

7.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Abril de 1942

Número 1303

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

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

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



PANORAMA DE VISEU

# “A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertence àquela Companhia, tomado responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942



& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «A» James Rawes Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtc: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

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

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

### CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL  
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA  
Telegrams: SNADEK—LISBOA

Telefone: 21868

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

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

## Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS  
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

### Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO  
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)  
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO BEIRAM (MARVÃO)  
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)  
End. Teleg.: VIVAS

## TINTURARIA Cambourac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pórtc: RUA DE S.ª CATARINA, 380  
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## Manual do Viajante em Portugal



Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro ou ao seu autor Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

## Companhia Colonial de Navegação

### SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

#### Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Saxeira, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Oriental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

#### Carreira rápida da Costa Ocidental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

#### Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Beira.

#### Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14 (Rua da Alfândega) Telef. 20051

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2542

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— 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 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

# 1303

— ABRIL — 1942

ANNO LIV

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

**SECRETARIOS DA REDACÇÃO:**

Eng.º ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

**REDACÇÃO**

Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO  
MIGUEL COELHO

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ALEXANDRE SETTAS

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ A. DA COSTA PINA

Dr. ALFREDO BROCHADO

Professor JOSÉ F. RODRIGUES

**COLABORADORES:**

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

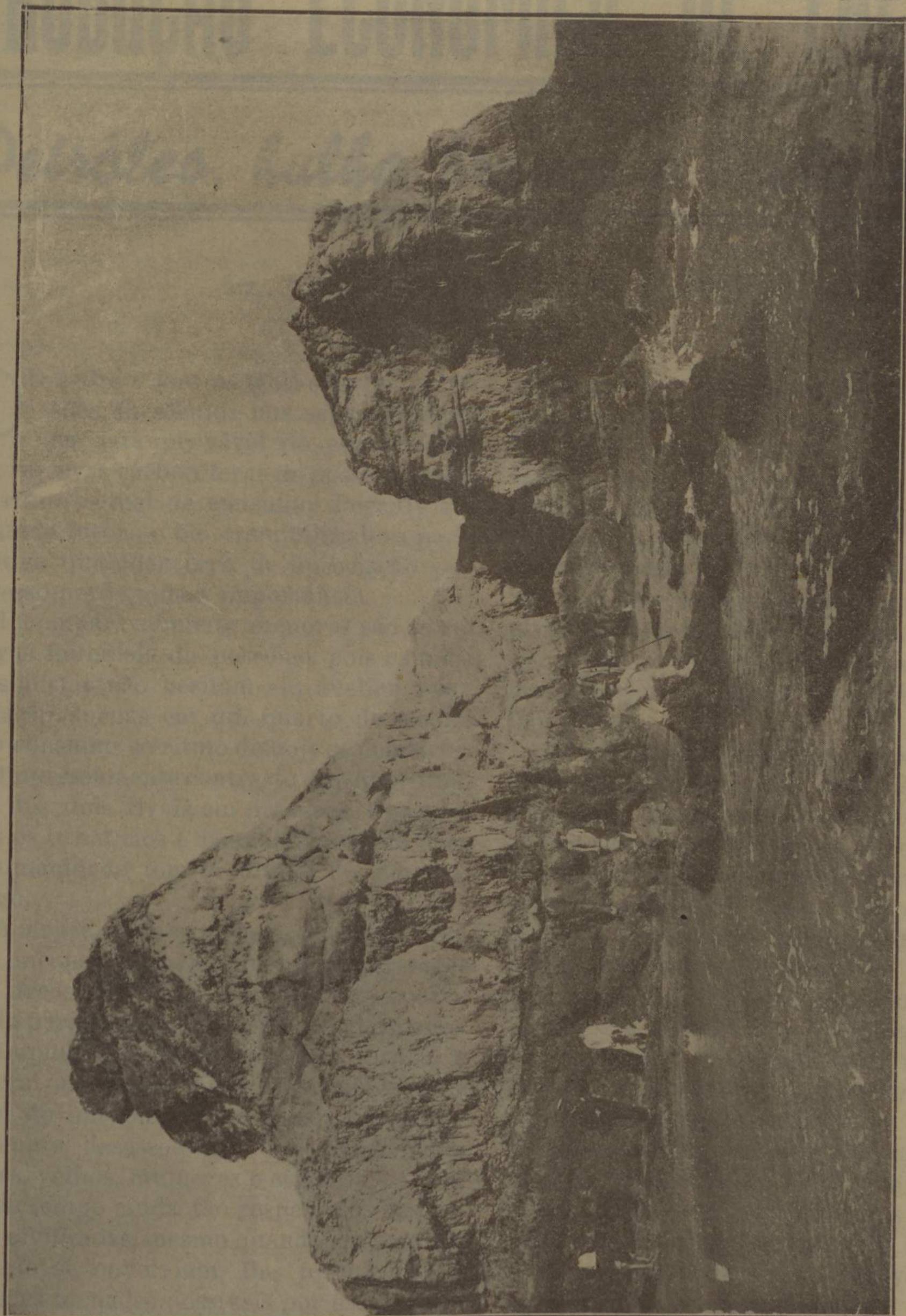
ANTONIO MONTEZ

# 3081

## S U M A R I O

Praia da Rocha — Os gigantescos rochedos . . . . .	171
Produção económica de energia — Petróleo, hulha branca e hulha preta, pelo Eng.º Américo Vieira de Castro . . . . .	173
Combóios suburbanos . . . . .	175
Engenheiro José Fernando de Souza . . . . .	176
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	177
Grupo Tauromáquico «Sector 1» . . . . .	179
Há 50 anos . . . . .	180
«A Voz» . . . . .	181
Linhos Estrangeiras . . . . .	181
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho . . . . .	182
Publicações recebidas . . . . .	184
Parte oficial . . . . .	184





PRAIA DA ROCHA—Os gigantescos rochedos

# PRODUÇÃO ECONÓMICA DE ENERGIA

## Petróleo, hulha branca e hulha preta

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

**D**E acôrdo com as mais seguras previsões 40 séculos nos separam ainda da data provável do esgotamento das reservas carboníferas do nosso planeta, ao ritmo actual de consumo. Perante tão dilatado futuro e tão tranqüilizadora perspectiva qualquer êrro de apreciação por excesso perde tôda a importânciâ.

Incomparavelmente menores são as reservas mundiais de petróleo, pois os mais pessimistas não hesitam em avaliar a sua duração apenas em um quarto de século, se o consumo ao ritmo de hoje se mantiver.

Impressionante contraste. Curiosa situação dos dois rivais em presença. Observemos os benefícios e os malefícios que para a humanidade tem resultado do seu emprêgo.

A negra, pulverulenta e incómoda hulha, incapaz de explodir, para agressões tem fraco préstimo, e pouco tem contribuído para aumentar os horrores da guerra. A límpida e cómoda gasolina tornou a guerra em nossos dias infinitamente mais cruel do que outrora, e consigo trouxe o constante desassossêgo dos não-combatentes, velhos, mulheres e crianças, há bem pouco tempo ainda tão respeitados nas nações civilizadas, mesmo quando em conflito armado se envolviam. Das terríveis destruições tornadas possíveis por êsse combustível não falaremos.

Os benefícios trazidos à humanidade pelo líquido combustível — os quais nunca poderão compensar os malefícios por êle causados — são bem pequenos se os com-

pararmos aos resultantes do emprêgo da hulha durante os últimos 150 anos.

Dir-se-ia que a natureza, reduzindo a tão exíguas proporções as existências mundiais de petróleo, quiz castigar o homem pelo mau uso que dêle fez.

A produção de energia por meio do carvão tem feito consideráveis progressos nos últimos decénios. Não vai ainda longe o tempo em que, para obter um cavalo-hora era necessário queimar um quilo do melhor carvão.

Se a hulha mal nos serve na locomotiva, como já dissemos nestas colunas, nas centrais fixas iguala em economia os motores a óleos pesados e ultrapassa as centrais hidro-eléctricas. Em presença da colossal massa carbonífera ainda disponível no globo, e do próximo esgotamento das reservas petrolíferas, é muito de presumir que porfiados esforços venham a exercer-se para desenvolver o emprêgo da hulha, abaixando o consumo por unidade de força, e substituindo-a ao petróleo quando tal substituição seja possível.

Apesar dêste notável progresso económico na produção de força por meio da hulha persistem ainda exaltados nacionalistas em defender a construção de onerosíssimas, complicadas e vulneráveis instalações hidro-eléctricas.

Em Novembro de 1938 lia-se em uma grande revista francesa de vulgarização científica:

«Em um relatório apresentado ao Congresso Nacional de Economia mostrou o

sr. Guiselin que o país do Sarre podia dispor de 21.000 toneladas de carvão por habitante; a Inglaterra de 4.000 toneladas; a Alemanha de 3.800 toneladas; a França de 700 toneladas; a Itália de 5 toneladas».

E logo a revista acrescentava gravemente, se não aflitivamente:

«Mostram estes números a urgente necessidade de valorizar os recursos hidráulicos da França».

Não. Esses números indicam apenas a imperiosa necessidade de intensificar as trocas entre os povos das riquezas postas pela natureza à sua disposição. Quem não tem carvão vai buscá-lo às regiões onde élle superabunda, e cede em troca produtos do seu sólo e das suas indústrias.

Para *exportar* é necessário *importar*. Quem nada compra aos outros não pode esperar que êles lhe comprem com larguezas.

Todas as pessoas medianamente versadas em assuntos económicos sabem que só em raríssimos casos, e em muito especiais circunstâncias, pode hoje a energia hidro-eléctrica ser mais barata do que a termo-eléctrica, quando produzida em vastas centrais providas de todos os aperfeiçoamentos hodiernos. E ninguém pode prever as surpresas que nos reserva a termo-dinâmica dentro de um futuro próximo. Quem sabe se dentro de pouco tempo as grandiosas instalações hidro-eléctricas não perderão todo o valor económico por não poderem concorrer com as centrais termo-eléctricas?!

Ora, uma grande instalação hidro-eléctrica não se amortiza em dois ou três decénios. O peso dos juros e amortização de capital nela imobilizado por longo prazo sobreregará a economia da nação em cujo território ela houver sido erigida.

Os governantes dos povos devem ser prudentes no estabelecimento dessas alianciantes construções, as quais seduzem os engenheiros de nossos dias como outrora a construção de arrojadas obras de arte — pontes e viadutos — tentava os engenheiros de caminhos de ferro, mundo em fóra, e os levava por vezes a cometer crimes de

lesa-economia. O que facilmente se conseguiria com o pouco custoso desenvolvimento de alguns quilómetros de via em terra firme era substituído por um belo viaduto de arrojada construção — glória do engenheiro que assumia a responsabilidade da obra e a ela deixava o seu nome ligado.

O exemplo dos caminhos de ferro deve estar sempre presente à memória dos responsáveis pela economia das nações. À data do seu estabelecimento todos supuseram que jàmais seriam suplantados por qualquer outro meio de transporte mecânico, e ninguém pensou em abaixar as despesas de construção. Pelo contrário, tempo houve mesmo em que as enormes somas dispendidas nas instalações ferroviárias — incluindo não raras vezes despesas completamente improdutivas — eram apresentadas com ufania. Hoje, os «deficits» dos caminhos de ferro são pavorosos e só lamentos se ouvem por tôda a parte.

Todavia, se o lento ritmo do progresso há mais de um século por completo absolve os fundadores das vias férreas, os inflamados propagandistas das instalações hidro-eléctricas em nossos dias jàmais poderão invocar análoga desculpa.

Relativamente à construção dessas estações por abomináveis preocupações guerreiras, sérios argumentos contra ela se poderão apresentar. Já dissemos, e aqui o repetimos, que a amortização dessas obras é extremamente demorada. Um século será um prazo razoável se se não pretender onerar excessivamente o kwt. Para que essa preocupação de defesa dos povos persista durante tão dilatado futuro temos de admitir que o direito internacional — nobre conquista da civilização, a qual assegura a existência das nações, grandes ou pequenas, independentemente da sua fôrça — está repudiado pela maioria dos países e regressamos definitivamente ao tempo dos bárbaros no qual só a fôrça contava. Apesar de vermos nos últimos anos, com a maior emoção, aplicar constantemente a «lei das selvas», repugna-nos admitir tão sombria perspectiva. Pensamos antes que a desapa-

rição de determinados elementos perturbadores fará renascer a confiança entre os povos e tais preocupações se dissiparão.

Mas, admitindo mesmo que, por necessidade de defesa, essas construções se tornem necessárias, o seu valor não é tão grande como geralmente se imagina, pois são extremamente vulneráveis. A incursão de poderosas forças aéreas pode inutilizar dentro de algumas horas grandiosas e pendiosíssimas construções hidráulicas. Bem mais fácil é proteger, e mesmo dissimular, uma compacta estação térmica. Quem não tiver carvão poderá armazená-lo em tempo de paz para dele se servir em tempo de guerra, quando os transportes são difíceis, ou mesmo impossíveis. O capital immobilizado nessas reservas será bem menor do que o consagrado às instalações hidro-electrícias, e não corre o risco de sofrer depreciação, antes se valorizará à medida que o custo da produção de energia por meio do carvão fôr diminuindo.

Menos ainda poderá o seu estabelecimento ser justificado por considerações de «autarcia».

Representa esta a mais completa negação dos sãos princípios da economia e é

inadmissível em nossos dias de rápidas, fáceis e cómodas comunicações e de instantânea transmissão do pensamento de um a outro extremo do globo.

O único meio de refazer a economia mundial da ruína provocada pelo temeroso conflito, a que confrangidamente assistimos, é intensificar ao máximo o comércio internacional, para o que, por fortuna, a ciência e a técnica põem à disposição da humanidade meios de transporte cada vez mais rápidos e mais económicos. Se todas as nações persistirem em viver em regime de «autarcia» a economia do mundo, longe de refazer-se, verá a sua completa ruína consumada em curto prazo.

Se nos fôsse permitido analisar a economia de determinados países mostrariamo os desastrosos efeitos das «autarcias» — fruto de idealismos, se não de inconfessáveis preocupações.

Para a restauração da economia será absolutamente indispensável o altruismo dos povos; o egoísmo e o exacerbado nacionalismo jámais permitirão que ela se refaça do terrível abalo sofrido nos últimos anos.

## Combóios suburbanos

A propósito de um artigo publicado no número 1301 desta Revista, com êste título e de autoria do nosso distinto colaborador sr. Engenheiro Vieira de Castro, recebemos do nosso querido amigo e ilustre Engenheiro A. A. de Vasconcelos Pôrto, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, a carta que se segue:

Pôrto, 11 de Março de 1942. Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Lisboa.

«Num artigo publicado na «Gazeta» de 1 do corrente, sob o título de «Combóios suburbanos» e de que só hoje tive conhecimento, diz-se que: «No Ramal de Leixões chegou a vigorar um horário de 58 combóios por dia, o qual trouxe à Companhia do Norte grandes prejuízos».

Como esta afirmação é contrária à verdade, venho pedir a V. Ex.<sup>a</sup> que se digne publicar esta declaração, para esclarecimento dos seus leitores.

Com efeito, o serviço intensivo de tramueis ligeiros entre Pôrto-Td. e Leixões, a despeito de se tratar duma natureza de serviço que só com o tempo é susceptível de vir a produzir os seus frutos, e de se ter estabelecido com deficiências de várias ordens, que a guerra mais agravou, não deu lugar a quaisquer prejuízos para a Companhia do Norte e apenas a falta de combustível obrigou esta a reduzi-lo, afugentando assim uma parte dos três mil passageiros que diariamente se serviam dele.

Não pretendendo mais nada do que o restabelecimento da verdade, agradeço a publicação da presente, esclarecendo o assunto, ao qual não tenciono voltar.»

(a) A. A. de Vasconcelos Pôrto.

# Engenheiro J. Fernando de Souza

## Demonstrações de amizade pelo falecimento do nosso querido Director

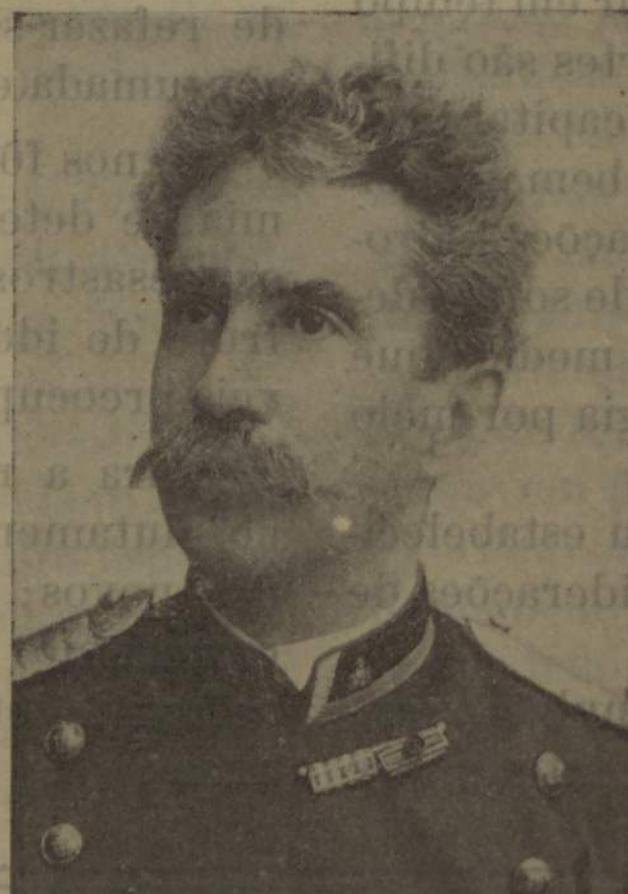
Continuamos a registar os nomes das pessoas amigas que nos têm enviado cartões, telegramas e que pessoalmente têm vindo apresentar-nos condolências pela morte do nosso querido Director sr. Engenheiro José Fernando de Souza:

Coronel Lopes Mateus, Professor Gil Ramos, Honorato de Carvalho, Grupo Tauromáquico "Sector 1", Jorge Vieira, Dr. Penha Coutinho, Grupo Instrutivo Ferroviário de "Campolide", Eng.º Mendes Leal, António Bandeira, Major Frederico Vilar, Capitão Humberto Cruz, Germano da Costa, Carlos Ferreira, Humberto Ramos, Chester Merrill, Alfredo da Silva Alexandre, Cláudio de Moura, João Henriques Alexandre, Dr. Jacinto Carreiro, Jayme de Carvalho, Carlos Cabral, Coronel Sousa Eiró, General Fernando Borges, Alvaro de Andrade, Leão de Carvalho, Leopoldo Nunes, Domingos Jorge, Bernardino José da Silva, José Rodrigues Alves, Manuel Nunes, Cassiano Madeira da Silva, Alberto Nunes Ruivo, António Jorge, José de Jesus Diogo, Carlos José Moreira dos Santos, João Francisco Duarte, Carlos da Silva Sousa, António Cunha Correia e Carlos Augusto de Sousa.

\* \* \*

Do ilustre presidente da Câmara Municipal de Loulé, sr. José da Costa Guerreiro, recebemos o seguinte ofício:

Director da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" — Lisboa. — Tenho a honra de apresentar a V. Ex.º



Tenente-Coronel de Engenharia J. Fernando de Souza, quando na actividade ferroviária

sinceros votos de muito pesar pelo falecimento do vosso eminente co-Director, Engenheiro José Fernando de Souza, cuja fulgurante inteligência e vastíssima cultura deu, durante largos anos, brilho e valor à "Revista" da proficiente direcção de V. Ex.º Apresento a V. Ex.º os meus protestos de muita consideração.

A Bem da Nação.

Loulé, 21/3/42.

O Presidente da Câmara (a) José da Costa Guerreiro.

\* \* \*

Os nossos reconhecidos agradecimentos a todos que nesta hora de amargura nos têm procurado, trazendo-nos um pouco de ânimo para prosseguirmos no caminho que Mendonça e Costa abriu e que desejamos continuar.

\* \* \*

A Câmara Municipal de Loulé na pessoa do seu ilustre Presidente sr. José da Costa Guerreiro, os nossos reconhecidos agradecimentos.

\* \* \*

No funeral do nosso querido Director, incorporou-se toda a redacção e quadro tipográfico da "Gazeta dos Caminhos de Ferro".

# A Guerra e os Caminhos de Ferro

XLVIII

Pela E. T. sabe-se que os chineses continuam a ofensiva ao longo do caminho de ferro de Cantão a Kaulun, com o objectivo de fazer abrandar a pressão japonesa em Hong-Kong. Um informador militar declarou que as tropas chinesas estão atacando as retaguardas do Exército japonês, entre Cantão e Kaulun, tendo alcançado um ponto a uns quinze quilómetros desta última cidade.

Pela E. T. sabe-se que na Tripolitânia os bombardeiros da R. A. F. atacaram a estação de caminho de ferro de Zuara e uma passagem de nível a Leste da mesma localidade. Foram atingidos em cheio, depósitos de mercadorias e material rodante e avariadas as vias férreas. Foi também bombardeado o parque de transportes motorizados em Forte Arteziano. Não se puderam observar os resultados, devido ao mau tempo. Os aviões de caça efectuaram uma série de ataques, coroados de êxito, contra veículos inimigos de transporte de combustível e outros, na zona de Jedabya. Foram destruídos numerosos carros-cisternas. Foram abatidos um «C. R.-42» e um avião de transporte.

Pela U. P. sabe-se que o Quartel General do marechal Chang-Kai-Chek informa que as tropas chinesas continuam a atacar, com o maior vigor, as fôrças japonesas ao longo do caminho de ferro Cantão-Kaulun, onde conseguiram apreender oitocentos e setenta e cinco japoneses e apreender muito material de guerra.

A D. N. B. diz que foram presos e condenados à morte dezanove terroristas chineses, que realizaram um atentado contra a linha férrea de Nanquim a Xangai.

A R. R. diz que prosseguindo na intensidade dos trabalhos de reorganização dos territórios ocupados, foi inaugurada na presença das autoridades romenas a nova linha de caminhos de ferro na extensão de setenta e dois quilómetros, ligando a cidade de Odessa a Bucás. A referida linha acaba de ser construída e levou menos de dois meses a ser feita.

Pela R. R. sabe-se que se incendiaram dois vagões-cisternas que se encontravam na gare de Velayos, na província de Ávila. Perderam-se cin-

quenta mil litros de essência de terebentina. O fogo pegou-se a dois outros vagões com gado, morrendo alguns carneiros e vacas, que ficaram completamente carbonizadas. Desconhecem-se as causas.

A E. T. diz que a fôrça aérea russa destruiu 14 «tanks», 450 veículos motorizados com infantaria, 180 camiões carregados com munições, 5 peças de campanha, 20 vagões e 2 locomotivas e dispersou, e em parte aniquilou, 4 batalhões inimigos.

A O. F. I. anunciou que as tropas chinesas chegaram a Leste de Cantão e marcham sobre a linha férrea de Cantão-Kaulun.

A U. P. diz que os russos ocuparam a cidade de Suchinichi, tomaram, segundo números incompletos ainda, 7 locomotivas, 100 vagões, 2 «tanks», para cima de cem camiões e um depósito de granadas. No combate travado para a ocupação desta cidade, o inimigo perdeu 2.500 oficiais e soldados. A tomada do entroncamento ferroviário de Suchinichi, donde se dominam as estradas e as linhas férreas para Smolensko, Briansk, Tula e Kaluga, inutiliza para os alemães o emprêgo dessas linhas de comunicações, por onde poderiam receber também reforços.

A E. T. diz que em resultado do sinistro ocorrido com um combóio de tropas, perto de Belghton, a 8 milhas de Sheffield, ficaram mortos 14 soldados e feridos 36. O combóio que se dirigia para Sheffield, parece ter sido atingido de raspão por outro combóio de mercadorias que passava. Foram arrancadas as paredes laterais de algumas carruagens, cujos ocupantes foram arremessados para a linha.

A O. F. I. diz que um combóio militar sueco abalroou com um combóio de mercadorias, a 12 quilómetros de Saelholm. Cinco soldados suecos morreram e 9 estão gravemente feridos. O número total de feridos é de trinta. O acidente teve como causa a má visibilidade.

A R. R. comunica que soldados de engenharia japonesa conseguiram reparar a via férrea que liga Kulun a Cantão, a qual tinha sido cortada pelos ingleses na zona entre Kulun e Shumahun.

Pela R. R. sabe-se que devido ao intenso frio, que já chegou a atingir 35 graus negativos, em diferentes regiões húngaras foram suprimidos numerosos combóios. Em virtude do gelo, registou-se um incidente ferroviário na estação de Szekesfchervar, havendo alguns feridos entre os passageiros e pessoal ferroviário.

Diz a R. R. que as tropas japonesas que ocuparam Mulmoina, na Birmânia continuam a avançar em direcção a leste. As fôrças nipónicas que entraram em Mulmoina apoderaram-se de 7 carros armados, 256 camiões, 4 canhões, 668 obuses, 200 vagões e 5 locomotivas.

— Comunica a R. R. que na Carélia Oriental, no sector do sul, nada há a assinalar; no sector do norte foi bombardeado o caminho de ferro de Murmansk.

— Diz a R. R. que o correspondente do jornal «Asahi», que entrou com as tropas japonesas em Mulmein, escreve que esta cidade é a terceira da Birmânia, depois de Rangun e de Mandalay, acrescentando que Mulmein não apresenta grandes vestígios do ataque, pois que, à excepção de alguns incêndios, a cidade nada sofreu. Assim, o club local mostra-se aos ocupantes com todo o seu valor. Na sede do comando foram encontrados grande quantidade de pequenos dicionários de algibeira anglo-japoneses. Na estação dos caminhos de ferro estavam ao abandono trezentos vagões com mercadorias que haviam sido, por seu turno, abandonadas, vendo-se, pela ausência das respectivas locomotivas, que estas foram utilizadas na fuga. Finalmente, ao longo do cais, foram descobertos muitos camiões e embarcações, não havendo, porém, nenhum vapor.

— A R. R. diz que a queda de Mulmein verificou-se na tarde de 31 de Janeiro, sendo o facto considerado de máxima importância pela imprensa japonesa, por permitir o ataque ao golfo de Martahan e a Rangun. Os aeródromos de Mulmein encontram-se apenas a 160 quilómetros de Pegu, onde convergem as linhas ferroviárias que ligam Mulmein a Rangun e Mandalay.

— A R. D. V. comunica que o diário «Katermerini» diz o seguinte: «A Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich está distribuindo prémios aos membros do seu pessoal que se têm salientado no concurso de embelezamento das instalações e na disposição modernizada dos locais para o pessoal. Comparticiparam no concurso 450 ferroviários. A Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich tomou assim a iniciativa de despertar, permanente-

mente no seu pessoal o gosto pela arte. Por isso os prémios concedidos não foram pecuniários, mas sim constituídos por livros e quadros. O total distribuído até agora foi de 250 prémios».

— Pela D. N. B. sabe-se que um «expresso», que saíra de Helsínquia, em direcção a Leste, parou, por motivos desconhecidos, próximo da estação de Kausala, que dista uns cem quilómetros a Nordeste desta capital. Um combóio de mercadorias, que o seguia, chocou com êle. Do embate, resultou morrerem dezasseis pessoas, ficando feridas trinta e cinco, treze das quais gravemente.

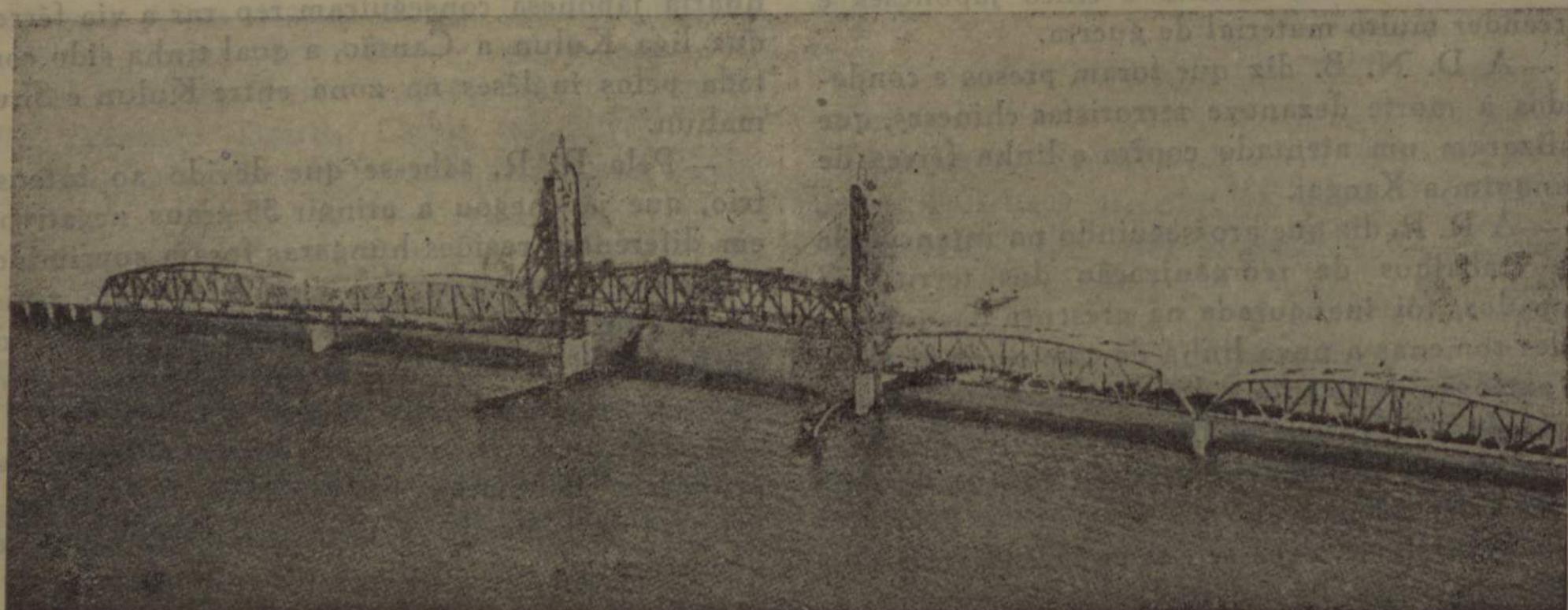
— A E. T. diz que na cidade liberta de Kirov, as tropas russas tomaram 36 locomotivas, 110 carruagens de caminho de ferro, 56 vagões, entre os quais sete com aeroplanos desmantelados e 25 com munições.

— R. R. diz que a fim de economizar a energia eléctrica vão ser suspensos, na Suíça, todos os domingos, os serviços de tramuei e de automotoras.

— A D. N. B. diz que no sector de Sudoeste de Moscovo, aviões de combate e «stukas» alemães destruíram 227 veículos automóveis e 64 trenós blindados. Também foram postos fora de combate cinco canhões de campanha e cinco antiaértios. A Noroeste de Moscovo, foram destruídos setenta camiões, sessenta trenós e dois canhões. Nos ataques contra caminhos de ferro, foram atingidos com bombas oito combóios. Foi destruída uma linha férrea.

— A D. N. B. diz que o caminho de ferro de Murmansk foi cortado por bombas, em vários lugares. Um combóio de vagons-cisternas incendiou-se.

— Pela E. T. sabe-se que num entroncamento ferroviário, as tropas russas apoderaram-se de 154 vagões carregados, e, na cidade de Sukinichi, tomaram 20 locomotivas, 499 vagões com material de guerra, 10 vagões de munições, 108 camiões, 34 carros ligeiros, «tanks» e outros despojos.



A PONTE DE S. FRANCISCO (CALIFÓRNIA)

# Grupo Tauromáquico "Sector 1"

## Os almoços da «velha guarda» e uma brilhante conferência do dr. Ferreira Deusdado

Recomeçou a actividade desta prestimosa instituição que iniciou os almoços da «Velha Guarda», as tertúlias à sexta-feira, sob a Direcção do brilhante aficionado Niza da Silva, e numa série de conferências as quais tiveram início no dia 21 de Março.

Foi primeiro conferente o brilhante advogado sr. dr. Ferreira Deusdado que, perante numerosa e distinta assistência, fez uma interessante palestra sobre «A Ferra Ribatejana vista por um trasmontano». Constituída a mesa pelos srs. Carlos d'Ornellas, almirante Sousa Dias e dr. Assunção Contreras, foi o orador apresentado aos sócios e aos convidados do «Sector 1» pelo seu vice-presidente, sr. Carlos d'Ornellas. Com brilho, com entusiasmo comunicativo, o dr. Ferreira Deusdado pinta o retrato de um soldado trasmontano (Mirandês) recém chegado de França, do teatro da Grande Guerra. Foi parar ao Ribatejo, onde teve ensejo de assistir à «entrada dos bezerros» e a uma «ferra».

Algumas passagens da conferência:

«Na manhã de domingo de Pascoela ia o mirandês, muito sossegadamente ao correio, buscar a correspondência para o seu alferes quando viu, com grande espanto muita gente a fugir e a gritar: «Olha os toiros!» «Olha os toiros!».

O ruído aumentava cada vez mais. Uma nuvem de pó veio do lado da estrada e dessa nuvem saíram os primeiros campinos que abriram o cortejo, montados em fogosos cavalos, espumantes na sua desenfreada carreira.

Os campinos vêm a rigor, imponentes nos seus trajes de gala: — sapato de cabedal branco, atacado até à ponta, meia alta, branca, arrendada, que passa por cima do joelho; esporas muito brilhantes; calção de bombazina azul, com fivelas e botões de prata; cinta e colete vermelho; jaqueta de pano azul com botões e alamares de prata, reluzentes; e barrete verde, orlado de vermelho.

Ao lado, como insígnia honorífica de alto valor, ostentam, orgulhosamente, o crachá de prata, distintivo da nobilíssima casa que servem.

Na mão, a vara de picar os toiros — o pampilho — empunhado com galhardia, como se fôra a lança heroica do guerreiro ou o cetro dominador de um rei.

O mirandês ficou boquiaberto ante aquêle espetáculo inédito para él — cheio de movimento, côn e alegria!

Surgem os primeiros novilhos, ladeados por luzida guarda de honra de «campinos», «mancebos» e «moços».

O entusiasmo atinge o delírio, quando aparecem os toiros. Atiram-lhes com chapéus, e com tudo quanto têm à mão e gritam, gritam sempre, até enrouquecerem...»

Correm, gesticulam, estrebucham e trepam, escalam árvores, telhados e alpendres, numa indiscritível barafunda, como se todos houvessem sido impulsionados por uma forte corrente eléctrica que os puzesse em contínua agitação! Só o mirandês permaneceu mudo e quêdo, estupefacto, em plena rua, junto à casa

do correio, supondo-se talvez no meio de um grande manicómio...

O mirandês, sem esperar, assistira à entrada dos bezerros, que constitui o mais saboroso aperitivo da FERRA».

O Conferente descreve seguidamente os lances mais pitorescos da «ferra»: — «O mirandês alcandorou-se em um dos muros da praça, de mistura com homens e mulheres. Calhou ficar junto de uma rapariga que, admirada com a ignorância do mirandês em assuntos tauromáquicos, lhe foi explicando o que era a Ferra e tôdas as suas fases.

Todo aquêle mar de gente se agita ao sôpro forte de uma alegria ruídososa.

Abre-se o curro; sai o primeiro bezerro que passa em revista a multidão que o saúda freneticamente, rindo, gritando, acenando e aquecendo, ao sol do entusiasmo, como o ferro em brasa que está sobre a fogueira.

Faz-se a primeira «péga de cara», segurando o bezerro com coragem e valentia; um grupo de fidalgos faz nova «péga de cernelha», agarrando-se todos ao lombo do novilho, como se él estivesse assado...

Depois de haver distribuído alguns antipáticos coices e de os amadores terem dado vários trambulhões, que causaram o delírio do público, o bezerro é, finalmente, derrubado.

Atam-lhe as patas dianteiras e trazeiras, por forma que receba, manietado, a marca da casa onde nasceu.

Então, o lavrador crava o ferro em brasa na espádua do animal. E êste, não esperando de tão generosa mão, uma carícia tão dolorosa e negra, solta fortes mugidos, ruge e pragueja.

O bezerro é desatado, e recebe, seguidamente, as insígnias e distintivos inerentes à sua categoria».

O conferente termina focando um rasgo de abnegação e heroísmo praticado pelo trasmontado quando, em plena charneca, encontra um desgraçado que, atacado por uma forte sezão, estava agonisante.

O relato dêste episódio dá ao conferente ensejo de invocar os encantos da planície ribatejana, ao mesmo tempo que, discretamente, lembra a necessidade de combater o sezonismo — grande flagelo do Ribatejo.

Depois de uma prolongada ovacão o vice-presidente do Grupo, sr. Carlos d'Ornellas, põe em destaque o brilhantismo com que o dr. Deusdado fez a sua conferência, e a honra concedida ao «Sector 1», no convite que lhe havia sido feito pela Direcção, pedindo à assistência uma nova salva de palmas ao conferente.

No dia seguinte, domingo, às duas horas da tarde, realizou-se, também na sede do Grupo «Sector 1», o segundo almoço de confraternização da «Velha Guarda», que decorreu animado. Na mesa de honra, presidida pelo dr. Ferreira Deusdado, viam-se os srs. Carlos de Abreu, José Luís Simões, José Mayer e o velho bandarilheiro Manuel dos Santos, cada vez mais rapaz, apesar dos seus cabelos brancos. Na assistência, além de vários sócios e alguns distintos jornalistas, via-se também o espada «Alé».

Usaram da palavra os srs. Carlos d'Ornellas, pela Direcção do Grupo; Manuel dos Santos; Fausto Dias, director da «Vida Ribatejana»; Leopoldo Nunes; Carlos Méga, e por último o dr. Ferreira Deusdado.

Houve saudações e animação. Mas em tôdas as palavras houve um grande espírito de «aficion».

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Abril de 1892)

## O monopolio da viação em Lisboa

Levantou altos clamores entre os interessados mais directamente o nosso artigo do ultimo numero sobre este assumpto.

Ninguem levou a bem, (ninguem, dos que querem fazer negocio) que nós sahissemos do silencio geral que a nossa imprensa tem guardado, para protestarmos com todas as nossas forças contra a operação, das mais lesivas dos interesses d'uma capital, que se tem projectado em Lisboa.

Amaveis sollicitações, correspondencias, até ameaças, nada nos faltou para tentar demover-nos do nosso proposito, sem exceptuar a costumada cartinha anonyma insultuosa, que é uma arma de que se usa e abusa muito entre nós!

Aos que attenciosamente nos procuraram e entre estes pomos em primeiro logar a direcção da companhia Ripert e a empreza Salazar, pedindo-nos que não hostilissemos a proposta da companhia Carris, confirmamos aqui por escripto o que verbalmente lhes respondemos.

Não querremos aquella companhia; temos gasto liberalmente as nossas pestanas e enchido columnas do nosso jornal a provar que o serviço da companhia Carris é o mais util, o mais aceiado e o unico proprio de uma cidade, que possuimos. Vamos mesmo mais longe: achamol-o, apesar dos seus defeitos, que são bastantes, superior ao de algumas cidades do estrangeiro, sem exceptuar Madrid e Paris.

Mas este imparcialissimo modo de vêr não nos impede que protestemos contra que se conceda a esta companhia o monopolio inteiro, completo e absoluto de *todas as ruas, todas, todas* de Lisboa e para mais, sem o menor lucro, antes com um *importante prejuizo financeiro* para o thesouro municipal.

Porque é preciso que se note, se a camara lançar um imposto de 500\$000 réis annuaes sobre os carros avulsos, *nunca mais* teremos possibilidade de possuir serviço algum de viação seja para onde for, senão o que a companhia Carris quizer; todos os pontos da cidade onde a essa companhia não convenha levar os seus carros ficarão sem viação de carreira nem esperanças de a ter enquanto o contracto durar! E' isto possivel? E' toleravel mesmo?

E' só contra este ponto que nos revoltamos; enquanto ao mais, compre a companhia os carros que quizer, vendam-lhos os emprezarios que assim o entenderem; pouco nos importa, desde que não seja coarctada a liberdade da cidade ter qualquer outro serviço de viação que n'ella venha estabelecer-se.

Segundo parece, a camara formulou uma contra-proposta em que o prazo do contracto é reduzido e fixado o limite maximo das despezas da companhia, garantidas as carreiras actuaes exploradas pelas diversas emprezas, elevada ao dobro a quantia destinada a reparação de calçadas, elevada a 25% a percentagem dos lucros para a cidade, comminadas as penas para as infracções.

A companhia Carris respondeu a esta proposta, com outra que hoje apresentou e cujas bases daremos á ultima hora, se as obtivermos.

Tambem não nos pôde passar sem reparo que se invoque o interesse financeiro do municipio, quando é certissimo que este perderá bons rendimentos approvando o contracto da fuzão.

1.º A companhia Carris tem inscriptos nos seus relatorios as seguintes verbas como pagas á camara municipal e ás obras publicas pela reparação de calçadas e da estrada n.º 67:

Em 1887 . . . . .	9:513\$771 réis
» 1888 . . . . .	11:907\$061 »
» 1889 . . . . .	12:897\$526 »
» 1890 . . . . .	22:346\$698 »
» 1891 . . . . .	20:127\$000 »
Total em 5 annos . . . . .	76:792\$066 »
ou a média annual de . . . . .	15:358\$413 »

Pela proposta da camara teria que pagar annualmente a quota fixa de 12:000\$000 réis no que já vae a perda para a camara de mais de *6 contos por ano*.

Mas é ainda preciso notar que

1.º A companhia tem hoje maior extensão de linhas do que em 1891 porque já explora a do Arieiro.

2.º Que, feita a fuzão, os carros de viação mixta passarão a circular, todos e sempre, fóra das calhas, o que muito mais damnificará as calçadas

Não é, portanto, exagerado calcular em 12 contos annuaes o prejuizo da camara, só por este lado, e ficamos n'esta verba para nos quedarmos na mais modesta suposição.

3.º A companhia deve á camara uns 46 contos de réis.

A este respeito temos no nosso espirito uma duvida que podemos resolver.

Nos relatorios que temos presentes figuram as verbas para calçadas que acima indicamos ao debito da conta de ganhos e perdas.

No ultimo as reparações em Lisboa são uma conta de 20:000\$000 tão redondos que já nos parece singular.

Mas diz-se que nos ultimos dois annos a companhia não tem pago essas verbas e são esses 46 contos que ella deve á camara e estão depositados. Demos que assim seja.

Pela proposta a companhia faz o favor de reconhecer essa divida, obrigando-se a pagar o juro de 6% d'ella.

Boa operação. Por ella a companhia obtém um emprego de 46 contos, sem mais garantia que a sua palavra honrada, ao juro de 6%, o que é bem vantajoso na actualidade.

Mas pôde e deve a camara fazer-lh'o? Como tem essa corporação consentido que sob pretexto de uma cerebrina interpretação do contracto, uma companhia se negue a entregar-lhe a compensação dos gastos por ella, camara, effectuados por conta da companhia, em conformidade com o mesmo contracto?

Não sabemos como isso se tem feito; o que vemos são mais 46 contos de perda para a camara.

3.º O imposto sobre cada carro da viação livre é hoje de 8\$000 réis.

D'estes existem 200 em Lisboa; logo a camara aufere hoje 1:600\$000 réis annuaes.

Vemos portanto que a camara perderá desde já 46 contos e mais, de futuro:

Da companhia — reparação de calçadas . . . . .	12:000\$000
Dos outros carros — imposto . . . . .	1:600\$000

Perda certa annual . . . . .	13:600\$000
------------------------------	-------------

Em quanto a lucros é mais certo que a camara nunca verá um ceitil.

Como vimos no artigo do numero anterior, a companhia tem um encargo de juros de obrigações de 58:800\$000 réis annuaes.

A compra dos carros e gado das outras emprezas, é orçada em 500 contos, que ella pagará com letras ou titulos do juro de 6% ou sejam mais 30 contos annuaes.

Se actualmente ella está em tal situação que no ultimo

anno, para pagar o parco dividendo do 1.º semestre de 2% na importancia de 21 contos, teve illegalmente que socorrer-se do seu fundo de reserva, tirando d'elle mais de metade d'esse dividendo, como é de esperar que, feita a fuzão, tenha para pagar os novos encargos de cerca de 90 contos, e ainda um dividendo de 6% ás accções da 2.ª serie, ficando remanescente a dividir com a camara?

E' do serviço dos carros que compra que espera essa receita liquida? Como?

Compradora e vendedores todos nos afirmam que as empresas estão perdendo, e se a Companhia Carris — a benemerita — não compra os carros, todas as empresas quebram (?)

Como vão agora esses carros dar lucro á compñhia? Prohibe-lhe a camara que diminua o numero de carriras, alias o publico será prejudicado e com isso nada lucra a compñhia; se dispensa parte do pessoal, lá se vae o argumento com que pretende chamar as sympathias para o seu novo negocio, e lá vem para a rua montões de cocheiros e conductores para aumentar o numero de operarios que pedem trabalho.

Eleva o preço das carreiras? Diz a sua proposta que não; que até o diminue.

Não percebemos, pois, como se pretende provar que feita a fuzão todos lucram: a compñhia, os actuaes empresarios de carros, o pessoal, o gado, o publico e a camara.

Para nós está mais que provado que só a primeira lucrará. E d'ahi talvez que nem essa.

E' por esta nossa convicção que aqui lavramos o nosso protesto pela defeza dos interesses da capital.

### Linhas portuguezas

**Companhia Nacional** — O Governo não aceitou o embargo feito á Companhia Nacional de Caminhos de Ferro pelo tarefeiro da linha de Vizeu, Santos Gomes.

A Companhia já recebeu a garantia de juro que o Governo lhe devia e com a qual tem pago todos os seus compromissos.

**Atravez d'Africa** — Segundo o *Correio de Loanda*, pelo caminho de ferro de Loanda a Ambaca, transitaram nos meses d'outubro a dezembro, 484 viajantes em 1.ª classe, 383 em segunda e 11:663 em 3.º, que pagaram 6:773\$110 réis.

Desde a inauguração da linha ferrea, em janeiro de 1889, até 31 de dezembro de 1891, viajaram por ella 102:070 passageiros, que pagaram 52:441\$820 réis.

Em 31 de dezembro ultimo, a linha ferrea tinha tido de receita 87:991\$357 réis, desde a sua abertura á exploração.

**Elevador da Bica** — Começou já a montagem dos dois carros deste ascensor, cada um dos quaes tem nove metros de comprido e seis portas por lado, sendo duas da plataforma.

As bancadas são collocadas em platéa, e, para maior comodidade do publico, a entrada far-se-ha por um lado, sendo a sahida pelo outro.

A estação na rua de S. Paulo é ampla, e comunicando com ella ficará installado um *restaurant*.

**Linha ferrea do Mondego** — Pelo sr. conde do Paço do Lumiar foi requerida a fallencia da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

O tribunal, porém, apezar de reconhecer que a compñhia está fallida, por ter cessado os seus pagamentos, não despachou favoravelmente o requerimento do sr. conde pelo facto d'este não ser credor d'ella.

**Lourenço Marques** — Constituiu-se na Hollanda a compñhia que vae emprehender a construcção do caminho de ferro chamado de Selati que, como já aqui dissemos no nosso ultimo numero, virá entroncar no nosso caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria. O governo do Transvaal garante o juro d'esta compñhia.

Este governo tambem adquiriu accções da compñhia neerlandesa que tem a seu cargo a construcção da linha da fron-

## «A VOZ»

Assumiu a direcção do importante diário *A Voz* o sr. Engenheiro Luiz Fernando de Sousa, filho do sr. Conselheiro José Fernando de Sousa, fundador do referido jornal e nosso Director, desde o falecimento de Mendonça e Costa.

Continua chefiando a redacção o nosso presado amigo e brilhante jornalista Pedro Correia Marques, que no seu posto de comando continuará a defender, com aquele denodo que o caracteriza o caminho traçado pela grande figura e mestre no jornalismo que foi o Engenheiro José Fernando de Souza.

Ao novo Director de *A Voz*, ao seu ilustre chefe de redacção e nosso estimado amigo Pedro Correia Marques, bem como à redacção e todas as restantes pessoas que ali trabalham as felicidades completas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

## Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** Salzburgo, famoso centro de desportos de inverno, vai ter, segundo se anuncia oficialmente, um novo funicular para uso dos que praticam desportos de inverno.

O novo funicular deve começar a funcionar já na próxima época de inverno e ligará Hofgastein ao Cabeço de Heitzing.

**TURQUIA** Vai completar-se a linha ferrea que liga a Turquia ao Irak e ao Irão, tendo-se lançado um empréstimo de 10 milhões de libras turcas, que foi subscrito em meia hora.

A rapidez desta transacção mostra-nos como na Turquia se comprehende o valor que, para a economia dum país, representam e asseguram os caminhos de ferro.

teira portugueza a Pretoria, no valor de 100:000 libras; facilitando-lhe assim os meios de dar rapido andamento aos trabalhos já muito adeantados dos primeiros 120 kilometros.

Parece, pois, que o governo do Transvaal está resolvido a manter o seu propósito, constantemente assegurado, de cumprir as suas promessas e os tratados, fazendo construir no prazo marcado a linha de que se trata.

# ESPECTÁCULOS

## Panorama da Temporada

## TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

### O Padre Piedade... no Apolo

Não posso considerar como «réprise» o espectáculo que o Apolo nos apresenta com a peça de Carlos Arniches «O Padre Piedade», tantas e tão grandes foram as modificações na estrutura da peça que há tempos vimos no Variedades, primeiramente em Outubro de 1939 e depois em Setembro de 1941.

A obra que actualmente se representa no velho teatro da rua da Palma, continuando a ser traduzida e adaptada por Alberto Barbosa e José Galhardo, foi arranjada de tal maneira que está completamente diferente, se bem que o enredo seja o mesmo, e o mesmo o fundo moral.

Transformada em peça musicada, para a qual escreveram música alegre e popular os maestros Raúl Ferrão e Carlos Dias, foram aumentadas as cenas, suprimidos alguns personagens e aparecendo outros, entre os quais os dois formidáveis bailarinos Francis e Ruth, um grupo coral muitíssimo afinado, um núcleo engraçadíssimo de petizes e um belo conjunto, com cenários novos e guarda roupa a rigor.

É claro que a peça continua sendo morelissima e o «Padre Piedade» continua sendo ríspido mas de bom coração, e as intrigas, invejas, ódios, hipocrisias, beatas falsas, inluências, tudo se mantém, observado minuciosamente, e que a bondade, ternura e doçura daquele bom Padre, verdadeiro apóstolo, vencem sem dificuldade porque a Justiça chega sempre a quem a tem.

Estevão Amarante esteve soberbo no protagonista. Aquele sacerdote que segue em tudo os preceitos da Lei de Deus, teve em Amarante um esplêndido intérprete, fazendo-nos lembrar o «Padre Cura» que tão brilhantemente representou quando esteve com a sua Companhia no Avenida. Irene Izidro, na «Rosinha», rapariga simples, foi realmente a campomena perdida por um homem sem escrúpulos, e que mais tarde se regenera, cumprindo o seu dever. Cantou muito bem a sua parte. Armando Machado, esplêndido artista cómico, encarregou-se do papel de «Bonifácio», andador de almas, que transforma em vinho todas as esmolas que recebe. Bom trabalho,

principalmente nas cenas dos ataques epiléticos. Filomena Lima, retomou o seu antigo papel de «Joaquina», mulher bondosa, a que deu bastante realce. Maria Reis na «Morgada», apresentou-se elegante como sempre. Pouco tem que fazer, Maria Salomé, alegre e sensata na «Margarida». Cantou bem a sua parte. Virginia Soler engraçada na «Maria Rita». Maria Pinto correcta na «Encarnação». Júlia de Assunção, na «D. Perpetua, beata falsa», certa. Maria do Rosário bem na «Anica». Abilio Alves, retomou o seu papel de «José» cínico e «D. Juan» arrependido. Fez bem tôda a sua parte. Joaquim Miranda deu sobriedade à sua figura de «António». Severo, vingativo, mas depois arrependido. Pereira Saraiva, no seu antigo papel de «Jerónimo» ateu, mas de bom coração, esteve correcto. João Pio, engraçado no «Tobias» sacristão. Reginaldo Duarte, certo no «Joaquim».

Francis e Ruth, deliciaram a assistência com dois magníficos bailados, «Os ciganos» e «Manel e Maria». Os artistas Black Daisy, Borba, Elvira Ripamonte, Vitor Costa, mostraram as suas habilidades acrobáticas no número «Os Saltimbancos».

O grupo coral cheio e muito afinado, sob a regência de Carlos Dias. O grupo dos petizes é muito engraçadinho. Todos muito certos e muito senhores dos seus papéis.

Este novo, porque podemos chamar-lhe novo, trabalho de Alberto Barbosa e José Galhardo, mostra quão grande é o valor destes dois homens de teatro que conhecem os gostos do público, como nenhum outros, sabendo perfeitamente as teclas que têm de tocar, para agradar a uns e outros dos espectadores.

O «Padre Piedade» está modificado, e no meu entender, para melhor, visto que passou a ser uma peça com mais vida e alegria, não deixando contudo, como disse, de ser uma peça essencialmente moral. Quem a viu, não a conhece, se a fôr ver novamente.

### Célia Gamez... no Trindade

O público gosta de teatro e tanto assim que o freqüenta com maior ou menor assiduidade. Mas o curioso é que se as peças são boas só assiste a elas, em grande quantidade, quando se anunciam as últimas representações. Em compensação, quando se apresenta uma peça inferior, esse mesmo público acorre a vê-la. Será porque a crítica disse de sua justiça, isto é: bem das primeiras e mal das segundas?

Dizem os espectadores que a crítica está desacreditada, por falta de sinceridade, e quem faz o reclame das peças é o público.

Quando foi da Companhia Juvenil de Mariano Madrid, que

esteve trabalhando no Maria Victória, sómente a última noite exgotou completamente a lotação, a ponto de trasbordar. E no entanto este agrupamento, formado por crianças era muito bom. A crítica teceu-lhe os elogios merecidos, e o público primou pela sua ausência. Sómente quando chegou a última representação com «La Verbena de la Paloma» é que o público acorreu em massa. Porquê? era uma peça muito conhecida.

Ora com a Grande Companhia de Operetas Modernas Celia Gamez parece-me que se vai dar o mesmo caso. Estreou com «Pepina» opereta em 2 actos e 11 quadros. Dizem os cartazes que é uma opereta, mas eu inclino-me mais para que seja uma fantasia, se atendermos a que o enredo é nulo ou quase nulo. Porque não estreou a companhia com a «Dúqueza do Bal Tabarin», opereta antiga, é certo, mas conhecidíssima do público português?

Além disso esta opereta prestava-se à exibição de cantores, artistas, beleza, riqueza e luxo, que são o apanágio da Companhia de Celia Gamez.

Que Celia Gamez é uma artista de valor, não se pode negar, e para isso basta ver a sua entrada na peça de estreia. Canta, representa e dança. Gestos e atitudes, são certos e sentidos. E além disso possue ainda o grande predicado de ser elegante e atraente e de ter duas mãos que são duas verdadeiras artistas, que muito a ajudam. É o que se pode chamar uma actriz completa.

Mas completo é também o agrupamento que dirige, no qual há valores tais como Cecilia Gubert, muitíssimo engracada e elegante, Afonso Goda, esplêndido cantor, Carlos Casaravila, magnífico cómico. O corpo coral é enorme e muitíssimo certo, afinado e cheio. O grupo de baile é também numeroso, sobressaindo duas raparigas e um rapaz, magníficos acrobatas.

Mas «Pepina» tem lindos números de música alegre, sentimental e dolente, sobressaindo a canção mexicana «Tu ya no soplas como mujer!» que Celia Gamez canta com muita graça e intuição.

Os finais de acto são espetaculosos, o que não admira, se atendermos a que as escadas dão sempre cenas de efeito, e os efeitos de luz bem adaptados fazem o resto juntamente com o vestuário das coristas. O do 2.º acto é de «pailleté».

As «toilettes» das primeiras figuras devem ter sido feitas por modistas, tal é a elegância do corte. Os coristas homens sabem vestir «casaca».

Mas terá a empreesa compensação monetária por esta exibição? Lá que o valor de Celia Gamez e da sua companhia é grande, não resta dúvida. Agora o que é preciso saber é se o público corresponde à interessante iniciativa da empreesa do Trindade.

Sou contrário à vinda de companhias estrangeiras, quando elas nada nos vêm ensinar, e quando há teatros fechados e artistas bons desempregados ou sem companhias organizadas.

Mas, quando são da categoria da Companhia Celia Gamez, ha que dizer apenas: Bemvinda seja! E ha que louvar também a empreesa pelo empreendimento a que meteu ombros, para bem servir o público lisboeta, mostrando-lhe uma grande embaixada de luxo, riqueza, bom gosto e Arte.

#### Minha mulher é um homem... no Avenida

Aqui há tempo apareceu nos escaparates das livrarias um romance de Mary Love intitulado «Minha mulher é um homem». Baseado neste romance, os nossos colegas da «República», Dr. Luiz de Oliveira Guimarães e João Ribeiro dos Santos escreveram uma peça com o mesmo título e que está sendo representada no Avenida. Como se trata de um original e não de uma adaptação, eis o motivo porque aparecem personagens em cena que não figuram no romance, assim como há frases postas na boca de outras figuras.

Conhecem V. Ex.º o romance de Mary Love? O assunto

é deveras curioso e baseia-se no desvio da educação. Uma rapariga educada como se fosse um rapaz, preocupando-se apenas com o escritório, esquecendo-se de que é mulher. Admite nesse escritório a cuja firma pertence, um rapaz rico, filho de boa família, autor célebre de vários romances e que se apresenta com nome suposto. A rapariga que o nomeia seu secretário, pede-lhe para casar com ela a fim de dar à firma um herdeiro que continue à frente dos negócios, quando ela sucumbe e a condição é de continuarem a viver como antes do casamento. O rapaz aceita o negócio e mais tarde, o casamento torna-se efectivo, devido a certa maneira de proceder do secretário, que transforma o «homem» em «autêntica mulher».

Se bem que a peça seja um hino ao trabalho, que, segundo diz o romance, nos macera os nervos, nos tira o sono, nos preocupa o espírito, nos aborrece e que no fim de contas nos dá prazer, é, no nosso entender uma grande lição para aquelas raparigas que querem tirar o lugar aos homens e que se deviam dedicar apenas à casa onde são verdadeiros «anjos do lar».

Quem conhece o romance, aprecia a peça, como bem feita. Quem não o conhece, há-de concordar que se trata de um original português, com princípio, meio e fim, se bem que a ideia, parte mais difícil, já estava lançada.

Brunilde Júdice e Alves da Costa são os dois principais personagens. Brunilde Júdice está mesmo talhada para o papel. Figura imponente, esguia, alta. É bem um homem de negócios. No entanto, depois da metamorfose, é feminina o mais possível. O seu trabalho é perfeito, completo. Ninguém o faria melhor. Alves da Costa, galã moderno, num papel difícil, em que há passagens que cairiam no ridículo, se fossem feitas por outro artista, tirou todo o partido do seu simpático personagem. Também o seu trabalho é perfeito, assim como perfeita é a encenação desse distinto artista.

Em outros papeis temos Maria Cristina que voltou ao teatro declamado, donde nunca devia ter saído, pois é um grande e valioso elemento. O seu trabalho nesta peça é muito bom e bastante humano. Margarida de Almeida em curtas intervenções, deu realce à figura simpática de uma dactilógrafa para quem o casamento e os filhos são tudo na vida. Maria Lagoa foi uma governante sensata e amiga dos patrões. Beatriz d'Almeida encarnou a figura de uma «manicure» faladora e bisbilhoteira. António Sacramento muito bem na interpretação do pai que não soube educar a filha, dando-lhe uma educação errada. Rafael Alves certíssimo num empregado para quem o casamento é como que o conchego do lar. Octávio Bramão numa curta cena, boa interpretação. Henrique Pereira, correcto no guarda livros e amador de xadrez.

É uma peça que todos os pais de família devem ir ver para aprenderem a não educar os filhos ao sabor do modernismo.

Cenas bastante cuidadosas por Brunilde Júdice.

#### CARTAZ DE HOJE

##### TEATROS

NACIONAL - 21,50 - «Coristas».

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

VARIEDADES - As 21 e 23 - «O pobre contente».

#### CARTAZ DA SEMANA

##### CINEMAS

EDEN - 21,50 - «A Minha História».

OLÍMPIA - 14,45 e 20,45 - «O cavalo diabólico».

S. LUIZ - 21,50 - «Casamento escandaloso».

POLITEAMA - 21,50 - «Passos na escuridão».

TIVOLI - 21,50 - «Fantasia».

CONDES - 15 e 21,50 - «Lobos da Serra».

ODÉON - 21,50 - «Noiva loira, esposa morena».

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

## Publicações recebidas

**Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal** — Relatório e Contas da Gerência de 1941.

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, que tem por seu presidente da direcção o sr. João Júlio Pina Cortes, publicou agora o Relatório e Contas da sua gerência do ano de 1941. Por esse documento, vemos que a dedicada direcção conseguiu algumas realizações sindicais importantes; que no movimento associativo há a registar a entrada de 741 novos sócios; que a assistência clínica e hospitalar mereceu o especial carinho do Sindicato, tendo sido elevada a verba, que era de 2.500\$00 mensais, para 7.000 escudos, afim de se poder estender a todos os filiados doentes a sua acção e os seus benefícios.

Agradecendo o exemplar do Boletim, felicitamos sinceramente a Direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal pelo êxito da sua gerência.

### A «Revista Militar» no tricentenário da «Gazeta»

Em separata da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», encontra-se publicado o interessante discurso que o sr. Coronel H. Pires Monteiro pronunciou por ocasião do descerramento de uma lápide na primeira sede da «Revista Militar», em 5 de Dezembro de 1941, durante a semana comemorativa do Tricentenário da «Gazeta».

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 745<sup>m</sup>,77, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 185,575,50 e 185,625,50, 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 Santiago, concelho de Soure, distrito de Coimbra, e confronta: ao norte com caminho público, ao sul com Gonçalo Telo Nunes da Costa, ao nascente com Albino Patrício Simões e ao poente com o ramal da estrada nacional n.º 43-2, e caminho público.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 64, II série, de 19 do corrente publica o seguinte:

### Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos desta Direcção Geral de II do corrente os seguintes projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos quais se anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Custiô situado ao quilómetro 14,320 da linha de Cintura do Pôrto e os aditamentos às tarifas especiais n.ºs 1 a 4 (passageiros) apresentados pela mesma Companhia, nos quais são estabelecidos preços de bilhetes tranvias e de bilhetes de assinaturas para o apeadeiro de Custiô, situado na linha que acima se indica.



Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!



GAZE TA DOS CAMINHOS  
DE FERRO  
1888-1942



(Centro Rádio Imperial  
da "EIAR")

NOVO HORARIO  
TODOS OS DIAS

*Noticiário em língua portuguesa*

Horas de Portugal

8,50

NOTICIÁRIO

Estações

{ 2 RO 6 m. 19,61 Kc/s 15.300

{ 2 RO 4 m. 25,40 Kc/s 11.810

12,15

COMUNICADO  
DE GUERRA

{ 2 RO 17 m. 15,31 Kc/s 19.590

{ 2 RO 7 m. 16,88 Kc/s 17.770

16,30

NOTICIÁRIO

{ 2 RO 17 m. 15,31 Kc/s 19.590

{ 2 RO 7 m. 16,88 Kc/s 17.770

21,10

NOTICIÁRIO

{ 2 RO 6 m. 19,61 Kc/s 15.300

{ 2 RO 22 m. 25,10 Kc/s 11.950

e

{ 2 RO 4 m. 25,40 Kc/s 11.810

23,10

{ 2 RO 3 m. 31,15 Kc/s 9.630

{ 2 RO 11 m. 41,55 Kc/s 7.220

m. 263,20 } Kc/s 15.300

m. 221,10 } Kc/s 11.950

Ondas médias

24,—

NOTICIÁRIO

{ 2 RO 6 m. 19,61 Kc/s 15.300

{ 2 RO 19 m. 29,04 Kc/s 10.330

{ 2 RO 18 m. 30,74 Kc/s 9.760

*Conversação em língua portuguesa*

(ÁS QUARTAS E DOMINGOS)

21,10 (às quartas)

m. 25,70 Kc/s 11.695

21,20 (aos domingos)

m. 30,52 Kc/s 9.830

*Lições da Universidade Radiofónica Italiana*

(ÁS TERÇAS, QUINTAS E SABADOS)

15,35

{ 2 RO 11 m. 41,55 Kc/s 7.220

{ 2 RO 22 m. 25,10 Kc/s 11.950