não poderá ser formulado antes de meiado de dezembro. A reunião do congresso effectuar-se-ha de 10 a 20 de junho de 1892.

Propulsores nas vias férreas

Neste interessante artigo do nosso colaborador, eng.^o Américo Augusto Vieira de Castro, publicado no n.^o 1293, por lapso, passaram algumas «gralhas», de que fazemos as respectivas rectificações:

Na 2.^a columna da página 569, linha 26, escapou a palavra «se» antes do verbo «coaduna»; na 2.^a columna da página 570, linha 11, lê-se «pesavam» em vez de «pesaram»; na mesma columna, linha 21, na citação latina, saiu «more» em lugar de «mare». Ainda na citada columna saiu *tem que ser* em vez de *tem de ser*, como estava no original.

Que o illustre autor e os nossos leitores nos relevem estas involuntárias faltas.

«Manual do Viajante em Portugal»

Mais algumas apreciações da Imprensa

Das *Novidades*, de 10-10-941:

Apareceu há pouco o II volume da sétima edição desta obra que Mendonça e Costa iniciou e foi continuada por Carlos d'Ornellas.

Quando da publicação do I volume encarecemos, como devíamos e sem favor, o valor do «Manual». Nada temos a retirar ao que então dissemos. É, de facto, obra útil a todos que desejem viajar no Continente.

O autor dividiu o trabalho em quinze excursões e nestas dá-nos vários itinerários, salientando os locais e monumentos dignos de serem visitados. Fornece ainda elementos históricos e foca vários aspectos de diversas regiões.

Inclui também itinerários de excursões ao país vizinho e a Paris. A Obra é completada com mapas e plantas.

Do *Sempre Fixe*, de 8-10-941:

Carlos d'Ornellas compete, em matéria de viagens ferroviárias — ou ele não fôsse director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»! — com o conhecido Lopes da Vacuum, o «infatigável viajante». E isso o leva, num impulso de solidariedade com os que nunca se conservam satisfeitos no mesmo sítio, a fazer anualmente uma nova edição do «Manual do Viajante em Portugal», em boa hora iniciado pelo falecido L. de Mendonça e Costa.

A 7.^a edição — que temos à vista — contém nada menos que isto tudo: itinerários de excursões em todo o país e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona, e mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, do Porto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

Com este «Manual» na «mão», só se tornam necessários para fazer a felicidade duma pessoa com desejos de viajar, um bilhete para a viagem... e «massa» para as conseqüentes despesas...

De *O Século Ilustrado*, de 8-11-941:

Este «Manual do Viajante em Portugal», edição de 1941, obra pensada e escrita por Carlos d'Ornellas, nosso ilustre camarada de Imprensa, está a alcançar um tão invulgar êxito de venda que, por isso mesmo, dispensaria bem quaisquer outros elogios. Não nos podemos furtar, entretanto, a marcar o seu alcance e a sua utilidade.

Se saber viajar não foi nunca ciência colectiva, em Portugal, não é menos certo que poucas ou nenhuma fontes contávamos onde o candidato a viajar pudesse beber os mais comesinhos ensinamentos. Carlos d'Ornellas, com afino e talento, criou, pois, com o seu «Manual do Viajante em Portugal», que vai já no sétimo ano, uma fonte de interesse para todos quantos querem correr e admirar o País. Fala de tudo: das estradas, das pontes, dos rios, dos monumentos, das obras da natureza e das obras dos homens, dos itinerários a seguir, do que se deve admirar, enfim, em duas, três linhas, dá-nos uma pequenina lição de história, fornece-nos elementos preciosos, presta-nos indicações inestimáveis.

Recomendamos a todos quantos querem conhecer melhor a nossa terra o «Manual do Viajante em Portugal», obra verdadeiramente nacionalista, no sentido objectivo da palavra, pois nos põe diante dos olhos, como num «écran», a Nação, a sua paisagem, as suas riquezas naturais, tudo, em suma, que constitui Portugal e é digno de admiração.

UMA HOMENAGEM AO JORNALISTA

LEOPOLDO NUNES

Vai realizar-se, em Vila Franca de Xira, um banquete de homenagem ao jornalista Leopoldo Nunes, que será proclamado «Ribatejano de Honra», distinção que lhe é concedida, muito justamente, pelo seu entusiasmo e carinho dedicados àquela região na sua longa vida de distinto jornalista. Depois, como a região de Ribatejo é toda uma colmeia de aficionados e amigos do toureio, a que Leopoldo Nunes tem dedicado, também, o prestígio da sua pena brilhante, de admirar não é que se lhe preste esta significativa homenagem — a de ser um «Ribatejano de Honra», êle que já o é pelo coração.

O Ribatejo deve-lhe esta homenagem. Realizá-la e compri-la é um dever que todos nós apaiamos e aplaudimos. E Leopoldo Nunes

sentir-se-á, certamente, satisfeito, não pela homenagem, embora justa, que lhe prestam, mas sobretudo por ter sido compreendido na sua estima por uma das mais belas regiões de Portugal — o Ribatejo.

A comissão promotora dessa manifestação é constituída por elementos de categoria do Ribatejo.

O banquete terá lugar no dia 23 do corrente, podendo as inscrições fazer-se na tabacaria Mónaco, no Rossio, e na Redacção do jornal *Vida Ribatejana*, em Vila Franca de Xira.

Aplaudindo e secundando, de todo o coração, essa homenagem, desde já abraçamos Leopoldo Nunes — amigo e camarada de longos anos, felicitando também a comissão organizadora daquela festa pelo que de justiça e de merecedora homenagem traduz com o seu gesto ribatejano e luso.

A todos, pois, os nossos parabéns.



LEOPOLDO NUNES

Imprensa

«CORREIO DE PORTALEGRE»

Sob a direcção do sr. dr. António Dias da Silva Curado, iniciou há pouco a sua publicação o «Correio de Portalegre». É um novo semanário, de feição nacionalista, bem redigido e de excelente apresentação gráfica, que além da doutrina que o anima, se propõe defender os interesses do distrito.

As nossas melhores saudações.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLI

Pela «D. N. B.» sabe-se que aviões alemães atacaram, no sector Sul da «frente», tropas concentradas, assim como instalações ferroviárias. Na região de Saporójie, aviões de combate alemães surpreenderam, em vários pontos, tropas soviéticas a tomar combóios. Imediatamente as estações foram atacadas e as tropas reunidas nas imediações sofreram perdas sangrentas.

A arma aérea alemã bombardeou objectivos importantes para a guerra, com bom resultado, nas imediações de Driansk. A estação do caminho de ferro e as instalações anexas receberam pesados «golpes» com bombas de grosso calibre. Vários depósitos de munições dos russos foram pelos ares. Aquele importante centro de comunicações ficou destruído. No sector de Orel descarrilaram muitos combóios, devido à acção das bombas dos aviões.

— Segundo a «U. P.», registou-se mais um acto de sabotagem nas linhas férreas da França ocupada. O atentado deu-se em Leman, tendo ficado interrompidos os serviços ferroviários durante trinta horas, entre Paris e o litoral bretão. Foram presos numerosos ferroviários franceses, que terão de comparecer perante o Tribunal de Guerra.

— A «D. N. B.» informa que a aviação alemã bombardeou as linhas do caminho de ferro de Poltava-Kharkov e Kiev-Brovary. Essas linhas foram interrompidas em vários sítios. Na linha Konotop-Igov-Kursk-Ore, foi destruído por bombas grande número de transportes.

— A «E. T.» diz que a resistência dos checos contra os alemães, que foi sem dúvida o que provocou a nomeação de Heydrich, atingiu grande extensão nas últimas semanas. Dão-se sérios e ininterruptos acidentes ferroviários, a maior parte nas linhas que ligará directamente as regiões industriais da Áustria com as zonas da «frente» oriental, na Rússia. Combóios de tropas chocam com os de mercadorias nas estações mais importantes, como Bratislava, Holesovice — nos subúrbios de Praga — Viasska e Polanka, ficando sempre o tráfego interrompido por vários dias.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que na cidade de Haltscheu, deu-se uma colisão entre dois combóios de mercadorias. O condutor da locomotiva

de um deles não viu o sinal de «via impedida», o que motivou o embate. Não há mortos nem feridos. Os prejuízos materiais são consideráveis.

— A «D. N. B.» diz que a aviação alemã destruiu a estação ferroviária de Kharkov. O facto representa um golpe muito duro para os bolchevistas. Aquela cidade é um entroncamento de caminho de ferro de grande importância, pois cruzam-se ali oito linhas. Uma das três vias que ligam Moscovo com o Sul passa por Kharkov, outra vai daqui a Leningrado, passando por Briansk. Kharkov está ainda ligada com a bacia do Doneta e com a região mineira de Krivot Rog, já ocupada, por uma linha dupla. Tanto sob o ponto de vista estratégico como no da economia militar, a perda da referida estação deve considerar-se um duro golpe dado nos bolchevistas. A aviação alemã operou, com excelente eficácia, no sector Norte da «frente» Leste. Dois transportes bolchevistas, com a deslocação total de 3.000 toneladas, foram atingidos e gravemente avariados, por bombas, no golfo da Finlândia. A linha férrea de Murmansk foi interrompida, em consequência da destruição de uma ponte. Outra linha ferroviária importante da «frente» do Mar Ártico foi também interrompida em vários pontos, em consequência de golpes em cheio, que atingiram as vias.

— Sabe-se, pela «D. N. B.», que aviões de combate bombardearam com muito êxito colunas inimigas e vias férreas, no sector central da «frente» Leste. Outros ataques aéreos visaram as instalações de abastecimento de Leningrado.

— Pela «R. R.» sabe-se que na «frente» de Tobruk, durante acções locais as tropas italo-alemãs fizeram alguns prisioneiros. Unidades aéreas do «eixo» efectuaram novas acções ofensivas contra a praça forte de Tobruk e na zona de Marsa-Matruh, atingindo, com muitas bombas de diferentes calibres instalações do porto, baterias, depósitos de material, concentrações de auto-carros, instalações ferroviárias, acampamentos e aeródromos. Foram observados incêndios e explosões.

— A «D. N. B.» diz que foram desfeitos 13 combóios, 21 locomotivas, 4 estações, uma ponte de caminho de ferro, 244 veículos de toda a espécie, 9 carros blindados, entre os quais 6 dos mais pesados, e 8 canhões. Além disso, foram danificadas 4 vias férreas e 18 combóios, a oeste de Moscovo. Alguns sectores das vias ficaram destruídos.

— A «O. F. I.» informa que a progressão das tropas finlandesas continua de Petrozavodsk ao longo do caminho de ferro de Murmansk, em direcção a Kondapoga, na margem ocidental do lago Onega. Parece que as tropas finlandesas neste sector são mais importantes do que as soviéticas. Ao sul do lago Onega, as tropas de Mannerheim avançaram ao longo do Svir, atravessaram o canal

Onega, ao Sul do lago, e tomaram a aldeia de Vytegra, na margem oriental. Parece quererem estabelecer uma base e progredir para o Norte, ao longo da margem oriental do lago Onega, para cortar o caminho de ferro que liga Murmansk à linha Arkangel, via Vologda. Semelhante operação cortaria aqueles dois portos russos, impedindo a chegada de abastecimentos pelo Norte.

— A «R. R.» transmitiu o seguinte comunicado do Grande Quartel General das Forças Armadas italianas:

Na «frente» de Tobruk, o inimigo renovou as tentativas de ataque às quais foram imediatamente inutilizadas pelo pronto fogo das nossas tropas. Aviões italo-alemães voltaram a bombardear, com êxito, objectivos daquela praça forte, e bem assim instalações ferroviárias e aerodromos em Marsa-Matruh, tendo ocasionado novos destroços. A aviação inimiga efectuou incursões contra Bengazi e Tripoli; as bombas lançadas atingiram algumas casas, tendo ocasionado um único ferido.

No sector de Gondar, os nossos destacamentos de reconhecimento puseram em fuga elementos avançados inimigos.

— A «E. T.» diz que bombardeiros médios fizeram uma série de ataques, com êxito, contra objectivos militares de Siderna, Soverato e Locri, no Sul da Itália. Em Locri foi atingida uma fábrica e um edifício, ao Sul da cidade. Em Siderna, incendiou-se uma outra fábrica e uma geradora de gás, avistando-se o fumo a muitas milhas de distância. Deflagraram grandes incêndios em Soverato. As nossas bombas atingiram também edifícios militares e um comboio que se encontrava na estação. Realizaram-se outros «raids» contra Cantanzaro Marino, onde os nossos aviadores atingiram uma fábrica e o caminho de ferro. As posições de defesa antiaérea foram reduzidas ao silêncio pelo fogo das nossas metralhadoras.

— A «D. N. B.» anuncia que informações de origem militar dizem que, na «frente» Leste, a «Luftwalfe» executou destruições metódicas e ininterruptas da rede de caminhos de ferro soviéticos, com grande êxito. Três linhas de caminhos de ferro muito importantes para os reforços bolchevistas foram interrompidas, em vários pontos do sector central. As estações de Losowaja e de Gorodischtsche foram de novo bombardeadas e vários comboios atingidos. Explodiu um comboio de mercadorias. No sector Norte da «frente» o abastecimento das tropas soviéticas foi interrompido pela destruição de importantes centros de circulação e de linhas do caminho de ferro. No entanto, segundo notícias também de origem militar, os ataques da aviação naquela zona visaram, principalmente, os depósitos de munições e posições de baterias soviéticas, no sector Norte da «frente» Leste.

— A «D. N. B.» foi informada de que formações da aviação alemã bombardearam em vagas consecutivas, as tropas bolchevistas cercadas a Noroeste do lago Ilmen. Os russos tiveram mortos e feridos e perderam grande quantidade de material, 28 comboios de transporte foram gravemente atingidos e ficaram imobilizados nas linhas.

— A «O. F. I.» diz que a agência Chekiaí anuncia: «As tropas chinesas na região de Chang-Chá ocuparam os pontos estratégicos importantes de Taoling e Hustang, na linha das defesas exteriores de Han-Keu. As unidades chinesas atacaram o caminho de ferro, interceptando as comunicações com Wu-Chang e Han-Keu. Por outro lado, as tropas chinesas que operam na parte inferior do rio Han ocuparam Chang-Chie-King e puseram o cerco a Chien-Kiang, a 150 quilómetros em linha recta a Oeste de Han-Keu.»

— A «D. N. B.» diz que dezasseis estações ferroviárias foram seriamente atingidas pelas bombas e, em parte, destruídas. Quatro comboios e oito locomotivas foram destruídos e grande número pôsto fora de serviço. Um depósito de munições dos soviets, atingido por várias bombas explodiu.

— Pela «E. T.» sabe-se que o secretário da Marinha, Knox, manifestou aos jornalistas a sua confiança em que o Exército russo se aguentará durante o Inverno. «Entretanto, disse, os abastecimentos norte-americanos, em quantidades cada vez maiores, chegarão à Rússia». A esse respeito sabe-se que os Estados Unidos vão aumentar a capacidade de transportes do caminho de ferro transiberiano depois da aprovação da nova Lei de Empréstimo ou Aluguer, pelo Congresso, tornando-o uma das mais importantes vias para a circulação de material de guerra dos Estados Unidos e da Inglaterra para a Rússia. Há informações de que a Gran-Bretanha pediu aos Estados Unidos e ao Canadá que fornecessem materiais para o melhoramento da via férrea, bem como o material rolante. Consta, também, que os Estados Unidos foram solicitados para enviar, com urgência, 200 locomotivas e 4.500 vagões de mercadorias.

— A «D. N. B.» informa que durante as operações da «frente» Leste, poderosas formações de aviões de combate alemães bombardearam os caminhos de ferro que se dirigem ao Mar Branco. As vias foram destruídas em vários pontos, e numerosos comboios ficaram destruídos.

— A «D. N. B.» anuncia que na via férrea de Murmansk, um comboio em marcha foi destruído pelas bombas alemãs. O mesmo aconteceu a várias instalações e a alguns trôços da linha.

— A «E. T.» diz que foram atacados o caminho de ferro e uma fábrica em Ragusa e outra fábrica em Likata. Destas operações não regressou à base um dos aparelhos ingleses.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑHA Por decreto de 2 de Setembro do corrente ficou nomeada a Junta Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por estradas da qual fazem parte os srs.: Gregório Pérez Conesa, presidente do Conselho de Administração da Rede Nacional de Caminhos de Ferro; Francisco Javier Marquina Borra, Pedro González Bueno e Eduardo Alfonso Quintanilla, Conselheiros da Rede Nacional; José Maria Torroja de Miret e José Huidobro Polanco, da Federação de Caminhos de Ferro de Via Estreita; Rafael López e Sánchez Sandino, Francisco Ruiz López e Carlos Fesser y Fernández, do Conselho Directivo dos Transportes por Estrada; representante do Ministério da Fazenda, Enrique Galabía López; representante do Ministério do Exército, General de Brigada Luis Barrios Miegimolle; representante do Ministério da Agricultura, Enrique Durán de Cottes y Arregui; representante do Ministério do Trabalho, José Luís de Goyoaga Escario; representante do Ministério da Indústria e Comércio, Luis Nieto Antúnez, Julio Redondo Grondona, chefe de Secção de Transportes por Estrada, no Ministério de Obras Públicas; Ricardo Aguilera e Cappa, representante dos Serviços de Inspeção do Estado nos Caminhos de Ferro; representante dos Sindicatos Nacionais Industriais Fernando Valenzuela Suárez, e representante dos Sindicatos Nacionais Agrícolas, José Diaz Pla.

— O Governo autorizou o Conselho de Administração da Rede Nacional de Caminhos de Ferro Espanhóis a elevar os ordenados e as férias do seu pessoal pela seguinte forma:

Até 4.000 pesetas anuais	45 %
De 7.000 até 10.000	35 %
De 10.000 a 15.000	30 %
De 15.000 a 18.000	25 %
De 18.000 a 26.000	15 %

Isto para ordenados.

Para as férias:

Até 12 pesetas diárias	45 %
De 12 pesetas a 17	40 %
Mais de 17,50.	35 %

Todo este aumento é a título de subvenção.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

O FUNICULAR DE SINTRA

Deve ser publicado amanhã o decreto que manda seja prorrogado até 31 de Dezembro próximo futuro o praso, concedido pela portaria de 14 de Dezembro de 1939 e ampliado pela de 29 de Agosto de 1940 e 27 de Maio de 1941, para a firma Sanfer, Limitada, apresentar o projecto definitivo de uma linha férrea funicular entre a Vila de Sintra e o Parque da Pena.

Publicações recebidas

Relatório do Colégio Almeida Garrett, do Pôrto.

Do acreditado "Colégio Almeida Garrett", que não só honra o Pôrto, onde se encontra modelarmente instalado, mas também todo o país, recebemos o Relatório referente à sua actividade exercida durante o período lectivo de 1940 a 1941.

Dirigido pelos ilustres e abalisados professores P.^o Guimarães Dias e P.^o Adão de Carvalho, eng.^o J. Vieira de Araújo e drs. Carlos de Aguiar, Avelino Soares e A. Fernando de Carvalho, e possuindo um vasto corpo docente e auxiliar, o movimento escolar dêste Colégio registou o número de 644 alunos, dos quais 131 eram internos.

Os seus resultados de bom aproveitamento e as suas festas culturais consagram o "Colégio Almeida Garrett" como um dos mais completos estabelecimentos de ensino no país.

Psicotécnia — Revista científica de Madrid

Recebemos a visita duma notável revista trimestral órgão do Instituto Nacional de Psicotécnia, que se publica em Madrid, e na qual colaboram algumas sumidades científicas.

No número presente, com data de Abril, colaboram entre outros os professores, dr. Ricardo Ibarrola, director do Instituto Nacional de Psicotécnia, que se ocupa da Influência dos complexos subscientes na escolha profissional, e José Plata, que publica um interessante estudo sobre A sensibilidade tátil dos cegos em relação com a dos videntes.

Agradecemos a visita da magnífica revista *Psicotécnia*.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

O Gonzaga, no AVENIDA

Ramada Curto é um dos príncipes da literatura dramática portuguesa da atualidade. Todos os anos brinda o público com uma peça, produto do seu grande e maleável talento aliado ao profundo conhecimento que tem da vida e das coisas. O «Gonzaga» é uma figura de pura fantasia, no entanto se houver algum homem que com ele se pareça é apenas mera coincidência, como se diz nas fitas de cinema. Quem é o «Gonzaga»? É o homem perfeito, sem defeitos e apenas com qualidades.

Diz Ramada Curto que os homens não devem gostar da sua peça. E porquê? Por lhes ter chamado levianos, inconstantes, etc.? Mas isso não é razão. O público talvez não tivesse gostado apenas da cena do 3.º ato que é inesperada e absurda, tornando real uma figura imaginária. De resto Ramada Curto mostrou que tem uma formidável imaginação fazendo aparecer figuras que não entram em cena, como seja o tal «Gonzaga», o «Fernando de Melo» e o «Luisinho de Albuquerque». É facto que aparece um «Gonzaga» jardineiro, mas esse nada tem que ver com o outro, o tal, o «Perfeito».

A dialogação é esplêndida e se numa ou noutra passagem se divisa a maneira habitual de escrever de Ramada Curto, noutras há que foge muito à ironia, marcando a sua personalidade como dramaturgo de garra e completamente perfeito, e assim o Supremo Tribunal da Crítica para quem apelou (não confundir com o Sindicato Nacional da Crítica) decerto lhe terá perdoado a maneira rápida como fez terminar a acção. E «Gonzaga» tem teatro, muito teatro e do bom. A luta entre o amor que é o maior bem da vida e o dinheiro que só faz mal a quem o não tem, está nitidamente vingada e chega-se à conclusão de que na vida de uma mulher «O Gonzaga» é como que a sorte grande, que só sai aos outros. Existirá no mundo algum «Gonzaga»?

Cenas a destacar: «Tia São e Albuquerque», «Tia São e Jardineiro», «Tia São à janela», «Tia São e Elvira», Elvira ao telefone», «Tia São ao telefone», «Elvira e Eugénia», «Criada no final do 2.º acto», «Elvira e Cabral». Isto não quer dizer que as outras não sejam interessantes, mas as que citei são as que mais ficam na memória.

Maria Matos na «Tia São» diminutivo de «Conceição»

foi terna, romântica, lunática e sobretudo uma grande actriz. Não há adjetivos para antepor à maneira como interpretou o seu difícil mas ao mesmo tempo simpaticíssimo papel. E o público devia ter-lhe dado uma salva de palmas, depois da cena com o jardineiro, que é talvez a mais difícil da peça. Maria Helena na «Elvira» foi a mulher ativa e orgulhosa para esconder o sacrifício de ter casado com um homem que não ama, para se amparar na vida, ela que era orfã de pai e mãe. Todas as cenas em que intervem foram muitíssimo bem representadas. Amélia Pereira, esplêndida actriz, encarnou na perfeição a «Tia Júlia» que não tem papas na língua, dizendo tudo quanto é preciso e na frente das pessoas. Alda Ultz na «Eugénia», papel de responsabilidade, deu-lhe toda a alegria, amor, revolta e energia. Lucia Mariali foi uma «creada» ladina, tendo marcado muitíssimo bem a cena final do 2.º acto. Assis Pacheco no «Jardineiro» foi mestre. A cena única em que intervem e somente com Maria Matos, foi qualquer coisa de grande, de magistral. Alfredo Ruas, magnífico actor, mestre em composição e que não tem o retrato na fachada exterior do teatro, deu-nos um «Albuquerque» quasi terrível, mas perfeito de naturalidade e de expressão. Alvaro Benamor no «João», moço apaixonado, mas um tanto ou quanto creançola, apesar de estar quasi doutor. Erico Braga no «Cabral» foi de grande naturalidade e comicidade. Gosto imenso de o ver representar estes papeis que lhe estão na caixa e que ele interpreta muito à vontade.

Encenação magnífica de Maria Matos. Cenários agradáveis de Baltazar Rodrigues. Cena única com interiores elegantes.

Ir ao Avenida vêr «O Gonzaga» impõe-se a todos aqueles que gostam de bom teatro muito bem representado.

A Marcha de Lisboa, no APOLO

O velho teatro da Rua da Palma reabriu as suas portas e em boa hora o fez, para apresentar a revista em 2 actos e 25 quadros, original de Alberto Barbosa, José Galhardo, Fernando Santos e Almeida Amaral, intitulada «A Marcha de Lisboa» com música de Raul Ferrão e Carlos Dias, que dirigiu a orquestra, guarda-roupa de Paiva sob figurinos de Gico e Bruno, e cenários de diversos.

Trata-se de um passatempo curioso, interessante e engraçado, em que as rábulas se sucedem ininterruptamente no primeiro acto, rareando mais no segundo onde abunda a fantasia. Se eu fôsse aos autores, passava para o segundo acto algumas rábulas do primeiro, e intercalaria neste, alguns números de fantasia que abundam no segundo. Ficaria a revista um pouco mais equilibrada. Isto não quer di-

zer que o espectáculo não seja bom. Pelo contrário tanto eu como o público da première, que como se sabe é exigentíssimo, achámos muitíssimo bom e aplaudimos com frenesi.

Alberto Barbosa, principalmente, conhece muito bem o público e sabe perfeitamente adoçar-lhe o paladar, dando-nos números para todos os gostos, ora sentimentais, ora patrióticos, ora cómicos, ora cheios de graça e espírito, tudo muito bem doseado, de maneira a agradar a gregos e troianos, sem alusão à parceria com este nome.

Começa o espectáculo com um prólogo interessantemente escrito e magistralmente interpretado por Irene Isidro. Este número dispõe muitíssimo bem o público. A seguir do prólogo um quadro de fantasia, apresentando as diversas terras de Portugal que vem cumprimentar Lisboa. Aparece neste quadro o compadre da revista, que faz uma apresentação magnífica continuando assim a entusiasmar-se o público. E depois... a revista com os números soltos, sempre acompanhados por apreciações feitas a tempo pelo compadre «Zé dos Pacatos», muito bem representado por Soares Correia, bom artista, muito consciencioso e correcto.

Estevão Amarante, além de ter ensaiado o poema da revista, interpretou como só ele o sabe fazer, as seguintes rábulas, todas de tipo diferente mas sempre adaptáveis ao feitio do artista. «Açoreano», de dialecto difícil que o artista estudou com pormenores. «Manél das Berças», magnífica charge aos ricos do volfrâmio, e que não sabem ler nem escrever. «Velho estudante», esplêndida rábula evocando a mocidade antiga e que tão diferente é da actual. Este número obrigou os autores da letra e da música a virem ao palco agradecer as ovações. Talvez um caso inédito nos anais do teatro ligeiro. Por fim a «Menina de 80 anos», feita por Amarante em «travesti». Todos estes números foram aclamadíssimos e o do «Velho estudante» é daqueles que não esquece e ficariamos toda a noite a ouvir Amarante, com grande deleite espiritual. Bonita letra, bonita música, magistral desempenho.

Irene Izidro, esplêndida actriz de alta comédia, mas que interpreta muito bem alguns números de teatro ligeiro, tem na «Marcha de Lisboa» um bom trabalho. À parte o «prólogo» a que acima me refiro, interpretou «Janelas de Lisboa» número de fantasia, «O Marialva», de grande poder evocativo (apenas não gosto de ver Mascarenhas misturado com Mousinho), «D. Rufo», de grandíssima fantasia, principalmente na côr dos fatos e da luz. «O 37», soldado que foi para as Colónias e que dita muitíssimo bem uma carta, tão rapidamente que obriga o «Pereira Saraiva» a ser taquígrafo, «Mulher moderna», charge espirituosa aos tecidos das toiletas femininas, e «Carnaval», seu último número. Irene Isidro portou-se briosamente em todas as suas rábulas.

E agora sigamos a ordem do programa. Maria Albertina, que reapareceu, parece-nos ter a voz um pouco velada. Cantou vários fados e um samba, com a sua maneira muito especial, que foi evacionada. Apenas discordo que se meta com as pessoas que estão na plateia, tanto mais, que o papel não o exige. O público é sempre digno de respeito.

Virginia Soller, magnífica rabulista, estava ótima em todos os seus números. A salientar o «Santo António», de sabor irónico e tomou parte no terceto magnífico com Armando Machado e Reginaldo Duarte. Este terceto é um dos pontos capitais da revista. Também Virginia Soller deu toda a alegria e vivacidade à «Marina-cantadeira».

Maria Reis chefiou dois quadros «Lisboa Amada» e «Madame Charge». Fê-lo com bastante distinção e elegância. O seu número de «Senhora higiênica» não surtiu no público o efeito desejado, apesar de ser da actualidade.

Suécia Gonçalves, com a sua voz fresca, é um elemento muito aproveitável neste género de teatro.

Pereira Saraiva e Reginaldo Duarte em vários números de revista, contribuíram para o seu agrado.

Bailados por Francis e Ruth. O primeiro «Romeu e Ju-

lieta» é todo cheio de atitudes plásticas. O segundo «Madranga», tem o cunho popular, se bem que artístico.

Black e Borba, são outros bailarinos, mas no género excêntrico, que agradaram.

Os quadros são muitíssimos e por isso não há que destacar. A não ser um friso de artistas, interpretado pelas «girls», que se mostraram muitíssimo bem ensaiadas e disciplinadas, sob a direcção de Charles.

Et... voilà.

Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

O Pai Tirano — Sete semanas no maior cinema de Lisboa, o «Eden», consagram a 1.ª Produção António Lopes Ribeiro. Trata-se duma comédia bem urdida, assente num argumento de traça segura, da autoria de António Lopes Ribeiro e Vasco Santana, que também escreveram os espirituosos diálogos.

A interpretação reúne alguns dos nossos melhores artistas do teatro do género, à frente dos quais Vasco e Ribeirinho; reafirma as qualidades de Graça Maria e dá sob bons auspícios a estreia de Leonor Maia.

A realização revela que António Lopes Ribeiro se encontra cada vez mais senhor dos seus próprios recursos: trabalha com segurança e verdadeiro equilíbrio, aliás sem sacrifício da sua inspiração artística — como sucede aos poetas, que se obrigam à rima.

O mundo a seus pés — Este filme, de que Orson Wells é produtor, realizador, autor do argumento e intérprete, foi recebido no «Tivoli» de Lisboa com grande expectativa, devido a esta invulgar acumulação de funções e ainda por ser o «acumulador» uma figura nova no meio cinematográfico americano.

Até que ponto a obra correspondeu a essa expectativa? Eis uma pergunta embaraçosa, atendendo ao ditado que diz haver para cada cabeça uma sentença.

A nossa opinião é que se trata dum filme sério, digno, mesmo notável. Acusa ele uma personalidade nova. Não nos referimos ao facto de o realizador ter 26 anos, nem de «O Mundo a seus pés» ser a sua estreia no Cinema, mas sim à intenção e ao «processo» que o filme revela, de inovação, de se sair de certa monotonia descritiva em que tem caído a arte cinematográfica na América.

Indiscutível, temos a interpretação do próprio Wells no papel do magnate da imprensa, Hearst. Só por isso haveria que reconhecer que o «rapaz» tem talento às carradas.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Leonor Teles».
AVENIDA — 21,30 — «3 raparigas de agora».
APOLO — 20,45 e 23 — «A Marcha de Lisboa».
VARIEDADES — 20,30 e 23 — «Espera de toiros».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A grande sinfonia».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Aventuras de Rex e Rin-tin-tin».
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.
PROMOTORA — 21 — Variedades.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 177, II Série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da liquidação de garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1940 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 111.985\$35, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 192, II Série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

Por despacho de 13 do corrente:

João Agnelo Mendes dos Reis, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1931.

Cândido Ferreira, mestre de obras, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — idem trinta dias.

Manuel Martins, encarregado de obras, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 172, II Série, de 26 de Julho publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente. Pessoal e Arquivo

Por despacho de 21 do corrente:

Dr. João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 22 do corrente:

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial do quadro permanente — concedidos treze dias de licença graciosa ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 177, II Série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Por despacho de 26 do corrente:

António da Silveira Ferreira Sarmento, pagador de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e seis dias

de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Raúl Mesnier de Ponsard, desenhador de 2.ª classe do quadro permanente — idem, idem, trinta dias.

Salvador Lopes Ramos, dactilógrafo do quadro permanente — idem, idem, seis dias.

O «Diário do Governo» n.º 178, II Série, de 2 de Agosto publica o seguinte:

Por portariade 22 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 28:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.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, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Manuel dos Santos Rosa, guarda-freio de 1.ª classe — 406\$42.

António Pereira Sãlgueiro, maquinista de 3.ª classe — 611\$74.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Luiz Augusto da Silva, mestre de obras — 409\$86.

Germano Miranda, chefe de 3.ª classe — 589\$26.

Manuel Pinto de Almeida, condutor principal — 723\$73.

Vicente Pereira, maquinista de 2.ª classe — 845\$25.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 29 do corrente:

Manuel António Júnior, fiscal de 2.ª classe de exploração, via e obras do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 180, II Série, de 5 de Agosto publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Julho:

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro mecânico de 3.ª classe 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.

Emídio Pereira dos Reis, terceiro oficial, idem — idem quinze dias.

João da Silva Álvaro, fiscal de 2.ª classe de exploração, via e obras do quadro transitório — idem trinta dias.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 172, II Série, de 26 de Julho publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, de conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto lei n.º 27:665, de

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



J. C. ALVAREZ, LDA.
TUDO PARA FOTOGRAFIA E CINEMA
 205. R. AUGUSTA, 207 • 66, R. D'ASSUMPÇÃO, 72

24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta anunciando a entrada em vigor nas suas linhas da nova tarifa especial n.º 1-C. «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso» e tornando extensiva a venda destes bilhetes, em serviço interno, às termas que dêle constam.

Para os devidos efeitos se publica que, de conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral desta data, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril no qual se anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 1-C — Passageiros «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso», de serviço combinado entre as diferentes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo» n.º 177, II Série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, de conformidade com o determinado no decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 28 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses attribuindo distâncias próprias ao apeadeiro de Machados, situado ao quilómetro 205,560 na linha do Sueste, entre as estações de Pias de Moura.

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 21 do corrente, foram inscritas na Câmara dos Agentes Transitários, nos termos da portaria n.º 9:852, de 31 de Julho de 1941, as seguintes firmas:

Abel Fernandes & C.ª, Limitada, Lisboa.
 Agência Internacional de Transportes Expressos, Lisboa.
 Angelo Horácio Vieira Pinto & C.ª, Limitada, Porto.
 E. Pinto Basto & C.ª, Limitada, Lisboa.
 Garland, Laidley & Cº., Limited, Lisboa.
 Guerreiro Galla, Lisboa.
 Manuel B. Vivas, Limitada, Lisboa.
 Manuel Pereira Júnior, Lisboa.
 Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Limitada, Lisboa.
 Transportes Mundiais, Limitada, Lisboa.

O «Diário do Governo» n.º 182, II Série, de 7 de Agosto publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 29 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, no qual se anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 1-C. «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso» e se anula a tabela de preços de bilhetes de ida e volta que se vendiam ao abrigo do 2.º complemento à tarifa especial n.º 22, de grande velocidade, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para o serviço de hanhos e águas termas.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 29 do corrente, o projecto de anexo à tarifa especial n.º 1-C. «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso», apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, estabelecendo bilhetes de ida e volta, válidos por um dia, das estações de Régua, Vila Real, Vila Pouca e Chaves para as de Pedras Salgadas, Vidago e Chaves.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA