

22.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1942

Número 1318

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



EVORA — CLAUSTRO DO LICEU ANDRÉ DE GOUVEIA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

B A D E N — S U I S S A

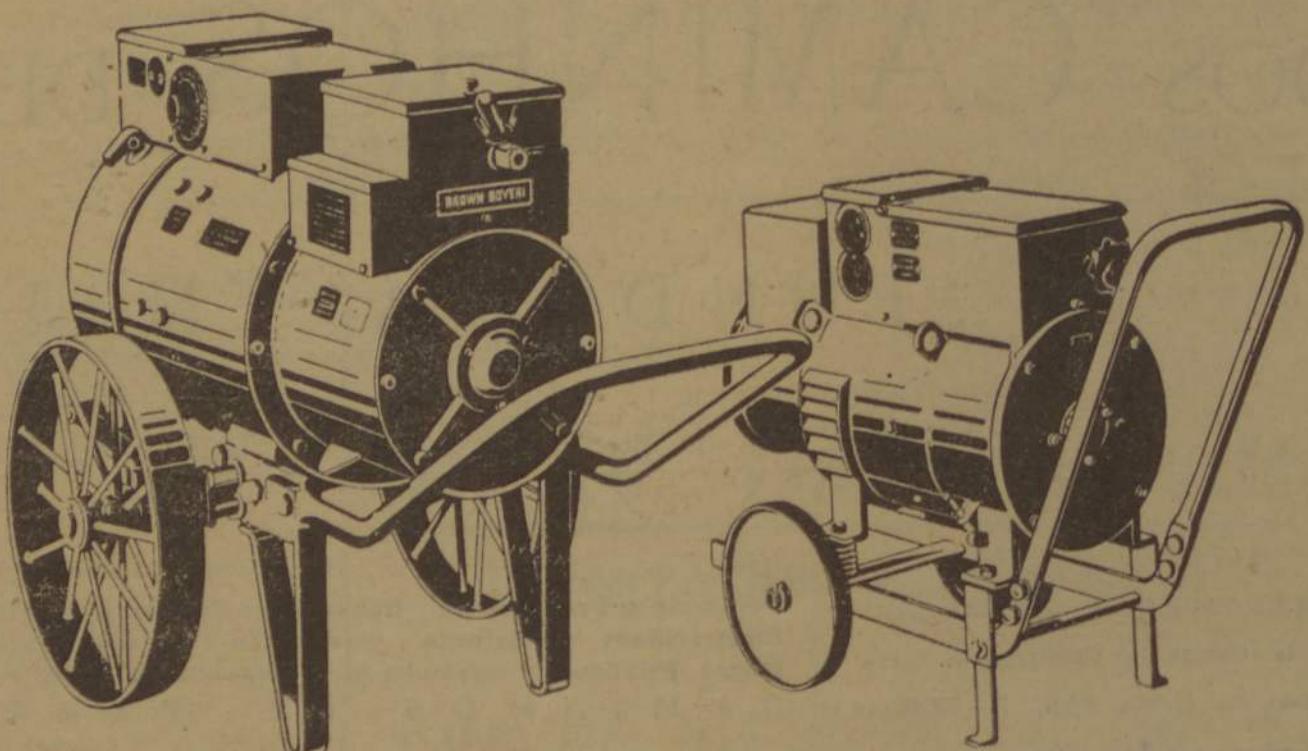
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

Cooperativa dos Operários Tanoeiros de Lisboa

Fundada em 11-4-1933

TELEFONE 38266

Oficina de Tanoaria, serração mecânica, fornecem vasilhame para embarques, de vinhos, azeites, peixe, drogas, frutas secas, etc., reparações em todos os géneros de vasilhame, batoques de madeira, assim como toda a qualidade de aduelas para a sua indústria

Execução rápida e perfeita em todos os trabalhos

OFICINA E ESCRITÓRIO

R. Vale Formosa de Baixa, 31-C
(Quinta da Atoeguia)

BRAÇO DE PRATA - LISBOA

"A Nova Loja de Candeeiros"



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

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

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

1318

16—NOVEMBRO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
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:

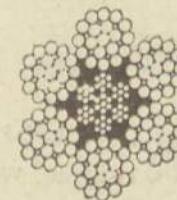
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

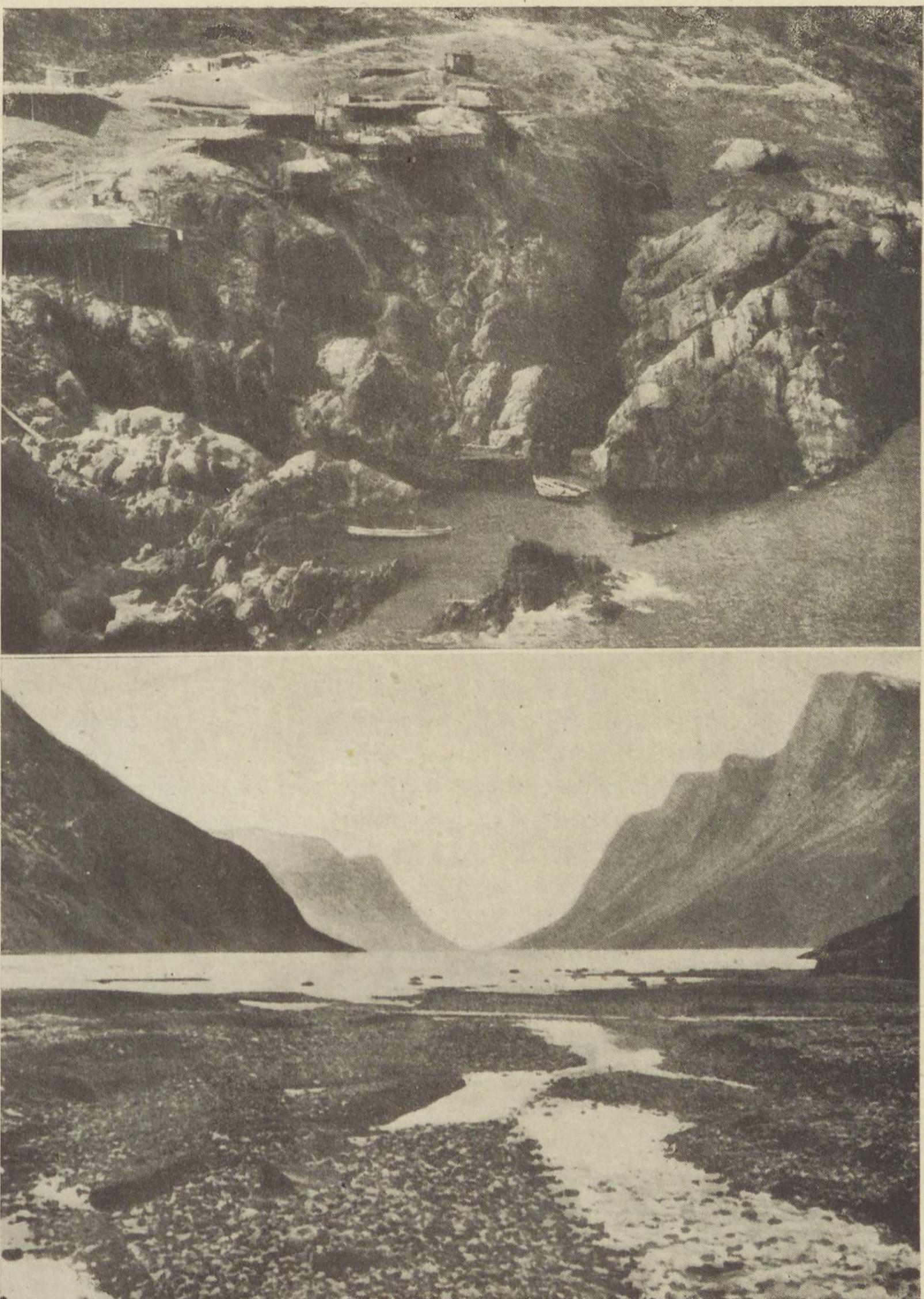
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

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 Á R I O**

Dois aspectos da costa pitoresca mas desolada, na Ilha da Terra Nova	489
Fundo especial de Caminhos de Ferro, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	491
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	493
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	495
Imprensa	496
Publicações recebidas	496
Jardim Zoológico de Lisboa.	497
A Espanha renova e aumenta consideravelmente a sua Marinha Mercante.	497
Há 50 anos	497
Locomotivas eléctricas na indústria inglesa	497
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	498



Dois aspectos da costa pitoresca mas desolada,
na Ilha da Terra Nova

(Do livro, «Os Grandes Trabalhadores do Mar», do jornalista Jorge Simões)

Fundo Especial de CAMINHOS DE FERRO

RELATÓRIO DA GERÊNCIA DE 1941

COM data de Março de 1942, foi publicado o Relatório da Gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro no ano económico de 1941. Subscrevem-no os srs. Eng. Rogério Vasco Ramalho, presidente da Comissão Administrativa, e Eng. Mário Dias Trigo, chefe da Repartição dos Serviços Gerais, Eng. Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, chefe da Repartição de Estudos, Via e Obras, Eng. Ernesto de Oliveira Rocha, chefe da Repartição de Material Circulante, António Ramalho Ortigão Peres, chefe da 8.^a Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Pública, e dr. João de Matos Rodrigues, vogal-secretário da Comissão Administrativa.

O relatório, de que nos vamos ocupar daqui a pouco, é acompanhado, para elucidação e apreciação mais pormenorizada das operações e resultados da gerência, de vários mapas e documentos.

Começa o Relatório por nos informar que nas contas da gerência de 1941 do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, apura-se que as receitas continuaram a manter a melhoria de rendimento já verificada na gerência anterior. Efectivamente, tendo-se previsto o rendimento de 27.000.000\$00 do Imposto Ferroviário, arrecadou-se por conta desta rubrica a importância de 27.360.417\$00. Se a esta verba adicionarmos 705.242\$84, que foi

quanto rendeu a venda de materiais e sucatas retirados das linhas renovadas, o total de receitas cobradas atinge a cifra de 28.065.659\$84.

Desta importância, diz-nos o Relatório em questão, foi aplicado, em conta das diferentes dotações de despesa do orçamento, o total de 27.975.210\$72, tendo revertido a favor do Estado, nos termos do decreto n.º 18.381, o saldo não utilizado na importância de 90.449\$12.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, que estava a realizar um excelente e vasto programa de renovação de linhas e de material circulante, com que os nossos serviços ficaram consideravelmente melhorados, viu-se, porém, com o alastramento da guerra e o consequente agravamento da crise dos transportes marítimos, tolhida na sua acção e, obrigada, por esse facto, a adiar, para melhor oportunidade, todos os trabalhos já projectados e orçamentados de renovação da via e pontes nas linhas do Estado arrendadas. Em compensação, resolveu executar os trabalhos cujos materiais se encontravam dentro do País.

Nessa ordem de ideas, empreendeu os trabalhos de balastragem de vários troços das linhas do Sul e Sueste e bem assim da linha do Minho, cujos projectos e orçamentos se encontravam aprovados.

O problema de supressão de várias passagens de nível, mereceu igualmente a aten-

ção da Direcção Geral, que propôs a intensificação daqueles trabalhos, que se impunham há muito, uns pela segurança da circulação nas linhas e outros pelo intenso movimento comercial e turístico de viaturas automóveis pelas estradas nacionais.

Agora, alguns números expressivos para demonstrar a importância dos trabalhos em andamento.

Para trabalhos de balastragem e fornecimento de brita foram assumidos os seguintes compromissos, uns já cumpridos, outros a satisfazer em gerências futuras:

Linha de Évora	2.658.572\$00
Linha do Douro	210.000\$00
Linha do Minho	471.284\$50
	<hr/>
	3.339.856\$50

Para melhoria ou supressão de passagens de nível foram destinadas as seguintes importâncias:

Ramal de Portimão	925.000\$00
Linha do Sado	250.000\$00
Linha do Sul	800.000\$00
Linha do Minho	653.800\$00
Linha do Norte	1.000.000\$00
Instalação de telefones no Mi- nho e Douro e Sul e Sueste	<hr/> 377.094\$20
	<hr/>
	4.005.894\$20

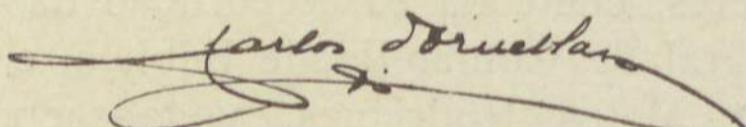
Somadas as importâncias destinadas aos trabalhos de balastragem e fornecimento de

brita e à melhoria ou supressão de passagens de nível, encontramos a totalidade considerável de 7.345.750\$70, o que representa, neste período difícil da Europa, um apreciável auxílio à mão de obra portuguesa.

Há ainda a acrescentar a esta soma a quantia de 965.701\$61 paga com as obras realizadas na ripagem da linha do Cais do Sodré a Cascais.

O «Relatório» elucida-nos também que se encontram em adeantamento as obras de construção das linhas de Cintura do Pôrto, de Estremoz a Portalegre e do Vale do Tâmega e que as obras complementares e melhoramentos, compreendendo sobretudo a supressão de passagens de nível e balastragem de vários troços de linhas, assumiram maior desenvolvimento nas linhas do Douro, Évora, Minho, Portalegre, Portimão, Sado e Sul.

Há que louvar francamente a actividade da comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro pelo inteligente emprêgo dado às suas receitas. Tem-se trabalhado muito não só para manter o pessoal mas também para que se registem progressos na nossa rede ferroviária. Quando a guerra acabar, quando pudermos importar de novo materiais de construção que não temos no país, há já muita coisa feita. Se a guerra não nos deixou inactivos, a paz não nos encontrará desprevenidos.




A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXII

A «R. R.» diz que formações de aparelhos alemães de combate atacaram eficazmente o tráfego ferroviário dos bolchevistas, na região da embaçadura do Volga e ao norte de Estalinegrado. Sobrevoando as retaguardas das linhas da frente soviética, bombardearam importantes vias de reabastecimento na região do Mar Cáspio, entre Astrakan e Kisljan, bombardeando e destruindo, em diferentes pontos, as linhas e instalações ferroviárias. Dois comboios carregados de material foram incendiados entre Ilowliskaja e Kaminschin. Foram, também, imobilizados seis outros comboios, atingidos por bombas explosivas.

— Segundo a «O. F. I.» os jornais relatam segundo notícias de Oslo, que foi cometido um acto de sabotagem na linha férrea de Bgraskalle, distrito de Trondiem. Os prejuízos são muito importantes e exigirão tempo bastante longo a ser reparados.

— «R. R.» diz que no sector do Istmo da Carélia a artilharia finlandesa destruiu numerosas obras fortificadas do inimigo. Na frente do Aunus observou-se viva actividade de infantaria de ambos os lados. No sector oriental desta frente a artilharia finlandesa martelou eficazmente as vias de comunicação do adversário. Na Carélia Oriental um grande destacamento inimigo, que tinha conseguido penetrar nas linhas finlandesas, foi repelido. No sector de Uhtua registou-se intensa actividade de patrulhas de ambos os lados. A aviação finlandesa continuou os seus fortes ataques contra o caminho de ferro de Murmansk. A sul de Syvaeri os «caças» fineses abateram um bombardeiro inimigo do tipo «P-2». A noite passada a aviação soviética efectuou uma incursão sobre uma localidade situada na margem ocidental do Ladoga, sem causar estragos. Outras incursões inimigas provocaram alertas em algumas localidades do litoral do golfo da Finlândia e em Lappenranta, Konvola, Joensuu e Sortevala. Algumas bombas foram lançadas sobre estas localidades.

— «R. R.» diz que por ocasião do 70.º aniversário da fundação dos caminhos de ferro japoneses, a Administração dos Correios nipónicos pôs à venda um selo comemorativo de 5 «yen», representando a «locomotiva n.º 1».

Na capital nipónica vai ser inaugurada uma Exposição dos Caminhos de Ferro. O primeiro comboio japonês efectuou, em 14 de Outubro de 1872 o trajecto Yokokama-Shimbasi (Toquio).

Era composto por uma locomotiva e nove vagões e a sua aparição impressionou vivamente a multidão, que lhe chamou «navio terrestre». Em Março de 1938 o Japão tinha uma rede de caminho de ferro de 20.500 quilómetros.

— Notícias da «E. T.» dizem que o bombardeamento realizado contra Francfort foi o 35.º ataque contra essa cidade, que sofreu o último «raid» no dia 24 de Agosto. Francfort é um importante porto fluvial e um centro ferroviário vital com muitas fábricas de guerra.

— Pela «R. R.» informam de fonte competente que os prejuízos sofridos pela administração britânica das Índias, de 10 de Agosto a 10 de Setembro, estão avaliados em mais de trinta milhões de rupias. Nos principais distritos (Delhi, Calcutá, etc.) mais de setecentos postos dos correios, quinhentas gares dos caminhos de ferro e mil postos da polícia foram destruídos pelos insurretos. Há a adjuntar que mais de trezentas e cinquenta fábricas suspenderam a laboração em virtude de actos de sabotagem e greves.

— Segundo a «R. R.» verificou-se a explosão dum bomba numa carruagem de 2.ª classe do rápido de Nabiad a Bombaim. A carruagem ficou reduzida a estilhaços e a explosão provocou o descarrilamento do comboio. Contaram-se até agora 24 mortos e cento e trinta feridos. Foi enviado imediatamente um comboio de socorro que, de Bombaim, conduz para o local médicos e enfermeiros e um destacamento da polícia. O autor do atentado, ao que informam, foi encontrado entre as vítimas. Os ataques contra os comboios assim como a destruição das linhas férreas aumentam de maneira alarmante e as autoridades britânicas foram obrigadas a tomar medidas rigorosas. Todas as estações estão agora guardadas por tropas e o pessoal ferroviário vigia todas as pontes e passagens de nível.

— A «U. P.» diz que foram bombardeados e metralhados aeródromos, estações e entroncamentos dos caminhos de ferro, fábricas de munições, portos e outros objectivos militares no norte da França. Atearam-se numerosos incêndios.

— Segundo a «O. F. I.» as tropas que efectuaram operações de limpeza na região de Chahabad

prenderam cinco pessoas acusadas de actos de sabotagem. As vias férreas foram sabotadas, na região de Samastipur. O total das multas colectivas aplicadas na província de Bihar ascende, até à data, a cerca de 8.500 libras esterlinas. O presidente do Congresso Provincial das «Trade Unions» foi preso em Nagpur.

— «R. R.» diz que comunicam de Washington, que o governo norte-americano, em virtude da falta de carvão, determinou a supressão de todos os combóios especiais e reduziu o número dos combóios normais.

— A «E. T.» diz que nos círculos belgas de Londres, foi recebida a informação de que um grande número de transformadores eléctricos prontos a ser expedidos para a Noruega foi destruído, em consequência de uma explosão, provocada por acto de sabotagem, nas fábricas de artigos de electricidade de Charleroi. Um incêndio destruiu, em Bruxelas, um grande armazém de forragens e feno; esse incêndio estendeu-se também a muitos vagões de caminho de ferro.

— Diz a «R. R.» que devido aos temporais, um combóio que partiu de Ancara ficou retido a meio do caminho de Seguivni, devido à ponte do mesmo nome ter abatido. Neste combóio viajava o professor alemão, Sauerbruch, que se dirigia a Dilin, vindo de Istambul, onde foi operar o ministro dos Estrangeiros turco, Menemendjoglou.

— Segundo a «O. F. I.» a conquista de Estalingrado terá, praticamente, por efeito isolar o Cáucaso do resto da Rússia. Já o novo caminho de ferro que liga Baku a Astrakan, por Makatchkala, e que atravessa as estepes da República dos Kalmucos, foi cortado pelos destacamentos alemães que partiram de Elista há um mês. Revelou este facto um correspondente de guerra alemão, que tomou parte na operação. Depois dum a marcha de mais de duzentos quilómetros através dumha região deserta, sem abrigo e sem casas, sob calor tórrido, os destacamentos depararam, súbitamente, com uma linha férrea, que não figura em mapa algum. Os soldados alemães minaram a via e três vagões-cisternas, conduzidos por nove locomotivas, que chegaram algumas horas mais tarde, e foram pelos ares. O petróleo começou a arder, desenvolvendo grandes nuvens de fumo negro, que serviram de fundo protector às tropas alemães contra os ataques da caça soviética, que protegia o combóio.

— Pela «D. N. B.» a «Interinf» informou que se sabe nos meios peritos militares, que o combate para a posse de Estalingrado, que dura já há semanas, se aproxima da fase final. Em violentos combates, conquistando casa por casa, as tropas do Reich avançam cada vez mais para o interior

da cidade. A principal estação de caminho de ferro de Estalingrado encontra-se já em poder dos alemães. Assim o afirmam os meios militares de Berlim, melhor informados sobre a penetração vitoriosa das tropas alemãs na cidade do Volga.

— Segundo a «E. T.» Sir Edward Bentall, membro da Assembleia da Comissão de Transportes de Guerra Indiana, respondendo a uma pregunta, disse que vinte e cinco estações de caminho de ferro tinham sofrido estragos, durante o movimento de desobediência civil. Registaram-se vinte descarrilamentos, com avaria das linhas. A maior parte dos actos de sabotagem foram executados no Norte de Bihar, nos distritos orientais das Províncias Unidas. Os transportes de guerra tinham sofrido atrasos temporários que foram rapidamente resolvidos.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que além dos prejuízos causados nos aeroportos, nos armazéns e nas instalações industriais, ataques aéreos permitem comprometer, seriamente, os transportes de aprovisionamento do adversário, quer pelas estradas quer pela via férrea. Quatro combóios que transportavam tropas e material de guerra em grandes quantidades foram destruídos.

— A «D. N. B.» diz que foram bombardeados, de dia e de noite, objectivos militares em Astrakan e em Estalingrado, objectivos navais no Volga, linhas férreas, estradas e outras comunicações de importância para o abastecimento, situadas na retaguarda russa. As bombas empregadas eram dos mais pesados calibres e atingiram, em cheio, os objectivos visados.

— Diz a «E. T.» que bombardeiros da R. A. F. atacaram os cais e as instalações do porto de Tobruk, provocando um incêndio próximo das destiladoras de água. Deram-se explosões, uma das quais abalou o avião que voava a mais de 2.000 metros de altura. Bombardeiros médios atacaram também Marsa Matruk, visando especialmente oficinas de reparações e depósitos de material ferroviário. Avistaram-se incêndios em edifícios e deu-se uma explosão.

— Pela «R. R.» sabe-se que ficaram concluídos os acordos postais e ferroviários nipo-tailandeses. O último é relativo ao transporte, em conjunto, de tropas para as operações militares.

— Segundo a «R. R.» a crise de transportes ferroviários na Palestina, em virtude da falta de carvão e de material rolante, agrava-se de dia para dia. Apesar a supressão das carruagens refeitório e cama foram suprimidos muitos combóios de passageiros e o tráfego entre Haifa e Beirute é agora reservado, unicamente, para transportes militares,



Presença de espírito, desembaraço e... sorte

SÃO numerosas as ocupações da vida cotidiana onde é indispensável manter uma presença de espírito inabalável e um inexcedível sangue frio, aliados ao instinto de resolução exacto e rápido para o cabal desempenho dessas funções.

Mas, mesmo assim, as qualidades correntes não bastam; é preciso possuir também aquelas que possam evitar as catástrofes, tais como as que devem possuir os guardas de passageiros de nível, os agulheiros de via, os maquinistas, especialmente os de caminhos de ferro, os telegrafistas e *tutti quanti*.

Posto isto saiba-se como uma companhia dos caminhos de ferro da Hungria submete à prova de competência o carácter emotivo dos pretendentes que lhe solicitam o cargo de... bilheteiro.

Confia-se-lhes um molho de chaves, de mais variados feitos e formas, de 25 a 30 elementos e coloca-se o pretendente na presença de outras tantas gavetas, distribuídas ao redor do aspirante ao lugar e dá-se-lhe um tempo mínimo de limite para, sem irritação de sentidos, procurar a fechadura respectiva para cada chave.

Parece quererem assim admitir desta forma que quem consegue atingir o fim em vista sem o desperdício de energias, conservando até ao fim da prova o necessário sangue frio e presença de espírito, poderá vir a desempenhar bem o cargo desejado.

Embora esta prova esteja em uso e lhe garantam a vantagem, nós achamos simplesmente reinado a forma de manter tal processo para verificação do dispêndio de energias e garantias da fleuma do empregado a examinar.

Um grande inventário

A conhecidíssima «Pullmann C.º», importante organização norte-americana, dispõe do maior arranjo doméstico do mundo, onde nada de útil se pode notar em falta. Só o catálogo do seu recente inventário pesa mais de quatro quilogramas e inúmeras 25:000 utensílios diversos, entre os quais se verificam estas quantidades verdadeiramente astronómicas: 4:300:000 toalhas e 3:000:000 lençóis!

Uma estatística referente aos serviços de exploração da aludida emprêsa ferroviária considera que, anualmente, os seus passageiros, avaliados num quinto da população dos Estados Unidos, percorrem uma distância igual à de noventa e duas vezes a distância que separa a Terra do Sol que, como se sabe, é simplesmente formidável.

Uma gare que desaparece

Em Paris, entre outras grandes estações terminus existe a denominada de Orsay, a qual serve a grande linha do P.O. (Paris-Oreans).

Porém, um antigo projecto, durante imensos anos adormecido nos gabinetes, parece ir ter agora plena execução, pois se assegura que, dentro em breve data a referida estação será transformada numa enorme piscina, ficando também com um *court de tennis* e outros benefícios de ordem desportiva.

O tráfego inerente a essa linha passará a ser feito pela estação de Austerlitz.

A primeira locomotiva alemã

Foi construída no ano de 1815 a primeira locomotiva alemã, cuja capacidade de tracção era sómente de vinte e cinco quintais.

Formidáveis restaurantes ambulantes

A Companhia «Mitropa», cujas carruagens-camas e vagões-restaurantes são muito conhecidos pelos seus esplêndidos serviços de passageiros e que circulam na Europa central, servia, antes da actual guerra, em tempo normal, cerca de 50:000 repastos diários aos viajantes em trânsito e, também, no lapso de 24 horas, alugava aproximadamente 30:000 camas nos seus veículos de passageiros.

Os produtos de consumo das suas despensas, verdadeiramente dignas de menção, eram os seguintes: 6 milhões de garrafas de cerveja; 900:000 litros de vinho; 700:000 quilogramas de carne e um milhão de quilos de batatas, por ano, sem se contar com demais géneros alimentares.

A electrificação das vias férreas italianas

Faz hoje, precisamente, um ano — pois a sua inauguração efectuou-se no dia 16 de Novembro de 1941 — que os Caminhos de Ferro do Estado Italiano inauguraram a tracção eléctrica no percurso de Bolonha a Trento.

Com a adopção deste sistema no trôco acima citado, e que tem a extensão de 205 quilómetros, ficaram sem solução de continuidade os 1.452 quilómetros de via electrificada que ligam Reggio de Calábria a Brenner e, por isso muito facilitadas as comunicações ferroviárias, directas, entre a Itália e a Áustria.

Os trabalhos para a electrificação deste último trôco de via foram iniciados em Abril de 1940 e, não obstante as inúmeras dificuldades inerentes à mudança do sistema de tracção, muito especialmente as originadas pelas perturbações causadas pela actual guerra, foram desempenhados com tal rapidez que dezanove meses depois estava pronto à circulação.

Foram colocados mais de 8:000 postos ao longo da via e utilizaram-se para cima de 1.100 quilómetros de fio condutor. Construiram-se doze grandes edifícios para o pessoal, ampliaram-se muitas estações já existentes, reforçou-se a superestrutura da via, estabeleceram-se as indispensáveis ligações entre os carris, beneficiaram-se com transformações próprias e de maior rendimento e eficácia os serviços telegráficos e

telefónicos, assim como os de sinalização, e tudo se fêz para que resultasse perfeita tão importante obra.

A electrificação total da linha Brenner-Reggio de Calábria facilita extraordinariamente a exploração das outras linhas que unem a extremidade meridional da Península Itálica com os grandes desfiladeiros dos Alpes, tais como: a linha (São Gotardo) Chiassse-Reggio de Calábria (1:370 quilómetros); a linha (Monte Cenis) Módano-Reggio de Calábria (1:460 quilómetros) e a linha Monton-Reggio de Calábria (1:350 quilómetros).

A rede dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano compreende 5:423 quilómetros de via electrificada, incluindo a do trôco a que fizemos especial referência, mas sem entrar em conta cerca de 3:000 quilómetros que pertencem às linhas de que são proprietárias empresas particulares.

A-pesar-da anormalidade motivada pelo decorrer da guerra prosseguem com especial actividade os trabalhos para a electrificação total das vias férreas italianas que, actualmente constituem 32 % do total da rede ferroviária do País.

Os bilhetes de caminhos de ferro

FOI um inglês chamado Tomaz Edmosen e chefe da estação de Milton, quem imaginou e pôs em prática, há pouco mais de um século, isto é, em 1838, os bilhetes de caminho de ferro.

Até essa época estabelecia-se em folhas volantes títulos de transporte onde se mencionavam, além do preço do lugar ocupado, o ponto de partida e local do destino, além de muitas outras indicações julgadas convenientes e sempre muito montras de escrever.

Tomaz Edmosen teve então de mandar imprimir à sua custa uns pequenos rectângulos de cartão, nos quais abreviara todos os necessários informes de garantia para a empresa exploradora.

Submetida a inovação à crítica dos seus superiores foram êstes unânimes em aprovar-a, por ser considerada muito vantajosa.

Estava, pois, criado o bilhete de caminho de ferro.

Este mesmo ferroviário inventou também uma máquina para numerar bilhetes, e um contador automático de unidades, para utilização nas bilheteiras.

Tudo caminha!

SEGUNDO a opinião de alguns sábios, o continente americano afasta-se para o ocidente na proporção de trinta e dois centímetros por ano, o que parece estar provado.

Por isso não será de admirar também que pelas observações feitas em Inglaterra se tivesse chegado à conclusão de que, em certos pontos, onde habitualmente se faz emprêgo dos travões, os *rails* se desloquem em média de 100 a 175 milímetros por ano.

Em razão do verificado, duas vezes por ano, é necessário recuá-los até ao seu primitivo lugar.

A tracção eléctrica tem acentuado mais este avanço da linha e, na região de Londres, observaram-se deslocações que atingiram até 250 milímetros por ano, carecendo de, em períodos quadriestrais, ser feita a sua reposição no devido lugar.

Para obstar a tão dispendioso resultado resolveu-se recentemente ancorar sólidamente os *rails* às travessas que o suportam e os resultados alcançados têm sido verdadeiramente satisfatórios.



Imprensa

"Jornal do Comércio"

Entrou no 90.º ano de publicação o importante diário da capital, o mais antigo do País, *Jornal do Comércio*, que vem sendo dirigido, há anos, pelo sr. Diniz Bordalo Pinheiro, e de que é chefe de redacção o nosso querido amigo Alvaro de Andrade.

A um e outro, os nossos cumprimentos de felicitações.

"O Barreiro"

Entrou no ano 11.º de publicação o semanário regionalista *O Barreiro*, que vem sendo dirigido ultimamente pelo sr. Anibal Pereira Fernandes e conta, no número dos seus colaboradores efectivos, com alguns nomes ilustres das letras, como o dr. Joaquim Madureira.

As nossas felicitações.

"Boa Nova"

Com o número 458, entrou no 10.º ano da sua publicação o semanário católico nacionalista e defensor dos interesses regionais de Cantanhede *Boa Nova*, dirigido pelo Padre sr. Saul da Cruz.

Cumprimos.

"Correio de Portalegre"

Completo um ano de publicação o semanário *Correio de Portalegre*, cuja direcção foi há pouco confiada ao dr. Afonso Leite de Sampaio, e de cuja redacção faz parte o dr. Luiz Roma, dois novos de grande valor.

Os nossos cumprimentos e desejos de longa vida.

Publicações recebidas

Transit revista alemã de Turismo
e propaganda ferroviária

Em Março do corrente ano, saiu um número, volumoso, impresso em magnífico papel, da nova revista alemã *Transit*, editada em Berlim.

Dedica-se a nova revista a assuntos ferroviários e turismo e através das suas páginas de publicidade verificamos que na Alemanha o problema do caminho de ferro continua a ser estudado e acarinhado.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

JARDIM ZOOLOGICO

Uma homenagem ao Dr. Alfredo da Cunha

Na tarde de 12 de Novembro — tarde de outono, segundo o calendário, mas, na verdade, uma linda tarde de primavera — a Direcção do Jardim Zoológico inaugurou, no Parque das Laranjeiras, junto do lago que fica à direita de quem entra, um lindo banco, revestido de azulejos, feito sobre desenho do notável arquitecto Raúl Lino, a que foi dado o nome de "Banco do dr. Alfredo da Cunha". A inauguração desse banco, a que assistiram, além de muitas senhoras, ilustres personalidades, constituiu para o homenageado uma grande e comovedora surpresa. Num belo discurso, o sr. Prof. Doutor Fernando Emídio da Silva, na qualidade de presidente da Direcção do Jardim, explicou o motivo da homenagem.

Começou por traçar-lhe o perfil literário. Na personalidade do homenageado, disse, cinco directrizes há a notar: o poeta, o jornalista, o memorialista, o conferencista e o historiador. Depois, referiu-se aos serviços que o dr. Alfredo da Cunha tem prestado ao Jardim como administrador e como consultor jurídico, e recordou uma das suas conferências, "Os animais, espelhos do homem", em que o ilustre homem de letras afirmou mais uma vez a sua inconfundível personalidade.

O sr. dr. Sousa Monteiro, que descerrara o banco, saudou, após o discurso do dr. Fernando Emídio da Silva, o dr. Alfredo da Cunha, elogiando-lhe todas as qualidades que fazem dele um escritor ilustre e um homem de carácter. Muito sensibilizado, o homenageado agradeceu a dedicatória do banco e as palavras amigas que lhe foram dirigidas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro associa-se, gostosamente, à justa homenagem prestada a um amigo ilustre do Jardim que é, por esse facto, igualmente um amigo da cidade.

A ESPANHA renova e aumenta consideravelmente a sua Marinha Mercante

A imprensa do país vizinho noticia que nos estaleiros espanhóis se encontram actualmente em construção 187 barcos, que totalizam mais de 200.000 toneladas.

Entre os barcos referidos figuram 8 petroleiros, 15 embarcações mixtas, 11 vapores especialmente adaptados para transporte de frutos, 5 cargueiros, 14 barcos para o transporte de bacalhau, 90 chalupas e 16 rebocadores.

Renovando e ampliando a sua marinha mercante, a Espanha aumenta as suas possibilidades económicas e prepara-se para conquistar, depois da guerra, uma posição brilhante entre as nações de maior expansão comercial.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1892)

Linhas portuguesas

Lourenço Marques — Já se acha concluída a resposta do governo português sobre as reclamações inglezas e americanas a respeito d'esta linha, trabalho que foi confiado ao sr. dr. Pedro de Carvalho, e que d'ele se desempenhou brilhantemente.

E' um volumoso relatorio, que em breve será enviado aos árbitros suíssos, e que, honrando o seu auctor, honra o paiz, e defende os nossos direitos completamente.

Linha urbana do Porto — Não houve concorrentes ao concurso, encerrado no dia 5, para a adjudicação das empreitadas de construção do resto d'esta linha e da estação central, na Feira de S. Bento da Avé Maria. Será, por isso, aberta brevemente nova praça.

Fiscalisação do governo — Está muito adiantada, ao que nos dizem, a reforma, que o sr. ministro das obras públicas vai apresentar, da actual organização dos serviços de fiscalização do governo junto dos caminhos de ferro.

Pessoal da Companhia Real — Foi nomeado adjunto à Direcção Geral o nosso bom amigo e distinto engenheiro sr. Manuel Francisco Vargas, que era chefe da exploração nas linhas do Sul e Sueste.

Beira Baixa — Está já há dias ligada por completo esta linha com a da Beira Alta, na Guarda, circulando já os comboios de serviço em todo o percurso d'este ponto á Covilhã.

Os temporaes, que ultimamente houve, atrasaram um pouco os trabalhos, tendo que reparar-se algumas avarias que elles causaram. Em todo o caso, a construção ficará concluída, salvo novo incidente, até o fim do mez.

Torres Novas-Alcanena — Finalmente, podemos anunciar a conclusão dos trabalhos d'esta linha, que será um facto ainda esta semana.

Mormugão — O rendimento d'esta linha, na semana finda em 3 de outubro, foi de 2:445\$600 réis, ou 6:164 rupias, menos 520\$400 réis, ou 1:301 rupias, do que em igual periodo do anno corrente.

Locomotivas eléctricas na indústria inglesa

Segundo lemos na revista inglesa *The Railway Gazette*, o emprêgo de locomotivas eléctricas, na indústria, revela tendências para generalizar-se. As suas principais características são: 12 a 20 toneladas de peso, 2 eixos, casa de máquinas central, bateria ou dispositivo, com "trolley", em caso da energia locomotriz ser servida por cabo aéreo.

Espectáculos

Panorama da Temporada TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

O Amigo de Peniche... no APOLO

Antigamente as peças exibiam-se em espectáculo inteiro. Agora, não sei porque «bulas» aparecem em espectáculos por sessões. Mesmo que não sejam mutiladas, nem transformadas, o que é certo, é que são representadas a «correr» o que pode ser muito comercial, mas nada artístico, com a agravante de cançar os artistas, sem necessidade.

Também as peças de repertório do grande Chaby Pinheiro têm sido trazidas de novo à ribalta, e assim, já vimos algumas representadas por Vilaret, Ribeirinho, e ultimamente por Vasco Santana, o melhor e único imitador do saudoso artista, na voz, é claro.

Isto vem a propósito do «Amigo de Peniche» representado atualmente no Apolo, depois de duas séries de espectáculos, uma no Politeama, onde se estreou e mais tarde no Avenida, onde foi feita a reposição.

Ernesto Rodrigues, infelizmente já falecido, Félix Bermudes e João Bastos, três escritores distintos, são os autores dessa graciosa comédia-farsa, que se pode considerar como padrão, neste género de espectáculos. Graça às carriolas, espírito fino e subtil, crítica mordaz e linguagem corrente.

A peça não está mudada, nem transformada, nem mutilada, para ser representada em duas sessões. Mas, para ser actualizada, tiveram os autores de substituir a palavra «marcos» por «francos»; o electricista, amador, deixou o fato de ganga e passou a andar em mangas de camisa; o inquilino «Borges» deixou de habitar a casa, por naturalmente não querer pagar aumento de renda; e a inquilina «Joana» foi substituída por outra de nome «Maria do Ceu». Como acabam de ler, as alterações foram mínimas, e não modificaram nem prejudicaram os efeitos cómicos da peça que continua a fazer rir perdidamente os espectadores.

Com as cenas arranjadas com propriedade, passam deante dos nossos olhos, os seguintes artistas, por ordem do programa:

Vasco Santana, ilustre actor cómico, deu largas à sua

veia humorística no «Venâncio Pereira», o autêntico «amigo de Peniche». Ao ouvi-lo temos a impressão de estar ouvindo o grande Chaby Pinheiro, pois Vasco Santana, consegue na perfeição, imitar-lhe o timbre de voz. A encenação deste artista, é também boa, se atendermos, a que a peça é do teatro antigo.

Armando Machado, esplêndido rabulista de revistas, não está à vontade no «Valentim Pacheco». É claro que faz o possível para tirar os efeitos necessários, mas vê-se que está constrangido. E lembrar-me que o criador deste personagem, Santos Melo, ainda está vivo, felizmente, e conta 80 anos.

João Pio, encarregou-se de um galã cómico. Neste género de papeis, havia Estevam Amarante, que já está pesadote para isso, Costinha e Ribeirinho. Mas João Pio não vai nada mal no «Franco, filho», personagem estremamente miope, que não distingue o piano que está ali ao pé d'ele, mas vê da sua janela o sacudir de um lenço branco, ou a cõr e as formas da beldade que namora. Emfim, convencionalismos do teatro.

Sales Ribeiro, artista muitíssimo correcto e sóbrio, deu realce ao «Vasco Proença». No entanto acho que precisava de mais energia, quando, no 3.º acto, desfia a meada tôda. Ainda me lembro do papel feito pelo José Alves da Cunha.

Constantino de Carvalho, há anos metido no gabinete do Sindicato Nacional dos Artistas Teatrais, voltou de novo à ribalta, apresentando dois tipos diferentes. O «Coronel» irascível e um pouco mal educado e «Franco, Pai» meticoloso como notário e como pai.

Francisco Costa, esteve muito bem no «Dr. Pimenta», advogado que não conhece nem os códigos, nem os processos.

Pereira Saraiva, no «Dr. Filipe Rego», outro advogado no mesmo género, pouco tem que fazer.

Guimarães Brazão, arranjou um belo tipo de «Mestre Pedro», mestre de obras, consciencioso.

Mirita Casimiro, está como peixe n'água, no papel de «Mariquinhas», a menina que, segundo ela diz, veio de Peniche, para disfrutar as de Lisboa, apesar de as imitar e talvez exceder.

Filomena Lima, muito certa na «Guiomar», esposa descendente e dedicada mãe.

Elvira Velez, exagerou sem necessidade, a sua cómica «Genoveva», professora de piano, com mistura de alcovitice.

Maria Salomé foi gentil na «Alice», menina prendada, que prefere o namoro ao piano.

Maria Reis, vincou muitíssimo bem a cena do ataque de nervos, no final do 1.º acto. Foi uma «Madalena» no choro.

Maria Cristina, foi talvez para mim a melhor artista da noite. Desde a composição da figurante à maneira como a

interpretou, nada há que se lhe aponte em desabono do seu trabalho, que foi perfeitíssimo. A sua «Perpétua», criada saloia, e, como todas as saloias, esperta, tem nesta distinta actriz uma grande intérprete.

Maria Pinto, foi uma «Maria do Céu» rabujenta e protestante, tornando a casa num inferno, o que não condiz nada com o seu nome celestial.

É claro que ao escrever sobre esta peça abstraio por completo as interpretações feitas anteriormente, abaixo indicadas. Os espectadores novos que certamente não conhecem esta obra teatral poderão ver no «Amigo de Peniche» como se escreviam peças com graça, espírito e crítica, que despertavam a hilaridade nos que freqüentavam o teatro.

Distribuição do «Amigo de Peniche»

Personagens	Politeama	Avenida
Venâncio Pereira	Chaby Pinheiro	Chaby Pinheiro
Valentim Pacheco	Santos Melo	Santos Melo
Franco Filho .	Pinto Grijó	Jorge Gentil
Vasco Proença	Alves da Cunha	Valério Rajanto
Coronel .	Otelo de Carvalho	José Mora
Franco Pai .	João Henriques	» »
Mestre Pedro.	Manuel Rocha	Abel Pera
Dr. Pimenta .	Ribeiro Lopes	Henrique Pereira
Dr. Filipe Rêgo	Joaquim d'Oliveira	José Monteiro
Borges . . .	Telmo de Sousa	Jorge de Sousa
1.º Moço . . .	Portugal	» » »
Mariquinhas . .	Aura Abranches	Cremilda de Oliveira
Guiomar . . .	Jesuina de Chaby	Jesuina de Chaby
Genoveva . . .	Amélia Pereira	Olimpia Pereira
Alice . . .	Beatriz de Almeida	Izilda de Vasconcelos
Madalena . . .	Izilda de Vasconcelos	H. lena Lucas
Perpétua . . .	Júlia d'Assunção	Mariana de Figueiredo
D. Joana . . .	Laura Fernandes	Elvira Velez

E agora, os leitores farão mentalmente as comparações.

Há horas felizes... no VARIEDADES

Havia em Lisboa um homem que vendia cautelas, trazendo uma farda, sendo conhecido pelo «cauteleiro fardado». Ao exercer o seu negócio, tinha dois pregões: «Quod est, est» e «há horas felizes». Este último passou a tornar-se bastante sediço na boca dos vendedores de lotarias, até que a sua fama chegou ao palco do Variedades, pela pena de Manuel Fragoso, brilhante dramaturgo português, que apresentou uma interessante e graciosa comédia em 3 actos, representada pela primeira vez naquele teatro do Parque Mayer, e que é também o primeiro original português desta nova temporada teatral.

Descrevemos a peça, resumindo, é claro:

Um empregado bancário, ganhando pouco, como todos, mas honrado, trabalhador, cumpridor dos seus deveres, meticoloso e homem de confiança de um Banco onde há perto de 32 anos exerce o cargo de «Caixa», é casado com uma criatura ambiciosa, farta da vida mesquinha e humilde, que leva, em virtude do pequeno vencimento auferido pelo marido. Deste casamento, resultou o nascimento de uma menina, que freqüenta o quinto ano de direito e que namora um quaternista da mesma faculdade, ainda que a isso se oponha o pai do rapaz, que é banqueiro e patrão do empregado bancário.

Em casa deste reúnem-se por várias vezes, para não dizer sempre, um casal de vizinhos hipócritas e invejosos. O marido, jornalista «arrebatado»; ela uma intrigista e invejosa de marca «X. P. T. O.» Também freqüenta a casa um autêntico aldrabão, que diz ter inventado mundos e fundos, mas que precisa de dinheiro para desenvolver, praticamente, as suas ideias, todos mais ou menos idiotas.

A esposa do bancário, instiga o marido a praticar um desfalque no banco, visto a sua honradez para nada tem servido. E diz mais que esse desfalque seria por pouco tempo, pois os lucros que adviriam dos tais inventos, chegariam para «tapar» esse desfalque, e dariam dinheiro para muita coisa,

isto no prazo máximo de quatro meses, tempo mais que suficiente para auferir êsses lucros.

O bancário atordoado, antevedendo uma fortuna fabulosa, e num momento de desespero e de alucinação, sai de casa para pôr em prática o roubo, mas regressa em seguida, sem o ter praticado, visto lembrar-se de que tem uma vida bancária de 32 anos, sem mácula. Mas, como bebeu uns copitos de «ginginha» para lhe dar coragem, adormece, cheio de comoção e de terror pelo ato que ia praticar.

E sonha. Sonha que é rico. A mulher já anda pelas pândegas, gastando dinheiro a rodos e a torto e a direito. A filha já fuma, e abandona os estudos, para se entregar a divertimentos. O pai já tem secretário, que é tudo, menos secretário. E as suas visitas são o banqueiro, que não deseja profundar a origem de certas fortunas, porque é perigoso, e os tais visitinhos, ele transformado em director do jornal; ela continuando intriguita e invejosa, e até o aldrabão já se sente milionário. Além disso, aparece também uma mundana que reparte os seus favores amorosos pelo bancário, transformado em milionário, no sonho é claro, e pelo secretário.

Depois acorda, e vê, que tudo foi mentira, pois está tão pobre como antes. Mas, não é assim. A esposa, devota de Santo António, vai à gaveta do marido, rouba dinheiro, e compra um bilhete da lotaria de Santo António, e sai-lhe a a grande, por um «bambarro» da sorte. E ele, milionário de verdade, já não se preocupa com o aldrabão nem com os seus inventos, porque o dinheiro é dele, e sómente se preocupa com a família.

E assim «Há horas felizes» para o pai bancário, para a mãe, e ainda para a filha, que já pode casar com o seu apaixonado, visto que o pai deste já não faz oposição ao casamento, por que a causa «falta de dinheiro» tinha desaparecido.

E ele deixa de ser empregado bancário, depois de se despedir irreverentemente de quem lhe deu o pão, durante 32 anos.

Manuel Fragoso, que no teatro marcou um lugar de destaque com o «Outono» e a «Lei do Coração», enveredou por um caminho ligeiro, sarcástico, de crítica aos costumes e mentalidade de certos elementos da camaia social.

Esta peça é um pouco perigosa para as pessoas de pouca cultura e de mentalidade fraca, e senão vejamos:

Um roubo, é sempre um acto desonesto, impossível de praticar por uma pessoa de bem, a não ser num momento de loucura. Mas, quando instigado pela própria mulher, que tem o dever de o aconselhar para o bem e não para o mal, então atinge as raias de um crime monstruoso. Mas, logo que se apanha rica, em sonhos, é claro, transforma-se por completo, e gasta dinheiro, não para o seu bem estar, mas, sim para que o seu nome venha em grandes letras nos jornais, como bemfeitora e animadora de grandes pândegas. A filha que ela criara, com todo o caínho e dentro das suas fracas posses, passa a fumar e a divertir-se com uns e outros e abandona a carreira literária que abraçara.

Aquela piada à origem das fortunas é muito chocante. Porque se há realmente fortunas adquiridas desonestamente, outras há que são devidas a canseiras e desgostos, demandando muito trabalho conscientioso. E quando sai a sorte grande ao bancário, ele deixa de ser honrado por causa disso?

E qual é o Banco, casa bancária ou comercial, que não dá por um desfalque de dois mil contos, ou menos, ou mais, logo no dia seguinte ou quando muito no outro? Sómente aqueles que não tenham escrita, ou se a têm está feita «à la diable» e sem «controle» de espécie alguma.

E aquela esposa do bancário, que diz «paulitadas» a torto e a direito e que, depois de lhe sair a grande na lotaria deixa de as dizer? E será lógico que as diga, estando constantemente em contacto com o marido, com a filha quase doutora e com o vizinho jornalista e até mesmo com o aldrabão de «falinhas mansas»?

E o final não seria mais moral se o bancário, depois de milionário pela lotaria, continuasse bancário, até ao momento em que pudesse arranjar digna colocação ao prémio grande dessa lotaria?

Estes senões em nada alteram o valor da peça de Manuel Fragoso, que, pelo que escrevi, é um pouco perigosa e chocante, para a época actual.

No desempenho temos:

Maria Matos e Assis Pacheco, magistras, principalmente este, quando no fim do 1.º acto mostra o medo e o pavor de que está possuído, quando vai para roubar e quando regressa a casa.

Maria Helena, e Alvaro Benamor, pouco têm que fazer nos dois alunos da faculdade de direito, e que se amam.

Erico Braga, certo no Banqueiro. Vital dos Santos esplêndido no aldrabão dos inventos. Georgina Cordeiro e António Palma, muito bem, no casal de vizinhos intriguistas e invejosos. Mendonça de Carvalho, num agente de polícia. Hortense Rizzo numa menina que pede para os pobres e guarda as demasias para si. Eunice Colbert numa mundana amorosa e hipócrita. Maria Schultz, numa criadita desembraçada. António Cruz num secretário quase criado e Manuel Galo num criado, deram relevo aos seus papéis.

Remodelação de A voz do povo no MARIA VITÓRIA

A revista «A voz do povo» que há bastante tempo está em cena no teatro Maria Vitória, foi há poucos dias remodelada e refrescada com números e artistas novos. Tendo saído do elenco o actor Ribeirinho, foi este substituído pelos seus colegas António Silva e Costinha, em algumas das suas râbulas, tendo sido suprimidas outras.

Em compensação, aparece o «Fado em três tempos» ou o «tríptico do fado» interessante número interpretado brilhantemente pelo grande actor cómico António Silva. Em versos, alguns irreverentes, conta-se a história do fado desde a sua origem até aos nossos dias.

«Atenção à Emissora Nacional — Hora da Saúdade» é um número de sabor patriótico, cheio de emoção e de sentimento, muitíssimo bem cantado por Maria Sidónio que continua a vincar a sua personalidade no tablado, como a marcou na rádio.

«Guarda do jardim e amigo de crianças» é outra râbula interpretada com graciosidade por António Silva, e é uma «charge» ao progresso.

«Brasil», hino patriótico dedicado à nação nos-a irmã, declamado primorosamente por Josefina Silva.

«Caramba», canção mexicana, conhecida através da rádio pelos discos tem em Maria Luiza, deliciosa sambista, uma graciosa intérprete.

No desempenho continuam figurando além dos artistas mencionados:

Ricardo Santos Carvalho, que, no compadre, continua a desdobrar-se e a multiplicar-se.

Costinha, Barroso Lopes e Carlos Batista, três excelentes cómicos, tiram partido e efeitos das suas numerosas râbulas.

Luiza Durão, magnífica de comicidade. Hermínia Silva, cantadeira-actriz excelente. Maria Corte Real, Suécia Gonçalves e Zita Trindade, três raparigas elegantes e desempenhadas, completam o conjunto.

As «girls» recebem ovacões merecidíssimas no número «Margarida vai à fonte» executado a quatro vozes e que é um primor de leveza, frescura e afinação.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «Belezas de hortaliça».

APOLÔ — 20,30 e 22,30 — «O amigo de Peniche».

MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «Voz do Povo».

VARIÉDADES — 21 e 23 — «Há horas felizes...».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Eram cinco heróis».

POLITEAMA — 21,30 — «A carta».

OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 — «Mocidade perigosa».

S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.

ODÉON — Estreias consecutivas.

TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.

CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.

CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.

PARIS — As 20,30 — Filmes variados.

EUROPA — As 21 — Filmes variados.

LYS — 21 — Filmes emotivos.

CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORA — 21 — Filmes variados.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

REX — 21,15 — Programa duplo.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — 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 cieiro.

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

O GLYCOL cura o «crestado» 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 sélos do correio, nome e morada

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 220, 2.ª série, de 1 de Outubro publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano corrente (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 4.148\$20, como liquidação definitiva desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 244, 1.ª série, de 21 de Outubro, publica o seguinte :

Portaria n.º 10.228

Considerando que com a anormalidade resultante do actual estado de emergência tornaram-se mais freqüentes as remessas de valores e que estas atingem, por vezes, somas muito elevadas, convindo por isso condicionar a aceitação a despacho e o seguimento a destino de tais remessas :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que ao artigo 33.º da tarifa geral em vigor, aprovada pelo decreto-lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, seja adicionado um novo parágrafo, do teor seguinte :

§ 3.º — As remessas de valor superior a 500.000\$00 só podem ser aceites a transporte mediante ajuste prévio.

E que seja substituída pela que se segue a actual redacção do artigo 39.º da mesma tarifa :

Artigo 39.º — As empresas têm o direito de efectuar o transporte destas remessas pelos comboios que julgarem mais convenientes para a segurança do transporte, não se obri-

gando a fazer seguir no mesmo comboio mais do que uma remessa de valores.

O seguimento destas remessas não pode, no entanto, ser protelado além de quarenta e oito horas.

O «Diário do Governo» n.º 213, III série, de 11 de Setembro, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

(LINHA DO SUL)

Empreitada n.º 49 de execução da variante entre os quilómetros 153,951.80 e 170,770.95 para suprimir a reversão em Beja

Pelo presente se faz público que no dia 30 de Setembro de 1942, pelas quinze horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, n.º 63 (ao Caldas), se houver proceder à arrematação da empreitada acima referida. A base da licitação é de 2.508.536\$65.

O depósito provisório é de 62.708\$50, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou suas agências, com guia passada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo é de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação, caderno de encargos e projecto podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze às dezasseis horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, com sede na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, n.º 63, Lisboa.

O «Diário do Governo» n.º 215, II série, de 14 de Setembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, os seguintes projectos :

Elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de uma linha de saco a construir no apeadeiro de Carriço, na linha férrea de Torres-Figueira da Foz-Alfarelos,

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

Rocha &

Oliveira

Importadores de todas 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

sejam declaradas sobrantes, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, as seguintes parcelas de terreno cujas vendas são reguladas pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto n.º 22:562.

Com a superfície de 126, m²50, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 78,213 e 78,236.50.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Maiores, freguesia de Santa Cruz do Douro, concelho de Baião, distrito do Pôrto, e confronta ao norte com o caminho de ferro e estrada municipal, ao sul com Miguel Carlos Sottomaior, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Miguel Carlos Sottomaior.

Com a superfície de 84, m²40, à direita da linha férrea de Famalicão, entre os quilómetros 56,957 e 57,032.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de S. João do Calendário, concelho de Vila Nova de Famalicão e distrito de Braga, confronta ao norte e poente com J. Carvalho & Irmão e ao sul e nascente com o caminho de ferro;

Com a superfície de 188, m²50, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga entre os quilómetros 60,981.98 e 61,0.6.95.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Macinhata do Vouga, concelho de Águeda e distrito de Aveiro, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao nascente com Joaquim de Sousa Tôrres e ao sul com o caminho de ferro e Joaquim de Sousa Tôrres.

O «Diário do Governo» n.º 233, de 6 de Outubro, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações os seguintes projectos :

Projecto da nova tarifa especial n.º 4 — passageiros — «Bilhetes de assinatura», apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que se destina a substituir a tarifa de igual número em vigor desde 1 de Outubro de 1938;

Projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 — passageiros — «Bilhetes para combóios tranvias», apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são substituídos pelos que dêle constam os preços que presentemente vigoram.

O «Diário do Governo» n.º 235, de 8 de Outubro, publica o seguinte :

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 Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 29 de Setembro findo, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspendendo a aplicação nas suas linhas das ta-

rifas especiais n.ºs 4-C (bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais) e 5-C (bilhetes para excursões turísticas ou desportivas).

O «Diário do Governo» n.º 246, 2.ª série, de 21 de Outubro, publica o seguinte :

De conformidade com o determinado 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 Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo a aplicação dos capítulos IV «Disposições comuns aos capítulos I, II e III»; «Viagens de grupos de excursionistas em combóios especiais» e VI «Viagens de grupos de excursionistas no rio Tejo», da tarifa especial n.º 7 — Passageiros.

O «Diário do Governo» n.º 247, 2.ª série, de 22 de Outubro, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que, ouvido o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade «Estoril», prevendo o prolongamento do horário do trabalho em vigor para o serviço de cargas e descargas de vagões nas estações do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais, nas condições que constam do mencionado projecto.

O «Diário do Governo» n.º 254, de 30 de Outubro, publica o seguinte :

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, de 20 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público :

De aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, modificando a redacção dos artigos 11.º e 12.º e n.º 2 do artigo 15.º e estabelecendo novos preços para o transporte dos volumes a que se refere o citado artigo 11.º da aludida tarifa;

Apresentados pela mesma Companhia e Companhia do Norte de Portugal, estabelecendo a venda de bilhetes especiais das Estações de Penafiel, Campanhã ou Pôrto para as de Amarante e Celorico de Basto, ou inversamente;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, estabelecendo a taxa de 15\$ pelo fornecimento de material fechado, nas condições que dêle constam, e anulando o E. n.º 1:536, de 5 de Maio de 1938.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!