

10.º do 54.º



16 de Maio de 1942

Número 1306

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

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
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



FIGUEIRA DA FOZ — ESPLANADA E PRAIA DE BANHOS

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

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

1306

16—MAIO—1942

A N O L I V

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.
NUMEROS ESPECIAIS AVULSO 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M A R I O

Sé de Vizeu	251
Para a história das descobertas, pelo <i>Coronel de Eng.^a Carlos Roma Machado</i> , Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.	253
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	254
O prejuízo dos tramueis no ramal de Leixões, pelo <i>Eng.^o Américo Vieira de Castro</i>	255
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	259
Suspensão de tarifas especiais na C. P.	259
Publicações recebidas	259
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	260
Há 50 anos	261
A Exposição Técnica Alemã.	261
O Jardim Zoológico	261
Imprensa	261
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	262
Parte oficial	264



SÉ DE VIZEU

Para a história das descobertas

Algumas palavras para provar que Cristobal Colon era portuguez e de nobre gerarchia

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

SEM entrarmos na descripção detalhada das viagens d'este grande navegador é occasião de provar que elle era portuguez, mas que as suas viagens foram posteriores às que descrevo no meu antecedente artigo.

Foi um navegador enigmatico *que se quiz chamar Cristobal Colon* mas nunca assignou o seu nome em documento algum, e apenas terminava os seus escritos por uma sigla, que tem dado que fazer a muita gente até hoje.

Dos livros de Ferreira e Serpa e dos de Pestana e Patrocínio Ribeiro se deprehende que era portuguez, e segundo os primeiros, de alta gerarchia; mas tanto os dois primeiros, como os dois seguintes, lhe dão nomes diversos. Entretanto e até se provar o contrário, o nome que parece ser mais exacto é o de Salvador Gonsalves Zarco, (nome do livro de Ferreira e Serpa).

Assim o afirmei na conferencia que fiz na Salla dos Capellos em Coimbra. Nascido em Genova em 1456, d'onde saio com 14 anos segundo elle proprio o escreveu, era neto por sua mãe de João Gonsalves Zarco, descobridor da Ilha, e veio d'essa idade para a Madeira, vivendo em casa de Esmeraldo antepassado de Agostinho de Ornellas, segundo este descreveu, casando ali aos 19 annos, com uma neta do Gonsalves Zarco, parenta da casa de Bragança, e de D. Nuno Alvares Pereira. Sua Mãe segundo Ferreira e Serpa, parece que teve amores, quando estava em Lisboa, com o Infante D. Fernando Pae de El Rey D. Manuel I.^o (vide o livro citado) o qual, para fugir ao rigor do Pae da mesma, a mandou para Genova, onde teve o seu filho, e onde parece que

D. Affonso V o não deixou ir ver a amante, tendo ordenado ao Conde de Odmira que o prendesse quando já a bordo ia a chegar a Gibraltar, o que realmente fez. (Historia Genalogica da casa Real por D. Antonio Caetano de Sousa, e decifração do livro de D. Tivisco por Ferreira). O grande navegador parece ter sido educado em Genova por um frade portuguez, em casa de Dominico Colombo, lanario, até que por morte de seu Pae (segundo Ferreira e Serpa) seguiu para a Madeira. Nunca escreveu nem falou italiano.

Na Madeira tendo tido conhecimento dos papeis e cartas de marear de seu Avô Materno, começou a instruir-se em navegação, fazendo viagens (segundo o Cardeal Las Casas e Pestana) com os pilotos João Coelho e João Fernandes do Arco, e elle proprio diz nos seus escritos, que esteve em S. Jorge da Mina, e na Guiné, entre os anos de 1482 e 1484, *e que tinha tanto conhecimento das Antilhas que nem precisava de mappas para lá ir*, (por ter viajado com os pilotos já indicados) segundo elle proprio o disse e tambem o Cardeal de Las Casas, disendo este nas suas memorias «*de loqueio no dubido*». Recebeu em sua casa na Madeira o piloto Afonso Sanches já moribundo, que lhe deu muitos documentos de viagem ás Antilhas (segundo Agostinho de Ornellas). Era portanto *sendo isto verdade*, parente de D. João II, por seu Pae, irmão natural de D. Leonor, mulher d'este, e da mulher de Carlos V. Quando Izabel a Catolica e D. Fernando entraram em Granada já conquistada, *acompanhou o Rey a cavalo á sua direita!* (ainda não era descobridor). Quando veio da sua primeira

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Ainda o nosso número especial do 54.º aniversário

Tem merecido inúmeras atenções dos jornais portugueses o nosso número especial de 16 de Abril, comemorativo da passagem do nosso 54.º aniversário.

Queremos arquivar mais alguns periódicos que nos tem dirigido felicitações, não só pelo aniversário como pela apresentação do Conselho Directivo que hoje preside aos destinos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro". São êles:

"República"; "Diário do Alentejo"; "Gazeta de Coimbra"; "Povo da Louzã"; "Jornal de Felgueiras"; "Éco de Extremoz"; "Jornal de Abrantes"; "O Progresso de Paredes"; "Éco dos Olivais"; "O Despertar"; "Correio de Portalegre"; "A Verdade"; "O Ilhavoense"; "Democracia do Sul"; "O Povo da Barca"; "A Folha do Sul"; "Correio Elvense".

Também pelo mesmo motivo recebemos felicitações dos srs. D. Jesus de La Fuente, director da revista espanhola "Ferroviários"; Engenheiro D. Gabriel de Urigüen; J. Serpa Quaresma, director de "O Recorte"; José Botto, Dr. Vasco de Sá Carneiro, Pedro de Freitas, Engenheiro Sá Esteves, Francisco Brás, capitão João de Sousa Soares, José Mayer, Dr. Manuel Múrias, major Rosa Bastos, etc.

Do "Jornal do Comércio" transcrevemos a simpática notícia que se segue:

«Em 16 de Março último a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como noticiámos, entrou no seu 54.º ano de publicação. O seu corpo directivo não editou, então, um número

comemorativo, por ter-se verificado o falecimento do saudoso jornalista engenheiro Fernando de Sousa «que era quem, habitualmente, naquela data festiva, ocupava, com a sua prosa brilhante, estas páginas de honra».

Isto se escreveu e vem antecedendo o texto da revista fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa — numa primorosa edição que honra a actual direcção e as artes gráficas nacionais.

Uma linda capa desenhada por Stuart de Carvalhais, litografada a cinco côres, invoca dois espectadores assistindo à passagem dum combóio no último quartel do século XIX. Tem côr e apropósito, revelando um sentido oportunista, emotivamente sentimental.

O texto compõe-se de escolhida colaboração ilustrada, onde figuram, entre outros, artigos dos engenheiros Lopes Galvão e Américo Vieira de Castro, professor José F. Rodrigues e do nosso brilhante camarada Carlos d'Ornellas, sobre o conselho directivo da «Gazeta», que continua composto pelos srs. general Raul Esteves, coronel Alexandre Galvão, engenheiros Cancela de Abreu, Raul Couvreur e Luiz Fernando de Souza, que se prestou a preencher a vaga deixada pelo seu saúdoso pai.

Todas as secções habituais se valorizaram e no registo retrospectivo faz-se uma reprodução dum artigo publicado na «Gazeta» há cincoenta anos sobre «O monopólio da viação em Lisboa», pondo em destaque as consequências da resolução tomada pela municipalidade lisboeta de 1892 ao entregar à «Carris» a exploração privativa da viação «em todas as ruas, largos e praças da capital, desde a mais vasta avenida até ao mais acanhado bêco», onde só é permitida a circulação de veiculos de carreira pertencentes à Companhia Carris.

Uma desenvolvida publicidade avoluma as páginas dêste número da «Gazeta», por todos os títulos digna dos cumprimentos que endereçamos ao nosso distinto camarada Carlos d'Ornellas, pela dedicação e proficiência na manutenção dos créditos conquistados por esta revista técnica portuguesa.

A tantas demonstrações de amizade os agradecimentos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

jornada oficial ás Antilhas, o Rey e a Rainha ouviram-o sentado, junto a elles, e de chapéu na cabeça. Seu filho mais velho D. Diogo, nascido na Madeira, foi camarista dos reis catolicos, e casado com uma grande fidalga espanhola, (ainda seu Pae não tinha ido ás Antilhas). Tudo se pode ver nos livros citados e em *Bertrand y Rospide* & o que não podia ter succedido se elle de familia real não fosse. Seu filho 2.º D. Fernando escreveu «Y VOLVIOU A RENOVAR EL NOME DE COLON» O QUE PROVA SER UM PSEUDONIMO.

Fez várias viagens officiaes ao oriente, ilha de Chipre e foi depois d'isso, que passou a chamar-se Colon.

Comparando as datas anteriores, com a primeira da sua ida official ás Antilhas, 1492, se vê que antes de Colon ter come-

çado as suas viagens officiaes *JÁ A AMERICA CENTRAL ERA CONHECIDA E DESCOBERTA PELOS PORTUGUESES. APESAR DO QUE, PELO QUE DEIXO EXPOSTO NOS MEUS ULTIMOS ARTIGOS HISTORICOS SER CONSIDERADO COMO FAZENDO ROMANCE, O QUE É FACTO É QUE TUDO QUE ESCREVI É APENAS RESUMO DE ESCRITORES E HISTORIADORES CONSIDERADOS SERIOS*, e nada indiquei que não tivesse sido documentado, e alem disso tudo foi criticado e asseverado pelo meu amigo já falecido, o Dr. Antonio Ferreira de Serpa, rispido historiador, que nunca afirmou facto algum historico, sem o documentar primeiro, e ter a consciencia ser veridico, ou indicar a possibilidade de ser exacto.

O prejuízo dos tramueis no ramal de Leixões

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

N O nosso artigo anterior prometemos voltar ao assunto se, mesmo longe da contabilidade e estatística da C. C. F. N. P., conseguíssemos alguns elementos tendentes a mostrar que o serviço intensivo de tramueis entre a estação da Trindade e Matosinhos trouxe grandes prejuízos à Companhia do Norte.

Comecemos por compulsar a carta do director da exploração dessa companhia. Nessa carta o sr. Vasconcelos Pôrto, sem apresentar prova alguma tendo quantas quizesse à sua disposição, assevera «que a nossa afirmação é contrária à verdade», e termina magistralmente a sua missiva dizendo «que nada mais pretende do que o restabelecimento da verdade» e «que não voltará ao assunto». *Magister dixit.*

Pois nós, como detestamos a sentença dos fanáticos adeptos de Aristoteles, iremos apresentando tantas provas quantas pudermos haver às mãos sobre a veracidade da nossa afirmação, que qualquer engenheiro, medianamente versado em assuntos ferroviários, podia ter feito.

Vamos ver agora «quem diz a verdade».

Na citada carta diz-nos o director da exploração da C. C. F. N. P. que o discutido serviço era utilizado por 3.000 passageiros diariamente. A tarifa máxima para a distância total é de 1\$40. Há também tarifas de \$80, 1\$00 e 1\$20. Mas as assinaturas, que eram numerosas, deviam reduzir sensivelmente esses valores. Tomando a tarifa média de 1\$00 não andaremos longe da verdade. A receita bruta diária no ramal de Leixões era, portanto,

$$3.000 \times 1\$00 = 3.000\$00$$

Passemos agora à despesa.

O número de combóios no venturoso ramal tem variado de 58 na data da inauguração do serviço, pomposamente anunciados, a 46 pelo fim de 1941. Tomaremos uma média de 50 combóios por dia. A distância entre Matosinhos e a estação da Trindade

é de 12 quilómetros. O percurso diário total era, portanto, de 600 trens-quilómetros.

O relatório da D. G. C. F., relativo ao ano de 1940, não nos dá a despesa de exploração por trem-quilómetro. Mas indica-nos a receita por trem-quilómetro, o coeficiente de exploração, a despesa total e o percurso dos combóios na rede própria da C. C. F. N. P.. Fácilmo é, pois, calcular a despesa por trem-quilómetro. Foi ela de 12\$20 em 1940.

Já nestas colunas, e em outros órgãos da imprensa, dissemos que o combóio-tramuei era o mais dispendioso de todos. Ora, se assim sucede em redes expressamente construídas para combóios de passageiros, o que sucederá quando os tramueis circulam em um ramal tôsko, sinuoso e escarpado, construído apenas para a descida de combóios de pedra?!... Acresce ainda a agravante de que, para cumprirem um horário apertado, as locomotivas são obrigadas a subir o íngreme ramal a velocidades anti-económicas, elevando consideravelmente o consumo por trem-quilómetro. Se a despesa média em toda a rede foi de 12\$20 no ramal deve ter sido de 15\$00 ou 16\$00. Tomando o valor de 12\$20 ficámos àquém da verdade. A despesa diária era, portanto,

$$600 \times 12\$20 = 7.320\$00$$

Os resultados da exploração, por dia e por ano, eram pois:

Receita diária.	3.000\$00
Despesa »	7.320\$00
Prejuízo diário	4.320\$00
Prejuízo anual	1.576.800\$00

Fica assim demonstrado que só na exploração, o tal serviço, intensivo, em hora aziaga concebido, dava um prejuízo anual superior a 1.500 contos.

Nós também só pretendemos o restabelecimento da verdade — a qual na Companhia do Norte,

desde o seu início, sempre tem andado muito transviada. E à memória nos acode o que se disse em brindes, discursos e homenagens acêrca dos mirabolantes resultados futuros da linha da Trindade. Os resultados estão hoje bem patentes: o Estado paga anualmente perto de mil contos de garantia de juros.

* * *

Demos no artigo anterior algumas informações sobre os resultados do exercício de 1939, ano ainda não influenciado pela guerra.

Vamos dar hoje algumas indicações sobre o exercício de 1940.

O prejuízo da exploração na rede própria passou de 1.331.908\$40, em 1939, para 1.867.867\$60, em 1940. A garantia de juros paga pelo Estado passou de 2.236.200\$30 para 2.405.480\$25.

A receita por trem-quilómetro melhorou um pouco, mas é ainda a mais baixa de todas as redes portuguesas em 1940. Serão os resultados do ramal de Leixões, com os seus 220.000 trens-quilómetros por ano, estranhos a essa rarefacção da receita por trem-quilómetro em uma rede de tão elevada receita por quilómetro de linha explorada?!...

Bem fácil é verificar. Já vimos que a receita diária, de acôrdo com os elementos fornecidos pelo

director da exploração, era de 3.000\$00. O percurso era de 600 quilómetros. Logo, a receita por trem-quilómetro era de 5\$00. Como esta receita para toda a rede foi de 9\$41, imediatamente se verifica a nefasta influência do serviço intensivo no ramal de Leixões — ditoso ramal que, construído unicamente para combóios de pedra, mercê dos idealismos de sucessivos directores da exploração, se vê hoje percorrido por fulgurantes tramueis.

Por cada quilómetro percorrido por êsses combóios tem a companhia um prejuízo de 7\$20.

Quando a empresa, caída em profundo colapso, carecia de um poderoso «cordial», foi-lhe aplicada uma exhaustiva sangria.

Pelas indicadas garantias de juro se verifica que a C. C. F. N. P. se vai tornando cada vez mais pesado encargo para o Tesouro Público.

Estes resultados foram por nós previstos na imprensa diária, há mais de dez anos, na época das fantásticas construções à custa do Estado.

Os nossos protestos, e os de outros colegas, foram abafados por uma série ininterrupta de festas, banquetes e homenagens.

Tão elevadas eram as despesas com essas festivas manifestações que parecia — parecia, entendase bem — que eram também garantidas pelo Estado.

N. R. — Do Relatório N.º 53 da Comissão Administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, referente ao ano de 1941, extraímos alguns elementos que a seguir publicamos, e que não só, sobre o assunto, facilitam os nossos leitores como também orientam, no que diz respeito a verbas que o referido relatório apresenta, depois de aprovado pela sua ilustre Comissão Administrativa.

Senão vejamos:

No Mapa I encontram-se as Despesas de Exploração da Rede Geral, isto é, abrangendo a Linha do Tâmega, distribuídos por capítulos e artigos, e que agrupamos para o fim que temos em vista, pela seguinte forma:

1.º — Administração, Direcção, Serviços Gerais, Serviços Centrais e Regionais, Relógios e Telégrafos, Aterros e Trincheiras, edifícios, Tomas de água, Condução de draisines	1.714.856\$20
2.º — Estações	1.494.453\$09
Polícia da Linha	167.466\$95
Conservação da Via	664.446\$15
Obras de Arte e Vedações	3.409\$30
Sinais e Aparelhos de Via Especiais	28.565\$60
Lubrificação e Limpeza de material circulante	72.115\$40
3.º — Trens e Revisão	393.214\$65
Condução de Máquinas	3.205.077\$46
Conservação e reparação de material circulante	937.421\$70
	4.535.713\$81
	8.681.026\$50

Do 1.º grupo fazem parte as despesas que são independentes da intensidade de circulação de combóios, e que não devem ser, por isso, tomadas em consideração para o estudo em questão.

Do 2.º grupo fazem parte despesas influenciadas em pequeno grau pela intensidade da circulação.

No 3.º grupo encontram-se as despesas que estão mais intimamente ligadas com essa intensidade.

Não é fácil definir com exatidão, só pelos números do Relatório, qual o grau de influência que teria nas despesas do 2.º grupo, uma considerável redução do percurso de tranvias, que admitimos ter sido de 220.000 quilómetros, isto é, cerca de 31,5% do percurso total de 697.396 quilómetros efectuado pelos combóios em todas as linhas exploradas pelas Companhias.

No que respeita a estações, possui a Companhia do Norte cerca de 40 estações e apeadeiros guardadas, das quais apenas 5 se encontram no percurso Porto-Trindade-Matozinhos.

Duas delas — a primeira destas duas e Senhora da Hora —, são as mais importantes da Companhia e evidentemente das que devem ter mais despesa. Mas encontram-se no trôço comum aos combóios da linha de Guimarães, do Litoral do Minho e do Ramal de Leixões.

Até que ponto se poderiam reduzir as despesas

destas estações, pelo facto do número de tranvias baixar para um terço ou um quarto do que foi em 1940 é que interessa saber.

Mas, dada a circunstância apontada, delas servirem as duas linhas principais, com combóios desde a madrugada e do «nó» da Senhora da Hora ser o ponto de formação e desformação dos combóios de mercadorias procedentes ou destinados a ela, a Pôrto-Boavista e a Leixões, podemos dizer que a economia obtida seria juntamente com a que se conseguisse nas modestas estações de Padrão e Matosinhos e no apeadeiro da Avenida da França, uma pequena percentagem dos 1.494 contos dispendidos com todas as estações da Companhia, entre as quais há a destacar algumas de avultada despesa fora da zona dos tranvias de Leixões, tais como Pôrto-Boavista, Póvoa e Guimarães.

Insignificante deveria ser também a redução que se poderia conseguir nas despesas de Polícia de Linha, apesar do número elevado de Passagens de Nível existentes na área do Pôrto.

A parte de Conservação de Via, é evidentemente pela circulação de combóios, não pelo número destes, mas pelas suas cargas e números de eixos.

O percurso dos tranvias é feito em 11 quilómetros de via, dos quais 6 em via dupla, e nesta, cada linha era percorrida por 28 dos 56 tranvias.

São estes constituídos por uma locomotiva, um furgão e duas carruagens com a lotação de 110 lugares e com a carga total de cerca de 36 toneladas. São pois combóios ligeiros, marchando à velocidade máxima de 40 a 45 quilómetros hora, de bem menor peso e velocidade dos da maior parte dos combóios das outras linhas.

Tendo em atenção que é de 184 quilómetros a extensão das Linhas exploradas pela Companhia, a despesa quilométrica de conservação de via é de cerca de 3.600\$00, e para 11 quilómetros de via será em média de 40 contos aproximadamente. Resta saber se a despesa média neste trôço seria muito maior do que aquele valor. Seria 50 % mais? Evidentemente que nem coisa parecida, mas se o fôsse ainda ficaria bem longe dos 31,5 % de 664 contos que pela noção simplista da média aritmética se lhe pretende atribuir.

As outras duas rubricas de Via e Obras que figuram neste grupo não podem pela sua natureza e as suas respectivas importâncias ser influenciadas senão duma forma insignificante pelo grande número de tranvias.

No que respeita a lubrificação e limpeza de material circulante, há que notar que 3 ou 4 composições compreendem 12 veículos. Ora a Companhia, com o material que recebeu do Estado pelo sub-arrendamento, o material italiano moderno e o antigo da Póvoa e Guimarães tem cerca de 400 veículos. Supondo, mesmo, que só 300 andassem em serviço, teríamos 4 % do número de veículos que

dão origem àquela despesa, nos tranvias de Leixões. É sabido que quanto a lubrificação de veículos, não é o consumo de óleo proporcional ao percurso e isso nos mostra quanto seria diminuta a economia que se obteria com uma redução, embora considerável, do número de tranvias.

Chegamos ao 3.º grupo onde, num cálculo aproximado, podemos aceitar como boa a proporcionalidade entre a despesa e o percurso dos combóios. Na realidade não o é, como é sabido e é exactamente um serviço intensivo que permite o melhor aproveitamento do pessoal e do material.

Aceitemos pois como boa a proporcionalidade na parte referente a trens e revisão. Mas façamos certas reservas quanto à condução e despesa de máquinas, pois neste caminho de ferro é grande a variedade dos seus tipos e das dos combóios por elas rebocados.

Seria interessante saber qual o número de toneladas-quilómetros rebocadas no serviço de tranvias, o que do Relatório se não pode tirar.

Mas supondo a carga de 36 toneladas e o percurso de 220.000 quilómetros, teríamos 7.920.000 toneladas-quilómetros. Verifica-se que admitindo a mesma despesa por tonelada-quilómetro rebocada, o serviço de tranvias entre Pôrto e Leixões, deveria suportar 15,5 % das despesas das máquinas, pois foi de 50.989.296 toneladas-quilómetros o número total, como se vê no último quadro da pág. 10 do Relatório.

Ha porém que contar com factores que poderão concorrer para agravar aquela percentagem e com outros que podem actuar no sentido inverso. Vem em primeiro lugar o perfil da linha, que segundo informações que nos forneceram, se acusa de ser pouco apropriado a exploração do serviço de passageiros, pelo facto de, entre Leixões e Senhora da Hora, possuir uma rampa de 4 quilómetros, com quatro traineis de 24 mm./m. totalizando estes 2.387 m. e sendo os outros inferiores a 16 mm. m. com freqüentes curvas de 150 m. de raio.

É preciso notar-se que esta extensão representa 11 % do trajecto total de ida e volta, que é de 22 quilómetros.

Um cálculo, simples de fazer, tomando por base os números de toneladas-quilómetros citados e o percurso total dos combóios e o atribuído aos tranvias de que nos ocupamos, mostraria que a carga média rebocada nos restantes combóios é mais do dôbro das 36 toneladas que aqueles têm.

Uma rápida análise às marchas do horário de 1940, mostraria que há nas linhas do Litoral do Minho e de Guimarães combóios com muito mais velocidades e onde as acelerações, apesar da sua carga, não são inferiores.

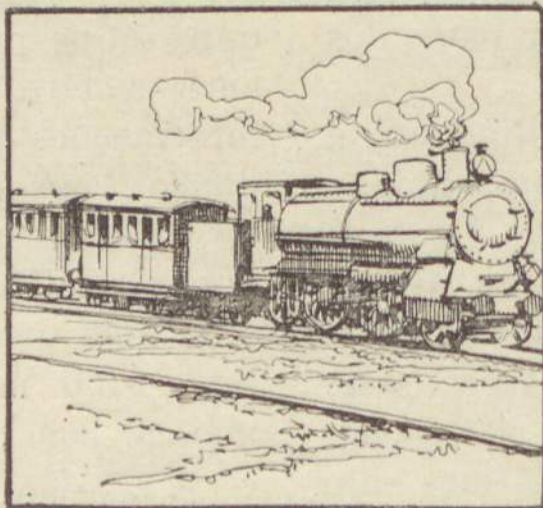
Resta ainda a despesa de conservação e reparação de máquinas e de material circulante. Já vimos como era reduzida a quantidade de material de

transporte empregada neste serviço. No que respeita a máquinas eram utilizadas quatro (digamos cinco contando com reparações), para este serviço e para reserva no Pôrto aos combóios das outras linhas. Enquanto uma reparação de rodas se fazia nesse tempo com 9 a 12 contos, neste tipo de máquinas — e não carecia de mais do que uma por ano — nas outras séries de máquinas varia de 14 a 30 contos e algumas delas para percursos muito menores entre duas reparações consecutivas. Não se pode tomar a despesa feita como sendo proporcional ao percurso das diferentes séries de máquinas, de tipos tão diversos, tanto mais que naquela está incluída a parte de Gastos Gerais das Oficinas (cêrca de 150 contos).

Resumindo o que fica dito, verifica-se que os 1.714 contos das despesas do primeiro grupo e a quasi totalidade dos 2.430 contos das do segundo grupo não sofreriam alteração se fôsse feita uma profunda redução do número de tranvias, e dos 4.535 contos do terceiro grupo havia que deduzir uma parte importante não proporcional ao percurso ou que nada tem com os tranvias.

As Receitas não foram 900 contos (embora como Receita bruta, que na realidade foi 996 contos), mas de facto foi:

Passageiros . . .	(1.164.712)	876.840\$75
Volume		26.243\$20
		<hr/> 903.083\$95



Grupo Tauromáquico «Sector 1»

Uma interessante palestra do jornalista Leopoldo Nunes

Sob a presidência do sr. dr. Amável da Silva, secretariado pelos srs. dr. Ferreira Deusdado e pelo jornalista e professor José Luiz Ribeiro, realizou-se no sábado 2 a conferência de Leopoldo Nunes — «O Amor e o Toureio».

O conferente explicou, em primeiro lugar, que o toureio, a mais rica e expressiva das manifestações de arte e beleza, não pode dispensar o serviço da literatura.

Considerou que a dignidade da escrita e da palavra, indispensável na exaltação do que é nobre e artístico, mais precisa ainda se torna quando se fala ou escreve de touros, de toureiros e demais elementos da Festa Brava.

Acentuou depois que o Amor e o Toureio sempre no decorrer do tempo andaram ligados ao Serviço da beleza, de côr e da harmonia.

Apontou a influência que a Festa Brava tem tido nas mais variadas artes, citando escritores, poetas, músicos, jornalistas, pintores, dramaturgos, cineastas, etc., e as suas obras famosas na península e até no Mundo inteiro.

Descreveu, com largueza, episódios da vida amorosa de Lagartijo, Reverte, Espartero, Bombita, Machaquito, Rafael Gallo, Gallito, Belmonte, Algabeño, Guerrita, Manolo Bienvenida, e outros, numa sucessão de quadros em que apareceram rainhas, damas de nobreza, artistas, mulheres do povo.

Concluiu com um enternecedor episódio de que foram protagonistas a Imperatriz Eugénia e o malogrado Joselito Gomez, «Gallito».

O Presidente da Direcção, sr. dr. Amável da Silva, que já havia apresentado o conferente a quem dedicou palavras de justo louvor, agradeceu a Leopoldo Nunes a sua amizade ao «Grupo Tauromático Sector 1», única colectividade organizada com critério e que sempre tem pugnado pela Festa Brava em Portugal.

No final foi servido um «Pôrto de Honra» usando da palavra os srs. dr. Ferreira Deusdado, José Luiz Ribeiro, Corlos d'Ornellas, Niza da Silva, José Carreira, José Mayer e Leopoldo Nunes que agradeceu as homenagens que lhe prestou o «grupo».

Assistiram a esta interessante e simpática festa os diestros «El Estudiante» e Martin Vasques que visitaram oficialmente o Grupo «Sector 1» às 22 horas do dia seguinte e a quem foi oferecido um «Pôrto de Honra».

Suspensão de tarifas especiais na C. P.

Foi publicado na folha oficial ter o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações aprovado os projectos de aviso ao público apresentados pela C. P., anunciando a suspensão temporária das seguintes tarifas especiais de passageiros:

Tarifa especial combinada n.º 2-C — Bilhetes de fim de semana; tarifa especial combinada n.º 101, de grande velocidade — Bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros; tarifa especial n.º 7 (passageiros): Capítulo I — Viagens de grupos excursionistas em combóios regulares. Capítulo II — Viagens de grupos de estudantes, de escoteiros, de pupilos de instituições de beneficência e filiados da «Mocidade Portuguesa». Capítulo VII — Viagens individuais de estudantes para gozo de férias; tarifa especial n.º 7, de grande velocidade (em vigor na antiga rêde) — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, capítulo I (em vigor nas linhas de Sul e Sueste e do Minho e Douro) — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; tarifa especial combinada n.º 107, de grande velocidade — Idem, idem; tarifa especial combinada n.º 1-C — Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas de repouso; tarifa especial combinada n.º 9-C — Bilhetes de mercados locais.

Nestas condições, desde o dia 6 do corrente ficam suspensas as tarifas especiais n.ºs 2-C, 7 (capítulo I), e 101.

A utilização dos bilhetes vendidos ao abrigo das disposições das tarifas suspensas desde esta data continua sujeita a essas disposições, enquanto não iniciarem os prazos de validade dos referidos bilhetes.

Publicações recebidas

Orfanato dos Ferroviários da C. P. — Relatório e Contas da gerência do ano de 1941.

Está publicado, tendo sido já distribuído pelos interessados e pela imprensa, o Relatório e Contas da gerência do ano de 1941 do «Orfanato dos Ferroviários da C. P.», cuja sede se encontra instalada na Rua de Santo António da Glória, 29, 1.º — Lisboa.

Pelo documento presente, verifica-se que, mercê de porfiados esforços e inteligente direcção, o Orfanato conseguiu um excelente êxito financeiro, e pode alargar a sua esfera de acção.

O número de internados, em diversas instituições, subiu a 21, tendo sido de 26.361\$05 a verba dispendida com o seu internamento.

Foram admitidos 89 novos sócios, tendo o sócio n.º 2, sr. Júlio Martins de Araújo proposto 55.

Ainda neste relatório presta-se homenagem ao sr. general Raúl Esteves, prestigioso presidente da Comissão Especial do Fundo de Assistência da C. P., a quem o Orfanato fica devendo a concessão do subsídio mensal de esc. 199\$00, com que se garante o internamento de dois pupilos.

Vivamente felicitamos a digna Direcção do Orfanato pela sua gerência e pela sua acção filantrópica.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LI

A «E. T.» diz que o inimigo, em grande força, está em Shwedaung e na margem ocidental do Irrawaddy, enquanto outras colunas operam para Leste, junto do caminho de ferro ao Norte de Pougde, continuando a ter o completo domínio do ar.

— Diz a «E. T.» que as tropas paraquedistas russas, lançadas à retaguarda das linhas alemãs, no sector de Smolensko, fizeram explodir um comboio carregado de tropas, duas pontes e uma estação de caminho de ferro.

— A «O. F. I.» diz que as correspondências alemãs da «frente» oriental assinalam, pela primeira vez, a chegada, a «pequenas cidades da retaguarda», de muitas «caras novas», que vêm directamente da Alemanha. Em Janeiro, fizeram-se no Reich chamadas em massa de recrutas. Estes receberam adestramento muito intenso, em Fevereiro e Março, e, agora centenas de comboios de tropas, munições e armas partem, diariamente, das estações alemãs, em direcção a Leste. As viagens de particulares, mesmo durante as festas da Páscoa, foram em grande parte suprimidas, reservando-se o material ferroviário, quasi exclusivamente, para os transportes com destino à Rússia. Estas unidades frescas são chamadas a encher as clareiras abertas na linha da «frente» pela concentração de tropas alemãs nos seus pontos de apoio e pelas «bolsas» soviéticas e a participar, seguidamente, na primeira linha da ofensiva da Primavera.

— Sabe-se pela «D. N. B.» que na África do Norte, foram bombardeados, com êxito, aeródromos e acampamentos de tendas na Marmárica, assim como a via férrea do Deserto e colunas britânicas de veículos motorizados, ao longo da costa egípcia.

— Diz a «E. T.» que os guerrilheiros russos dinamitaram e fizeram explodir três comboios com tropas e mercadorias, duas pontes, uma estação ferroviária, um depósito de munições e dois depósitos de combustíveis.

— A «D. N. B.» diz que, segundo anuncia, de Batávia, o «Sahat Shinbun», recomeçaram a circular os comboios entre Java e Surabala. Trata-se de um trajecto de mais de mil quilómetros através de toda a ilha. Recomeçou, também, o serviço ferroviário nas linhas secundárias.

— Diz a «E. T.» que as tropas chinesas atacaram o caminho de ferro do Norte da China, na província de Chan-Si, destruindo-o em vinte pontos, com o fim de dificultar o transporte de reforços japoneses através do vale do Rio Amarelo, onde a luta recrudesceu de intensidade.

— A «E. T.» diz que na «frente» do Sittang, as vanguardas japonesas avançam a Oeste da linha férrea, tendo alcançado um ponto a Sudoeste de Yedasha, que fica a 22 quilómetros ao Norte de Tungoo. As forças chinesas dominam, ainda, o trôço do caminho de ferro entre Yedasha e um ponto imediatamente ao Norte de Tungoo. A aviação japonesa, em duas vagas, bombardeou o aeródromo duma cidade do Norte da Birmânia. Os primeiros aviões lançaram bombas próximo da estação do caminho de ferro, causando alguns estragos nos acampamentos de «coolles» e algumas vítimas. A segunda vaga dirigiu-se contra o aeródromo. A maior parte das bombas caiu fora do alvo, não tendo sido causados estragos materiais nem vítimas.

— A «R. R.» diz que a rádio de Xung-King anunciou que a situação das tropas chinesas, na Birmânia, é agonizante. A mesma rádio acrescenta que os japoneses estão recebendo continuamente reforços e que desencadearam uma ofensiva na direcção da via ferroviária de Mandalay-Lashio.

— A «R. R.» diz que a agência «Domei» anuncia que, dentro em pouco, renovar-se-ão os trabalhos de produção da borracha e das minas de estanho da Malásia, que se encontram, quasi por completo, em poder do governo nipónico. Também o tráfego ferroviário será restabelecido, brevemente.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

LANIFICIOS PARA HOMENS E SENHORAS
QUERE VESTIR BEM COM ECONOMIA?
PEÇA AMOSTRAS DE LANIFICIOS À

CASA DAS LANS

DE AUGUSTO LOPES

65, RUA VISCONDE DA LUZ, 75 — COIMBRA

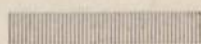
Reconhecerá que merecemos a preferência.

As expedições são feitas pelo correio, contra reembolso.

Economia e sempre padrões de novidade.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1892)



O monopólio da viação em Lisboa

Não nos envaidecemos de que fosse em virtude da nossa insistente propaganda contra o já celebre contracto, que a companhia Carris propoz á camara e esta teve a complacencia de approvar, por maioria, quasi sem o discutir, sem ouvir a repartição technica nem o advogado syndico, que fosse pelos nossos artigos, em que bem claramente demonstrámos os inconvenientes, os prejuizos que, para o publico e para a camara, resultavam d'este contracto, que o sr. ministro do reino, fiel zelador dos interesses publicos, entendeu não lhe dar a sua approvação.

Se, até certo ponto, teríamos razão para nos attribuirmos uma parte d'essa victoria, porque a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» foi o jornal que mais activamente combateu por ella, por assim dizer o unico que luctou por evidenciar os defeitos d'esse producto da união hybrida de exigencias insaciaveis da parte da companhia e de condescendencias cegas da camara, não devemos deixar de reconhecer que a conquista é toda da moralidade, e de felicitar o ministro que a soube manter illesa.

Agora, desenganada de que esse negocio está morto, a direcção da companhia parece, segundo se diz, que projecta, ella só por si, levar ávante a fusão com as outras empresas, e por umas noticias soltas em diversos collegas, mais ou menos seus protectores, já se vae insinuando que a camara não receberá real das quantias que lhe pertencem por impostos retidos em poder da companhia, reclamando esta para os tribunaes.

Para nós,—para o publico,—desde que não se faça o monopólio, pouco importa que a companhia compre uma ou todas as empresas suas concorrentes. Outras apparecerão a servir de correctivo quando ella tentar prejudicar o publico.

O que não percebemos bem é como uma companhia, que está utilizando a via publica por meio de um contracto com a camara, tenha força para luctar com esta, dizendo-lhe na face que não lhe paga—e continuando a explorar muito socegada as suas linhas e carreiras que lhe convem, sem que a camara a obrigue a entrar na lei de que se afasta.

Agora cumpre á camara, livre daquele trambolho do contracto, regularisar a viação em Lisboa; e d'esse assumpto ainda nos occuparemos, porque bem interessante é elle para o publico.

A Exposição Técnica Alemã

Por absoluta falta de espaço somos forçados a transferir para o próximo número a notícia sobre a Exposição Técnica Alemã inaugurada no edificio do Instituto Superior Técnico de Lisboa.

O Jardim Zoológico

Dois grandes melhoramentos, que já tomaram vulto e fama no gosto do povo de Lisboa, constituem agora um dos melhores atractivos do nosso Jardim Zoológico. São elles: o Grande Roseiral, com os seus canteiros, bem tratados e floridos, os seus arruamentos de impecável bom gosto, o seu repuxo cantante e harmonioso, no meio de uma concha de água límpida, o perfume das flores e a constelação magnífica das rosas, que nascem aqui e ali numa exuberância irregular e deliciosa. Um verdadeiro encanto para os olhos e para o olfacto. O Jardim dos Pequeninos é outra maravilha. Ali tudo é proporcional aos seus irrequietos e habituais frequentadores de palmo e meio. As jaulazinhas, os animais e até a disposição, o conforto e a harmonia do recinto tudo se coaduna e adapta á índole e ao entendimento das crianças, que encontram ali um verdadeiro paraizo. Até as casas são proporcionais aos habitantes daquela encantadora aldeia de petizes. As casitas, os móveis, os livros, os tensilios, tudo está proporcional ao tamanho da miudagem. E não faltam ali divertimentos, baloiços, labirintos, cavallinhos de pau que seduzem e entretêm as crianças. Por isso é que o Jardim dos Pequeninos é dos lugares da capital a que a rapaziada acorre sempre com alegria e reboliço.

O Grande Roseiral e o Jardim dos Pequeninos são, pois, duas excellentes realizações que valorizam o Jardim Zoológico de Lisboa.

No dia 30 de Abril findo S. Ex.^a o Sr. Presidente da República honrou com a sua presença, visitando e apreciando estes dois melhoramentos para os quais teve palavras do melhor e mais merecido elogio.

S. Ex.^a, ao chegar ao jardim, acompanhado dos srs. general Amílcar Mota, comandante Silva Monteiro e dr. Óscar Carmona Silva e Costa, foi recebido pelos srs. prof. dr. Fernando Emídio da Silva, marquês de Fontes, coronel Baptista Coelho, eng. Melo Gouveia e dr. José Coelho da Cunha, da direcção da instituição e, ainda, pelos funcionários do jardim, srs. Jacinto Parreira e Celestino Soares. Estavam presentes também os srs. eng. Rodrigues de Carvalho, presidente da Câmara, e capitão Ferreira da Silva, adjunto do Comissário do Desemprego.

O Sr. General Carmona manifestou ao sair a agradável impressão que colheira naquela visita.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se fez representar pelo seu Director, sr. Carlos d'Ornellas, agradece o convite que lhe foi dirigido para tomar parte naquela visita.

Imprensa

«UBERSEE POST»

Recebemos o n.º 3 da edição espanhola da importante revista de Leipzig «Ubersee Post» (Correio do Ultramar) que se apresenta excellentemente colaborada por técnicos competentes em assuntos económicos e com ótimo aspecto gráfico. Insere um extracto do discurso de W. Funk, ministro da Economia Nacional da Alemanha, «As possibilidades da Alimentação da Europa», «Bases das relações económicas», «A comunidade económica europeia» e grande número de interessantes artigos illustrados sobre todas as modalidades da indústria. Colaboram nesta magnífica edição o dr. Jecht, de Berlim; o professor dr. Hunke, e outras altas individualidades.

Agradecemos a visita.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

A lenda dos sete cravos .. no TRINDADE

O empresário José Loureiro, querendo fugir ao remerrão da revista, apresentou uma deslumbrante mágica intitulada «A lenda dos sete cravos». Mas, para que êsse espectáculo marcasse nos anais da Trindade e do teatro português, encarregou dois especialistas João Bastos e Wenceslau Pinto, um do poema e outro da música, sabiamente ajudados por Baltazar Rodrigues, mestre do pincel e tinta.

Mas, não se contentando com isso, arranhou uma companhia composta de valores chefiados por Maria Matos e uma orquestra de 25 professores, de «verdade», dirigidos primeiramente por Wenceslau Pinto e depois por Bernardo Ferreira. É claro que com todos êstes predicados artísticos e do melhor que há no género, o espectáculo devia resultar brilhante como realmente sucedeu.

As mágicas com as suas aparições, desapareções, truques, alçapões, mutações à vista do espectador, efeitos de luz e com uma descrição seguida, com princípio, meio e fim, interessa decerto aos meúdos e graúdos, se bem que foi para estes últimos que a empresa se não poupou a esforços e despesas, de maneira a tornar «A lenda dos sete cravos» como que um daqueles contos que as avósinhas narram quando, em pequenos, somos traquinas. E, como a peça tem «miolo», os meúdos divertem-se e os graúdos apreciam os conceitos, a parte literária, a música e a montagem que é muitíssimo moderna, rica e artística.

É claro que há diferentes maneiras de narrar contos. Uns imitam-se a contá-los com as palavras precisas; outros enchem de rodeios e recorrem a floreios, de maneira a despertarem a curiosidade e prenderem a atenção do auditório. É o caso da peça de João Bastos que a polvilhou de graça e espírito muito português, o que não admira se atendermos a que é um mestre do humorismo, sem no entanto recorrer a ditos grosseiros e de mau gosto.

Wenceslau Pinto também aplicou o melhor do seu talento na composição da música, que é muito bonita e de elevada inspiração. As cortinas e figurinos de Adelaide de Lima Cruz, executados pelos atelieres Paiva, dentro da maquinaria de Daniel Paiva, completam um riquíssimo espectáculo que eleva

a grande altura o conceito que José Loureiro tem da arte portuguesa. E pode bem ser comparado, em riqueza e bom gosto, a certos filmes estrangeiros que aparecem nos écrans do cinema.

Não sei se haveria empresário capaz de apresentar um espectáculo igual a êste. Melhor é que não há, com certeza.

No desempenho temos em primeiro lugar Maria Matos, professora do Conservatório, que juntamente com Rosa Mateus e Mexican que se estreou como ensaiador de conjuntos, dirigiram superiormente o espectáculo. Maria Matos tem a seu cargo três rábulas «A tira-linhas», a «Sultana» e a «Inveja», três interpretações completamente diferentes que a ilustre artista venceu muito bem. Gostaria no entanto que, na «Sultana» tivesse aparecido com umas plumas na cabeça, o que daria maior imponência à figura.

Phelita Correia, boa cantora, tem algumas notas agudas, que ferem os ouvidos, no entanto cantou bem a sua parte. Na representação, devido à falta de prática de teatro e a não ser actriz esteve muito fraca. Apresentou também as unhas pintadas, o que somente é admissível, se atendermos a que se trata de uma fantasia, pois, caso contrário, não era próprio da «pastora Maria», papel que interpreta.

Luiz Piçarra, tenor de voz agradável, também não representou, pelas mesmas razões atribuídas a Phelita Correia. E aparece muito «penteadinho» o que também não é próprio de um rachador de lenha, como é o seu «Joel».

Poderão dizer que não tinha tempo de mudar a cabeleira na transformação rápida por que passa, mas podiam ter-lhe arranjado um chapéu, com a cabeleira presa. Será fantasia, será modernismo, será tudo o que quiserem, mas não é artístico nem próprio para a personagem, à entrada.

Carlos Baptista e Soares Correia, no «Verdemilho» e «Rabanete», conseguem fazer rir constantemente o público. Bem sei que os papéis têm graça, mas a sua comicidade faz realçar muito os seus papéis. Estão constantemente em cena e fartam-se de trabalhar. São como que os «compadres» da mágica.

Clemente Pinto tem três rábulas, sendo a mais importante a «Ira» que o distinto actor, há muito afastado dos palcos, interpreta na perfeição.

A Valério Rajanto coube o «Mefistófeles». Êste artista tem uma maneira de declamar muito enfática, de maneira que o seu personagem ressentia-se disso. Além de que escusava de ser melodramático. O «Diabo» está sempre a dar gargalhadas, e se o «Lusbel» fôsse como Valério o mostra, todos o queriam abraçar.

Beatriz Belmar, Eunice Colbert que cada vez está melhor declamadora, Mercedes Gonzalez, Carlota Calazans, Mimi

Munõez, Maria Manuel e Maria Schultz, que faz a fada do «Bem» contrariando sempre as diabruras do «Mefistófeles», completam o elegante conjunto feminino.

Mendonça de Carvalho, Jorge Gentil, Alfredo Henriques, esplêndido barítono de boa escola, articulando na perfeição e apresentando três boas cabeças. Silvestre Alegrim com a sua maneira especial de representar, José Morais, António Rosa, Costa Andrea, Azevedo Moreira e António Sarmiento, são os elementos masculinos que interpretam os vários papéis da mágica.

Um esplêndido grupo de coristas de ambos os sexos, muito afinados e uma bailarina de grande classe, Helena de Miranda, que não se compara a certas bailadeiras que por aí aparecem às vezes.

Resumindo: não faças o mal à espera de que te venha o bem.

Zé Povinho... no APOLO

Escrever uma revista, actualmente, é um caso muito intrincado. Os números velhos já estão de tal maneira vistos e revistos, que francamente não interessam ao público. Assuntos novos não há, visto que as revistas são como as cerejas. Vêm umas atrás das outras, de maneira que êsses assuntos são explorados ao máximo e portanto também não interessam. Que fazer pois?

A revista estreada no Apolo se não é igual, é pelo menos semelhante às suas congêneres, com a agravante de abusar um pouco das recordações do passado e dos mortos ilustres. E no entanto os seus autores Alberto Barbosa, José Galhardo, Fernando Santos e Almeida Amaral, são criaturas que já têm produzido magníficas obras para o teatro ligeiro e os dois primeiros conhecem muito bem os gostos do público. Mas, desta vez, ou porque não puderam, ou por qualquer outro motivo, apresentaram um espectáculo muitíssimo rico, cheio de arte, beleza e bom gosto, mas o poema foi bastante descuidado.

Quem escreveu a «Marcha de Lisboa» e agora apresenta o «Zé Povinho», parece que não é a mesma parceria, e, no entanto, desta vez não foram tão felizes? No melhor pano cai a nódoa, e por isso é de esperar que talvez com uns cortes e umas supressões (principalmente das alusões de mau gosto a pessoas que não pertencem ao teatro e merecem respeito), a revista singre, não num mar de rosas, mas com vento bonancoso.

Até mesmo a música foi infeliz. Ela é bonita, é certo, mas falta-lhe um número popular, daqueles que o público trauteia, quando sai do teatro.

O que há de bom, mas bom a valer, é a montagem. Guarda-roupa luxuoso e rico. Cenários magníficos, feitos por grandes mestres de pincel e tinta e as cortinas são um primor de arte, beleza e bom gosto. Na primeira que aparece, está escrita esta quadra interessante:

Um cravo de Santo António,
Uma caneca de vinho,
Um foguete e um harmónio,
Que mais quer o Zé Povinho?

e as outras que se lhe seguem são todas lindas, não se sabendo qual é a melhor.

Como o poema é relativamente fraco, os artistas ressentem-se das rábulas, apesar de terem feito o possível para tirar o maior partido delas. E assim, Ricardo Santos Carvalho compadriu rasoavelmente, tendo apanhado agora um defeito, ao terminar das frases que irrita um pouco o indígena. Irene Izidro e Amarante, as duas primeiras figuras do elenco, também não têm uma única rábula que dê margem a mostrar quanto valem como artistas esplêndidos que são. Filomena Lima ainda tem o Século XIX, que representa bem. Virginia So-

ler foi muito mal aproveitada, e apenas numa rábula «a do tango do carro eléctrico», consegue fazer rir. Maria Reis, Maria Rosário, nada têm que fazer. Filomena Casado ainda chefia um quadro. E Madalena Vilaça canta como que «aos soluços».

Armando Machado, bom rabulista, do melhor que há, fez rir com a «contagem da energia eléctrica»; Pereira Saraiva, João Pio e Reginaldo Duarte, andam para ali como «Pilatos no Credo».

Por isso volto a dizer que a revista do Apolo, como fantasia é do melhor que tem aparecido. Mas será o suficiente para agradar ao Zé Povinho?

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Quando havia parlamento...».
AVENIDA — 20,45 e 22,45 — «Os Pires de Sacavem».
TRINDADE — 20,30 e 22,45 — «A lenda dos Sete Cravos».
COLISEU — 21,30 — «O Fado».
MARIA VITORIA — 20,45 e 23 — «Estás a ver ó viroscas».
VARIEDADES — As 20,30 e 22,45 — «Boa Nova».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Uma mulher internacional».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A sogra de Charley».
POLITEAMA — 21,30 — «Um João ninguém».
TIVOLI — 21,30 — «Bola de fogo».
CONDES — 15 e 21,30 — «Carmen (a de Triana)».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 96, 2.ª série, de 27 de Abril, 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 sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 435^m,40, à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 13,700 e 13,962,50, 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 Santa Iria, concelho de Loures, distrito de Lisboa e confronta ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao norte e poente com a Fábrica Covina.

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 97, 2.ª série, de 28 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 21 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual passa a ser aplicado o multiplicador 11 aos transportes de feijão sêco, casca para curtimento de coiros, cebola e hortaliças, quando sejam efectuados por pequena velocidade.

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 21 do corrente, com as alterações que dêle constam, o projecto do 12.º aditamento à tarifa especial interna n.º 5 (grande velocidade) apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, substituindo por outros preços os suplementos em vigor pela ocupação de lugares de luxo nas carruagens exploradas pela Companhia Internacional dos Wagons-Lits e as taxas fixadas por marcação antecipada de lugares.

O «Diário do Governo», n.º 102, 2.ª série, de 4 de Maio, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 30 de Abril findo, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual é anulado o A. n.º 468, de 31 de Outubro de 1935, que estabelece a venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, das estações desde Viana do Castelo até Midões para os destinos de Porto e Braga ou vice versa.

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, anulando a concessão de passes estabelecida pelo aviso ao público E. n.º 1:519, de 24 de Outubro de 1934, para os consignatários de remessas em determinadas condições.



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.ª
 Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
 (Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
 Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
 Portugal — LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA