

4.º do 53.º ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1941

Número 1276

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

CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158 — LISBOA

Serra da Estrêla



Rochedos denominados Frade e Freira

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUISSA

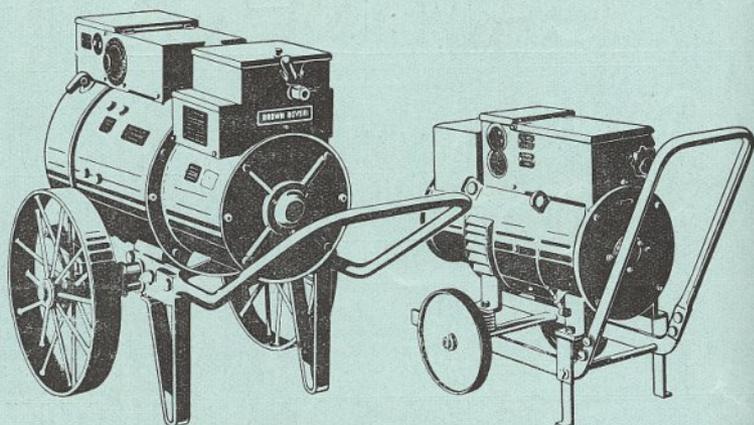
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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 continua de 80-160 A e 240-300 A

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS

4 ONÇAS

8 ONÇAS

16 ONÇAS

Mantém inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA}—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

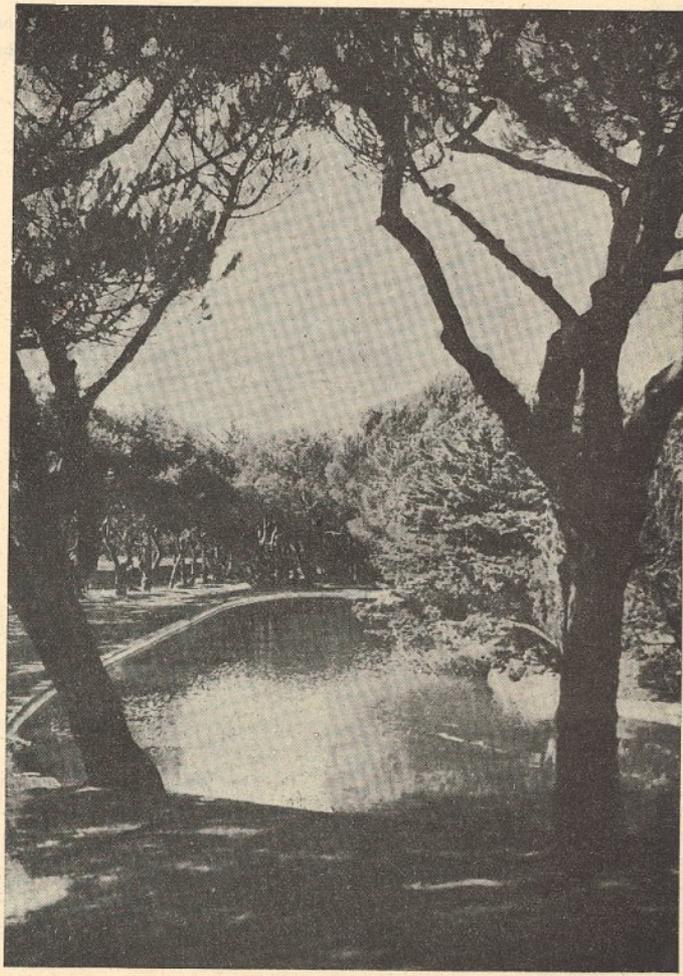
COMERCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
SAUDE E AVIACAO — MINOTURISMO E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TORNADO

Editor: L. DE ALONSO E COSTA

Inventores: Engenheiro L. DELVANTO DE SOUSA CARLOS DORNELLAS

Premiada nas exposições

GRANDE PRÊMIO DE HONRA (Londres 1905) — MENÇÃO DE HONRA (Londres 1905) — PRÊMIO DE HONRA (Londres 1905) — PRÊMIO DE HONRA (Londres 1905) — PRÊMIO DE HONRA (Londres 1905)



CASCAIS — Jardim e parque

Número avulso: Esc. 3000. Anualidade: Portugal (anual) 30000
Estrangeiro (anual) 2.100. França (anual) francos 100. — Áustria (anual) 20000
Espeçades Annuarias (anual) 10000. Número Grande: 3000

Redacção Administrativa — Officina: Rua de Honra n.º 7, 12 — LISBOA — Portugal. P. O. Box 2710. Lisboa 2710

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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

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: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid

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

1276

Fevereiro 1941

ANO LIII

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.

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

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ

S U M Á R I O

<i>Cascais, Jardim e parque</i>	119
<i>Devaneios ou razoáveis previsões?, pelo Eng.º J. Fernando de Souza</i>	123
<i>Conselho Superior de Caminhos de Ferro</i>	124
<i>A primeira volta ao mundo pelos mares glaciais do norte foi dada por dois pilotos portugueses João Martins e David Melgueiro em 1585 e 1660, pelo Coronel de Eng.ª Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i>	125
<i>A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta para com os seus accionistas, por José Lucas Coelho dos Reis</i>	126
<i>Panorama da Temporada Teatral, por Um Espectador</i>	128
<i>Actualidades Cinematográficas, por António de Carvalho Nunes</i>	129
<i>Há 50 anos — A viação em Lisboa</i>	131
<i>O Carnaval em Loulé.</i>	131
<i>Parte Oficial</i>	132

Devaneios ou razoáveis previsões?

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

QUE se há de escrever acêrca de caminhos de ferro na hora da sua destruição, quando chovem do céu as horribéis bombas incendiárias sob todos os pontos singulares que mais interessam à exploração ferroviária: estações, armazéns, oficinas e entroncamentos?

E todavia essa fúria destruidora atesta o valor reconhecido aos caminhos de ferro para o transporte rápido de grandes massas. Mobilisam-se os exércitos motorizados, mas a linha férrea continua sendo o precioso instrumento da acção militar.

Lá se estão concentrando milhares e milhares de homens na Roménia para a provável invasão da Bulgária e da Grécia e são os caminhos de ferro os poderosos factores dessa deslocação colossal de tropas.

Aos que dão por finda a missão dos caminhos de ferro substituídos pelos aviões e pelos caminhões, perguntarei como se poderiam ter transportado entre nós em 1937 (último ano, cujo Anuário estatístico tenho à mão) 26.147.000 passageiros e 4.197.000 toneladas de mercadorias, que utilizaram naquele ano a via férrea. Que actividade comercial não representam êsses números formidáveis?

E todavia o capital considerável imobilizado nas nossas linhas não recebeu cabal remuneração. Se ao rendimento líquido juntassemos pois 34.000 contos de impostos ferroviários e uma quantia muito superior a essa correspondente aos frutos, para o Tesouro, do enorme aumento de matéria colectável devido à influência das linhas férreas,

chegaríamos à avultadíssima compensação dos encargos originados pela rede ferroviária.

Se ela paralissasse a sua actividade, que enorme perturbação se produziria na vida nacional!

E todavia a nossa rede é deficiente e incompleta. Ainda não alcança directamente uma capital de distrito, Portalegre. Faltam muitas linhas transversais, que exerceriam benéfica influência na vida regional. Criou-se uma atmosfera hostil à sua construção.

Afinal, nas crises que se vão sucedendo, a que o Estado tem de acudir abrindo trabalhos, bem poderiam ser pouco a pouco construídos certos troços ferroviários, que ao cabo de alguns anos estariam em termos de receber a superestrutura e serem abertos à exploração.

Tenho insistido e insistirei pela necessidade de cortar ao meio por uma transversal a larga faixa transmontana de 80 quilómetros de largura, que se estende entre o Douro e a fronteira, sulcada por 4 linhas de via estreita paralelas e afluentes à do Douro. Ficam essas linhas isoladas, sem unidade de circulação do seu material e concorrência do mesmo a oficinas comuns.

Quanto se modificaria a economia regional e quanto lucrariam as relações de toda a espécie, se desde o Minho se prolongasse por Cabeceiras de Basto uma linha às Pedras Salgadas, Valpassos e Mirandela, ligando as de Guimarães, do Tâmega, do Côrço e do Tua, possivelmente prolongada mais tarde a Mogadouro para abranger a linha do Sabôr.

Vinte mil contos, gastos por ano, utilizando a

excelente organização do Serviço de Construção na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, seriam utilizados em socorros às crises de falta de trabalho em Trás-Os-Montes, e acrescentariam, no fim de poucos anos, troços utilíssimos e de incontestável valor militar à nossa rêde.

Ao mesmo tempo melhorar-se-ia a tracção nas linhas existentes de planta atormentada e perfil duro, modificando as locomotivas para tornar mais económica a exploração.

Poderíamos ter iguais campos de acção no centro e no sul do país para acudir às crises de trabalho pela construção de troços de caminhos de ferro. Poderia ser uma das ligações directas da linha do Algarve por Almodovar a Loulé, ou por Odemira a Lagos, e no centro, para começar, a linha de Lamego por Castro Daire a S. Pedro do Sul e por Moimenta da Beira e Vila da Ponte a Viseu.

Para isso seria preciso modificar o prejuizo fundamental existente em certos meios, hóstil à construção de caminhos de ferro, porque êstes são considerados erradamente meros empreendimentos industriais, que só se justificam quando o seu rendimento pode ocorrer aos encargos financeiros.

Esquece-se que são, como as estradas, os portos do mar, os edificios públicos, melhoramentos úteis à vida nacional, cuja compensação é indirecta e está nos benefícios que produzem e nos serviços que prestam.

Imagine-se construída e em exploração a transversal de Trás-Os-Montes, assegurando a ligação das linhas do Tua, do Côrço, do Tâmega e do Minho, com material circulante e oficinas comuns. Quantas vantagens proporcionaria essa ligação directa do Minho e da região central transmontana!

Continuarei por isso a pugnar por essa construção, sem ilusões aliás acerca do resultado imediato, mas convencido de que tenho a razão do meu lado e proponho uma aplicação de superior utilidade para as avultadas quantias que o Estado tem que dispendir para ocorrer às crises anuais da falta de trabalho, assim applicadas segundo um plano metódico.

É preciso não perder o sentimento das realidades. Estamos em plena guerra, cujas proporções totais são ainda uma incógnita. Muito é que possamos evitar que o incêndio alastre até nós.

A Espanha está pobre e arruinada pelas convulsões de uma infame guerra comunista, favorecida sectariamente pelos que deviam ajudar a dominá-la a bem da ordem internacional e pelo contrário favoreceram o jôgo subversivo da Rússia Soviética. Quando estará reconstituído o seu organismo económico e social e até político, mercê dos esforços do prestigioso caudilho que aos seus destinos preside?

Por agora são grandes as faltas; os seus caminhos de ferro não poderam regressar ao estado anterior; o turismo falta quasi por completo. A França está jugulada pelo inimigo, presa de divisões intestinas, a braços com a penúria, como a Bélgica e a Holanda. A Itália envolveu-se lamentavelmente na guerra, em que tem tido graves reveses e corre o risco da grande quebra do seu nóvel império. A Suíssa sofre as repercussões das lutas que a cercam.

Por tôda a parte pobreza, penúria de recursos, retraimento da vida normal, desaparecimento do turismo.

O mesmo nos sucede. Desapareceu de novo o «Sud-Express» e temos uma aluvião de refugiados, que não é o mesmo que uma benéfica afluência de turistas. Dificultam-se as relações com as colónias pelos embaraços à navegação.

Não podemos pois aspirar por ora à intensificação das relações internacionais.

Não devemos, porém, cruzar os braços. Vamos melhorando a nossa rêde com vista nas conveniências internas da sua razoável exploração e ampliando-a com fé no futuro, até que venham dias melhores para a Europa e para o mundo.

Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Foram nomeados vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro: Engenheiro inspector superior Raul da Costa Couvreur, pelo Conselho Superior de Obras Públicas; Engenheiro José António Miranda Coutinho, pela Direcção Geral dos Serviços de Viação; Engenheiros Jaime Nogueira de Oliveira e Flávio Augusto Marinho Pais, de livre escolha do Góvêrno; Engenheiros Alvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e António Amorim Vasconcelos Pôrto, pelas empresas ferroviárias e Engenheiro Mário de Sousa Drumond Borges, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto.

A primeira volta ao mundo pelos mares glaciais do norte foi dada por dois pilotos portugueses

João Martins e David Melgueiro em 1585 e 1660

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

Primeira Viagem — João Martins, neto do compa-
nheiro de João Vaz Côrte Real, do mesmo nome,
era natural de Aveiro. Levava na sua grande nau
portuguesa, o Capitão Geral das Filipinas, D. Lou-
renço Maldonado, homem afoito e que em 1585 já
no governo de Espanha quiz seguir por uma nova
passagem por Oeste para o Pacífico, e para a sua
Capitania Geral. Escreveu as suas memórias desta
viagem, que se encontram nas bibliotecas de Sevil-
ha e de Madrid. O Almirante Ernesto de Vascon-
celos, descreveu-a no Instituto de Coimbra, Vo-
lume 72 de 1925. Encontrou dela documentos na
biblioteca da casa Cadaval e mapa-mundi da colec-
ção Munhóz. Esta viagem vem descrita com pro-
menores por Maldonado, e foi traduzida por Amo-
reti, indicando o estreito de Anian de latitude 78°
de entrada e 75 de saída. Foi criticada por Malte
Brun, como não sendo verdadeira, mas depois do
livro 23 da geografia de Amoreti, modificou a sua
opinião. A colecção Munhóz tem um mapa-mundi
com esta viagem.

Foi o grande geógrafo o Almirante Ernesto de
Vasconcelos o primeiro que se abalçou a traçar
estas duas viagens no grande mapa, que foi exposto
na última Exposição de Antuérpia, e igualmente o
mencionou no Mapa Luminoso que levei à Exposição
de Paris de 1931, mapa ainda hoje injustamente con-
testado por alguns. A perícia e felicidade dos pilo-
tos portugueses, que outros então não excediam, nem
igualavam, sendo conhecedores pelos esquimós
desta passagem, que dela tinham tradição de há
séculos, e tendo a seu favor a corrente geral do
oceano, o começo do degelo, e os ventos dominan-
tes, levou João Martins a passar o estreito de Da-
vies e o de Bering, mais tarde assim chamados, o
segundo que primitivamente se chamava de Anian,
203 anos antes de Mak Clure e 143 anos antes de
Bering, seguindo a nau para o Pacífico, mas não
pode chegar às Filipinas, por grande temporal.
Infelizmente não se sabe pelas memórias existentes
as razões que a obrigaram a retroceder. Crê-se que
ou foi por doenças, ou falta de mantimento ou
prisão nos gelos, o mais provável, que a obrigaram
a voltar pelo mesmo caminho, chegando a Lisboa
donde tinham partido, em 1586. Os documentos in-
dicados relatam sem dúvida esta estupenda façanha
entre Portugal, a costa da Ásia e estreito de Bering.

Segunda Viagem — Começou em 1660 indo a
Grande nau holandesa comandada por David Mel-
gueiro, da ilha Tanegassima, no Japão. Portugal

estava havia 20 anos independente da Espanha, e
a Holanda também se tinha livrado do seu jugo.
Mas querendo regressar à sua pátria receavam as
esquadras inglesas, francesas, portuguesas, e mesmo
holandesas, por a nau levar muitos espanhóis, as
quais dominavam o índio e o Atlântico. Vinha a
nau cheia de antigos empregados espanhóis e hol-
landeses que retiravam para a sua pátria e sabiam
que seriam aniquilados, se viessem pelo Cabo da
Boa Esperança, ou estreito de Magalhães. A nau
vinha abarrotada de riquezas orientais, e especia-
rias pertencentes aos passageiros. O único caminho
que tinham a tentar era pelos mares glaciais do
norte. Começaram a viagem pelo estreito de Ber-
ing (o Anian de então) no princípio do degelo,
a favor dos ventos dominantes, e das correntes
marítimas, e passado quasi um ano chegaram à
Holanda seguindo pelo Oceano Glacial Artico por
norte e oeste das ilhas Spitzberg e de lá por leste
da Irlanda e da Inglaterra à Holanda, donde Mel-
gueiro seguiu noutro navio português, para o
Pôrto (nesta viagem os grandes mapas já referidos
por dar Melgueiro vindo directamente das ilhas
Spitzberg ao Pôrto). Sabe-se que saíram do Japão.
Sabe-se que não passaram no Cabo da Boa Espe-
rança, nem no estreito de Magalhães. Por onde vieram
?!?! Melgueiro contou a sua viagem no Pôrto
a um marinheiro francês, que a contou a um seu
guarda-marinha de nome La Madeleine, e este
transmitiu-a ao ministro francês Conde de Ponte
Chartrin.

Na Chancelaria holandesa há uma descrição
desta viagem, que se guarda com muito sigillo.
Na Biblioteca de Paris há um exemplar da narra-
ção da mesma, que vimos. Batalha Reis descreveu-a
num jornal português, dizendo ter sido feita 218
anos antes da travessia de Nordenskjold que a fez
em sentido contrário, como todos os outros que
falharam. Foi mencionada por Sofus Ruge, e anota-
da por Oliveira Ramos. Vem descrita no artigo
do «Boletim da Academia francesa» por Mr. Buache
ano de 1753 e memórias da mesma academia
pág. 885. Mr. Buache diz que os Batavos ao tempo
ocultavam com recato o diário da navegação. Foi
descrita no «Comércio do Pôrto» de 3 de Fevereiro
de 1897. Portanto para nós é fora de dúvida que
os dois primeiros pilotos que deram a volta ao
mundo pelos mares polares do norte, foram os
portugueses João Martins e David Melgueiro em
1585 e 1660.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

para com os seus accionistas

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

A linha que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta explora, sendo uma linha de escasso rendimento, pois apenas atingiu 44.783\$32 por quilómetro via no exercício de 1939, contudo o seu estado de conservação é bom, as suas estações têm um aspecto agradável e sobretudo o material circulante que é excelente, apresenta-se cuidadosamente limpo, principalmente as carruagens para o transporte de passageiros, que são bonitas, e tôdas construídas nas magníficas oficinas da companhia, o que é digno de registo.

É certo que o capital accionista não recebia remuneração alguma desde 1883 mas se atendermos ao escasso rendimento da linha, o facto não é tanto de admirar, visto que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, apesar de ter um rendimento quilométrico três ou quatro vezes superior ao da Beira Alta, também não tem remunerado o capital accionista desde 1889.

O escasso rendimento da linha da Beira Alta, é devido a servir uma região de poucos recursos agrícolas e ter por concorrente as linhas da Beira Baixa, a de Tôrres à Figueira e ainda o trçoço Alfarelos-Figueira.

Por estas razões, grave êrro se cometeu impondo-lhe logo de início à Beira Alta, a obrigação de transportar passageiros, gado e mercadorias pelos mesmos preços da linha Norte e Leste sabendo-se que o rendimento quilométrico desta linha era e é muito superior, como se verifica por exemplo pelos resultados do exercício de 1939, que foi de 209.075,81, ou seja quasi cinco vezes o rendimento da Beira Alta.

É de estranhar que nunca se tivesse procurado remediar êste mal, o que seria relativamente fácil, bastando para isso elevar-se um pouco os preços que fôsse sendo fixados para a linha Norte e Leste, o que leva a supôr, que nunca se tomou bem a sério por parte dos administradores das empresas ferroviárias, até ao aparecimento da camionagem, o verdadeiro interêsse na defeza dos capitais em-

pregados nos Caminhos de Ferro apesar de tanto terem contribuído para o desenvolvimento da riqueza pública e particular.

Já o mesmo não sucede na camionagem, pois fãcilmente se pode verificar que os preços dos seus transportes variam de região para região e até de carreira para carreira, dentro da mesma região.

O facto é devido a serem os próprios donos das emprezas de camionagem, que administram e dirigem os respectivos serviços, o que em regra não sucede no Caminho de Ferro.

Apenas para prova do que afirmo vou indicar os preços que vigoram nas carreiras de camionetes para o transporte colectivo de passageiros entre Tôrres Novas e Entroncamento e de Pernes para Santarém.

De Tôrres Novas para o Entroncamento, cuja distância é apenas de 7 quilómetros, o preço por cada passageiro é de três escudos (3\$00), e de Pernes para Santarém sendo a distância vinte quilómetros, o passageiro paga apenas quatro escudos e cinquenta centavos (4\$50).

Quere dizer, o preço de Tôrres Novas para o Entroncamento, regula por \$43 cada quilómetro, ao passo que o de Pernes para Santarém é apenas de \$22,5!

Porque se não procedeu assim, pelo menos até ao aparecimento do automóvel em todas as linhas, onde o rendimento quilométrico das de via larga, fôsse bastante inferior ao da linha Norte e Leste?

Não quero com tudo isto dizer que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta não possa melhorar um pouco o seu coeficiente de exploração, mas para isso necessita proceder a uma profunda reforma financeira, tendo por base principalmente acabar-se com o Comité de Paris, redução do número de administradores de 11 para 3 e o Conselho Fiscal passar de 6 para 3, a quem se pagaria depois convenientemente e não como actualmente, visto que os honorários distribuídos por tão numerosas pessoas dão uma ninharia a cada um.

A reforma que indico, que implica também uma

profunda reforma dos estatutos, está no ânimo de todos os obrigacionistas e accionistas, cuja maioria se encontra nas mãos de portugueses, pelo que é fácil proceder-se a ela — e o momento não pode ser mais propício.

Verifica-se pela minha exposição, que difficilmente teria sido possível à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta remunerar em dinheiro o capital accionista, tanto mais que as suas receitas, a partir de 1930, começaram a declinar fortemente.

Havia portanto que estudar a maneira de recompensar de qualquer forma os accionistas da Companhia, e a mais simples seria conceder-lhes regalia nos preços dos seus transportes, tanto mais que espalhadas pelo País existem cêrca de cento e cinquenta mil pessoas que viajam nos combóios da Companhia, uns gratuitamente e outros com reduções que atingem 75 %, com a vantagem de quando pagam apenas a quarta parte poderem ainda utilizar-se de qualquer das três classes à sua escolha, com a circunstância de uma grande parte destas pessoas não ter direito a tais regalias. Quero referir-me principalmente aos pais, irmãs solteiras e irmãos menores dos empregados dos Caminhos de Ferro de via larga, que não estão a cargo dêles nem com êles residem, muitos com fortuna e outros bem colocados.

Por tôdas as razões expostas, entendeu por bem o autor destas linhas, em nome da razão, da justiça e da moralidade, apresentar na Assembleia Geral dos accionistas da Companhia em 1934, a seguinte proposta:

«Considerando que mais de cem mil pessoas viajam nos combóios da Companhia, uns gratuitamente e outros com reduções de 75 %, a maior parte sem direito a tais regalias, quanto é certo que aos seus accionistas a quem se não distribue remuneração alguma pelo seu capital se exige o pagamento por inteiro das suas viagens, a assembleia geral dos accionistas é de parecer que se conceda aos accionistas da Companhia, seus legítimos donos, a redução de 75 % nas suas viagens, num percurso de 100 quilómetros por ano, por cada acção».

Era então administrador da Companhia Sua Ex.^a o Sr. Dr. Mário Pais de Sousa, muito digno Ministro do Interior, e que se achava presente na referida assembleia geral.

Quando apresentei a proposta que acima indico, e ao fazer por êsse motivo uso da palavra, defendendo-a com o calor que venho empregando há bastantes anos na defeza dos interêsses dos accionistas, diriji-me por último a Sua Ex.^a Sr. Dr. Mário Pais de Sousa pouco mais ou menos nos seguintes termos:

«A V. Ex.^a, Sr. Dr. Mário Pais de Sousa, me dirijo especialmente em nome da razão e da justiça,

para que tome a seu cargo a defeza da minha proposta, porque ela é justa e é moral — e V. Ex.^a que é justamente considerado um homem de bem, que é um estadista, pois já foi Ministro, e que é recto e justo, por todos êstes motivos tenho a certeza absoluta de que V. Ex.^a vai ligar o seu nome a mais êste acto de justiça. E o que se pede no projecto, não pode ser mais justo».

Quinze dias depois noticiavam os jornais de grande informação que o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta havia resolvido conceder aos accionistas da Companhia a redução de 75 % nas suas passagens num percurso de 105 quilómetros por ano por cada acção depositada nos cofres da Companhia, em carruagens de 1.^a classe.

Fez-se enfim justiça, tendo-se concedido ainda cinco quilómetros mais, além dos pedidos na minha proposta.

Na assembleia do ano seguinte voltei novamente à carga na defeza dos interêsses dos accionistas, propondo que a regalia concedida fôsse também extensiva à 2.^a e 3.^a classe.

Não foi aprovada esta minha proposta, mas em compensação alargou-se a regalia para 255 quilómetros por ano e por cada acção ou seja tôda a extensão da linha que a companhia explora.

Não se podendo remunerar em dinheiro o capital accionista, resolveu-se remunerá-lo por esta forma, mas apenas em 1.^a classe, para que a Companhia pudesse ainda realizar receita, resolução esta acertada e inteligente.

É de justiça porém dizer-se que as resoluções tomadas pelo Conselho de Administração da Beira Alta, para a concessão de regalias aos accionistas da Companhia foram sempre aprovadas por unanimidade, mas certo estou de que se não estivesse no Conselho de Administração Sua Excelência o Senhor Dr. Mário Pais de Sousa, quando apresentei a referida proposta, ainda hoje os accionistas da Beira Alta não usufruiriam as regalias que lhes foram concedidas.

Um mês depois, encontrando-me com Sua Excelência na estação da Pampilhosa, onde estávamos à espera do combóio Rápido, agradeçi-lhe o favor prestado aos accionistas da Beira Alta, tendo-me respondido Sua Excelência que o que havia sido concedido não era um favor; representava apenas um acto de justiça que já devia ter sido concedido há muito mais tempo.

É bom que êste facto se torne conhecido, para que o País inteiro fique sabendo como costuma proceder o Sr. Dr. Mário Pais de Sousa, actual Ministro do Interior.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por UM ESPECTADOR

VARIEDADES

O Noivo das Caldas — Sempre fui contrário à exibição de espectáculos por sessões. A primeira começa demasiado cedo; a segunda acaba muito tarde para quem tem de se levantar cedo para trabalhar.

Mas, se esta modalidade, que somente existe em Lisboa, é admissível nos teatros de revista, já o não é nos do género declamado. A revista pode encurtar-se ou alongar-se, basta diminuir ou aumentarem os números. No teatro declamado tem que se respeitar o ritmo da representação ao qual não se pode fugir. Os artistas trabalham a «nove», comem as palavras, encurtam as cenas, de maneira que um espectáculo visto há anos parece diferente, tão grande é a redução, feita em comprimidos.

Poderá ser uma boa tática comercial, mas não o é sob o ponto de vista de «Arte».

Isto vem a propósito das várias reposições de peças que fizeram sucesso, em espectáculos inteiros, e que, em sessões, deixam muito a desejar.

A última foi «O Noivo das Caldas», original de João Bastos. Este autor dramático está agora no «Galarim» — não confundir com o quinzenário do mesmo nome. «O Noivo das Caldas» é talvez uma das melhores obras, senão a melhor deste distinto humorista.

Explorando a vaidade e o snobismo dos plebeus que querem ver os filhos casados com fidalgos de aparências endinheiradas, consegue nos três actos interessar vivamente o público de agora, com as mesmas gargalhadas de há anos, no Avenida.

A empreza do Variedades fazendo a sua reposição prestou culto a um dos grandes humoristas da nossa terra e um grande serviço ao espectador ávido da boa e sã graça portuguesa.

Nenhuma das piadas perdeu a oportunidade e as situações cómicas aparecem umas atrás das outras, quasi que ininterruptamente, não deixando os espectadores descança-

rem os maxillares, nem se podendo dizer qual é a melhor ou a pior.

A representação é muito boa. Maria Matos incançável nas encenações, acrescenta à sua numerosa galeria mais a «D. Vicência» antiquária sentimental, ao mesmo tempo amuada e zelosa dos seus interesses. Esta grande artista é inconfundível na sua maneira de representar. O papel de «Suzi» assenta que nem uma luva em Maria Helena. A sua personagem é de uma boa rapariga, mas infeliz, a ponto de, para ganhar a vida, ter de fazer-se passar por perceptora francesa. Amélia Pereira faz com propriedade a «D. Clotilde Pinto», velhota plebea que não olha a meios para conseguir os seus fins.

Achei Josefina Silva bastante pesada para fazer a «Joaquina», papel de ingénua, aliás bem representado. Virgínia Soller, não me agradou. Falou bastante a figura, quer em indumentária, quer na composição da figura. Esperava muito mais do seu valor artístico. Margarida de Almeida e Hortense Rizzo, nas manas «Amélia e Isabel Pires» formaram um «duo» que marcou pela irritante inveja, vestimenta e «falação». Maria Guimarães muitíssimo bem na criada «Lúcia».

Na parte masculina António Silva representou com alguns exageros, já inveterados na sua personalidade, o papel de aldrabão «D. Basílio» que se faz passar por fidalgo para se governar.

Alfredo Ruas, colossal não só na maneira de representar como na composição da figura de «Bernardo», lavrador do Cartaxo. É mais uma notável criação a juntar a tantas outras, todas elas com um grande cunho de verdade e observação. Enfim tudo quanto faz, é bem feito.

Alberto Ghira certo no personagem de «Pedro Pinto». Octávio Bramão representou com facilidade a figura do galã «Francisco de Val de Vez». Mendonça de Carvalho, Carlos Barros, Seixas Pereira e António Cruz, respectivamente em «Ribeiro», «Tibério», «Januário», e «um criado» contribuíram com o seu esforço para um conjunto harmónico e agradável.

MARIA VITÓRIA

Ora Vai Tu e Carmen Salazar — Os reclames do Teatro Maria Vitória anunciam a revista «Ora Vai Tu» completamente nova. Vendo bem as coisas, assim parece ser. A vantagem de serem sempre os mesmos os autores das várias revistas, consiste precisamente no facto de poderem transitar de umas para as outras os números de maior successo, sem

ser necessário pedir autorização a outrem, nem pagar «direitos de transmissão».

E assim o espectáculo que se exhibe na Maria Vitória com o título acima mencionado não é a reposição da revista que ali se representou em Março de 1940, mas antes uma miscelânea de números desta revista, e de outras tais como «Bailarico», «Berimbau» e «Ribeira Nova». Todos estes números estão muito bem mexidos e ligados dando-nos a impressão de uma nova revista ou por outra um autêntico coqtail delicioso servido por Irene Isidro, Maria Ema, Maria Luiza, Herminia Silva, Ricardo Santos Carvalho, Carlos Alves e Carlos Baptista, todos chefiados por Álvaro Pereira que se desdobra e multiplica.

Tem-se apresentado nesta revista, como novidade e atracção, a bailarina espanhola Carmen Salazar, artista formidável, de grande classe, desde os pés até à cabeça. A sua personalidade não pode deixar indiferente o espectador por mais leigo que seja na matéria. A sua arte é feita de cambiantes subtis; cada número é um tema poético. A sua exibição é um banho de arte e de beleza onde o espírito domina e a inteligência se afirma com brilho.

Para avaliar o successo que esta bailarina tem feito basta dizer-se que numerosas famílias estrangeiras têm assistido aos espectáculos de revista na Maria Vitória, sem perceberem a língua portuguesa, unicamente para verem a exibição da bailarina, e logo que esta termina a sua actuação, retiram-se do teatro. É que o bailado, seja qual fôr a sua origem, é sempre um número internacional.

O CARNAVAL NOS TEATROS

As empresas teatraes já estão preparando os seus programas para a época carnavalesca. O D. Maria II anuncia a exhibição da comédia «Conde Barão» que foi uma das corôas desse saudável e grande artista Chaby Pinheiro. O seu papel será feito pelo actor Vilaret. O Variedades apresentará a «Bisbilhoteira» do repertório da grande Adelina Abranches, que desta vez será substituída pela illustre actriz Maria Matos. O Avenida dar-nos-há o «Sinal de Alarme», sendo Lucília Simões substituída por Aura Abranches.

Serão três réprises formidáveis, e pena é que venham na altura do Carnaval. Isto não falando é claro nos programas do Apolo, Maria Vitória, Coliseu dos Recreios, Trindade, e que ainda não vieram a lume.

E já que estamos escrevendo sobre o carnaval nos teatros há que ter em conta o seguinte: O Carnaval limita-se unicamente aos recintos fechados, atendendo às naturais reservas impostas pela actual situação internacional em cujas angústias todos os povos tomam parte e perante as quais Portugal não pode manter-se indiferente.

É este o exórdio do edital mandado afixar pelo sr. Governador Civil de Lisboa. Honra lhe seja!

No 2.º parágrafo, vêm os seguintes dizeres: Dentro desses recintos é apenas autorisado o uso moderado das habituais serpentinas, flôres ou «confetti». Esta passagem creio que aparece em todos os editais nesta época, mas não é cumprida por quem de direito.

Antigamente o público ia ao teatro para se divertir e não se importava com a representação. Desde que o teatro deixou de ser um objecto de primeira necessidade e desde que os «fauteuils» e camarotes atingiram um preço exorbitante, o público que paga com o dinheiro que lhe custou a ganhar, exige que se represente como nos dias vulgares. Contudo há sempre uns «engraçados» que resolvem atirar projecteis, para o palco, maguando os artistas que estão a cumprir uma obrigação e que não se podem defender, a tocar cornetas, etc., etc.

Ora parece-me que isto é perturbar a ordem e incomodar os espectadores. E no entanto quem deve fazer cumprir

as cláusulas dos editais, assiste a essas transgressões e não procede como deve, fingindo que não vê.

Se querem divertir-se têm os intervalos que são sempre muito grandes. As empresas nesta época põem em cena peças de géneros diferentes daqueles que costumam explorar, para regosijo dos espectadores, e isso parece que devia ser suficiente.

PREMIÉRES E RÉPRISES

Estão anunciadas para o dia 14 de Fevereiro quatro estreias: «Companhia de Zarzuela», «Bisbilhoteira», «Conde Barão», «Sinal de Alarme». Naturalmente não sobem à cena todas na mesma noite, pois seria uma calamidade para as empresas. O público não chega para encher um só teatro, quanto mais quatro. Mas, nada tenho que ver com isso. Apenas me limitarei, no próximo número, a dizer de minha justiça sobre elas, lastimando que o Sindicato Nacional dos Artistas Teatraes, que tanto reclamou por o Teatro da Trindade ter funcionado como «cinema» não se ter manifestado contra a vinda de uma companhia estrangeira, de um género que o público lisboeta tanto aprecia, havendo, como ainda há, tantos artistas portugueses à boa vida.

Lá o dizia «Ana de Glawari» na «Viúva Alegre»: — O mundo é assim, e se assim é, assim seja.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «O Conde Barão».
TRINDADE — 21,50 — «Doña Francisquita».
AVENIDA — 21,45 — «A Tia Francisca».
APOLO — 20,45 e 25 — «Colete Encarnado».
VARIEDADES — 20,45 e 25 — «A Bisbilhoteira».
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 25 — «Ora vai tu!...».
COLISEU — 21,50 — Grande Companhia de Circo.

Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

O MELHOR FILME DE 1940

Conforme anunciámos no último número, a revista de cinema «Animatógrafo» instituiu uma Taça para o melhor filme estrangeiro exibido em Lisboa durante o ano de 1940 e duas medalhas a atribuir às melhores interpretações feminina e masculina.

Por ser empreendimento inédito entre nós, pela categoria dos membros do júri e, ainda, pelos brilhantes resultados alcançados, vale a pena que nos demoremos a relatar o que foi a festa do «Animatógrafo» — verdadeiro acontecimento artístico e mundano — que teve lugar, no passado dia 6, no Teatro da Trindade.

António Lopes Ribeiro, director da revista, falou da razão da Festa, fez a apresentação dos artistas que nela tomavam parte, e explicou porque é que os filmes nacionais não entravam na competição.

Depois da exhibição da Orquestra da Emissora Nacional, dirigida por Pedro de Freitas Branco, dos bailarinos Sakharoffs, de Maria Dubas e de D. Maria Tereza de Noronha, o director do «Animatógrafo» voltou a falar ao público para

proclamar os resultados do concurso, que a seguir indicamos:

O MELHOR FILME DE 1940 (TACA «ANIMATOGRAFO»)

«O Monte dos Vendavais», da Sonoro Filme

Outros Filmes Classificados:

- 2.º — «Intermezzo», da Sonoro Filme.
3.º — «Pigmaleão», da Nacional Filme.
4.º — «Pinochêo», da Rádio Filmes.
5.º — «Ninotchka», da Metro Goldwin Mayer.
6.º — «Adeus, Mister Chips!», da Metro Goldwin Mayer.
7.º — «Assim nasceu o cinema», da Fox-Filmes.
8.º — «Mulheres», da Metro Goldwin Mayer.
9.º — «De braço dado», da Metro Goldwin Mayer.

A MELHOR INTERPRETAÇÃO FEMININA

(MEDALHA)

Greta Garbo, em «Ninotchka»

Classificação doutras atrizes:

- 2.ª — Wendy Hiller, em «Pigmaleão».
3.ª — Norma Shearer, em «Mulheres».
4.ª — Anna Neagle, em «Irene».
5.ª — Edwige Feuillère, em «Fui uma aventureira».
6.ª — Greer Garann, em «Adeus, Mister Chips!».

A MELHOR INTERPRETAÇÃO MASCULINA

(MEDALHA)

Leslie Howard, em «Pigmaleão»

Classificação doutros actores:

- 2.º — Robert Donat, em «Adeus, Mister Chips!».
3.º — Leslie Howard, em «Intermezzo».
4.º — Errol Flym, em «As aventuras de Robin dos Bosques».
5.º — Leslie Howard, em «A Comédia do Amor».
6.º — Cary Grand, em «Paraíso Infernal».
7.º — Ralph Richardson, em «As Quatro Penas Brancas».

É para notar que, pela primeira vez, a insigne Greta Garbo recebe pelo seu trabalho um prêmio desta natureza.

Os aplausos do público consagraram o elevado critério de selecção demonstrado pelo júri, que era constituído pelos senhores: Almirante Gago Coutinho, Doutor Reinaldo dos Santos, António Ferro, Doutor Pedro de Moura e Sá, Luiz Teixeira, Maestro Pedro de Freitas Branco, Jaime Silva (Filho), Gonçalo de Melo Breyner, António Soares, José de Al-

mada Negreiros, Doutor António de Menezes, Eng.º Paulo de Brito Aranha, Jorge Brum do Canto e F. Alves de Azevedo. Os nossos parabéns a «Animatógrafo» e ao seu director. E até para o ano.

ACTUALIDADES

Jorge Brum do Canto continua a trabalhar no seu novo filme «Lobos da Serra».

Os filmes de Dorothy Lamour são sempre passados em regiões edênicas... O seu próximo trabalho tem Zanzibar por cenário e chama-se «Road to Zanzibar».

Começaram os trabalhos de filmagem da nova produção da série Família Hardy. Intitula-se «Secretária Particular de Andy Hardy». Como se vê, Mickyey Rooney produz de novo...

Tem a palavra o público.

«Pôrto de Abrigo», 3.ª semana.

«O Sinal do Zorro», 4.ª semana.

«Tovaritch», 2.ª semana.

«São Luiz» apresentará no Carnaval um filme dos Irmãos Marx, em que os endiabrados cómicos darão largas à sua fantasia no papel de «Vagueiros do Far-West».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

- EDEN - 21,50 - «As Viagens de Gulliver».
POLITEAMA - 21,50 - «A Denunciante».
TIVOLI - 21,50 - «Sorte Grande».
SÃO LUIZ - 21,50 - Tovaritch».
CAPITÓLIO - Parque Mayer - 21.
ODÉON - 21,15 - «O Sinal do Zorro».
PALÁCIO - 21,50 - «O Sinal do Zorro».
CONDES - 21,50 - «Pôrto de Abrigo».
OLIMPIA - 20,50 - «O Império Fantasma».
LYS - 21 - «Uma mulher indomável».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «Uma mulher indomável».
PARIS - 21 - «O regresso de Frank Jawes».
EUROPA - 21 - «A garra de ferro».
PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL - 21,15 - «A lei esquecida».
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE-ARTE - 21 - «Minha mulher favorita».
CENTRAL - 21,15 - Filmes seleccionados.
REX - 21,15 - «Submarino D-1».

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.



Há 50 anos

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

A viação em Lisboa

Com respeito ás correrias dos carros pelas ruas de Lisboa, emocionando a cidade com os desastres que originam, recebemos de um nosso assignante o seguinte comunicado:

«Amigo sr. redactor.

O seu... jornal pela missão a que se impoz de tratar da viação publica, não deve ficar indifferente perante o escandaloso desleixo com que o serviço dos carros está sendo consentido nas ruas da nossa capital.

Raro é o dia em que os jornaes não registram um desastre e se nem todos são tão fataes, como o do desgraçado pequeno que se perdeu a vida, sob as rodas d'um Ripert, á esquina da rua Aurea, nem por isso é menos para temer da parte de qualquer de nós, quando percorre a pé as ruas da cidade, o ser victima ou pelo menos, testemunha de outro caso identico.

Porque a verdade é, sr. redactor, que todos os jornaes pediram providencias, todos bramaram com a falta d'ellas, mas tudo ficou tal como estava.

Ah! esquecia-me dizer-lhe que a companhia Ripert adoptou uma disposição de mão cheia, fornecendo apitos aos cocheiros para... fazerem afastar as carroças, imitando os Americanos.

Risivel, não é verdade?

Mas não é das companhias que eu me queixo. Estas, graças á incompetencia dos seus directores gerentes, e á tolerancia que teem com ellas a camara e a policia, esforçam-se, coitadas, por fazer o peor serviço que podem.

Queixo-me da camara que lhe consente os desmandos, queixo-me da policia que faz vista grossa a quantas transgressões de postura a ellas querem praticar.

As correrias são continuadas; estes querem passar adiante d'aquelles para lhe tirarem os passageiros que possa haver pelo caminho; o aspecto d'aquelles carros é repugnante, a educação dos cocheiros e conductores tabernal e o uniforme só proprio de passeio ás hortas.

V. que andou lá por fóra, como o mostra nas suas *Notas de viagem*, que viu e soube ver como se faz este serviço nas outras cidades, não nos dirá na sua... *Gazeta*, como é que, em Paris, em Londres, em Bruxelas, onde os trens e outros carros nas ruas são aos milhares e onde o número dos transeuntes é de milhões, não ha tantos atropellamentos como aqui onde temos muito menos viação e muitissimo menor numero de peões?

Não acha V. que não seria difficil providenciar para que se acabe de vez com estas vergonhosas e perigosas desorganisações de um serviço publico?

Diga-nos alguma coisa com a competencia e imparcialidade com que tem sabido dirigir o seu jornal, sem contestação um dos mais sérios e dignos do paiz. Seu am. e assignante.

J. F. A.»

Gostosoamente respondemos a quem tão delicado e lisongeiro se nos dirige, tanto mais que as respostas aos dois quesitos do nosso correspondente são facéis.

O facto de no estrangeiro não se darem tantos casos de atropellamento como aqui, provem de um motivo simples: Lá a policia fiscalisa o serviço dos vehiculos, enquanto que aqui utiliza d'elle.

Um cocheiro que falta, lá, ao que dispõe a postura ou o regulamento é autoado, julgado e multado summariamente, porque a policia não lhe dá confiança, é rigorosa e por vezes injusta á força de rispida; aqui os policias teem a amizade dos cocheiros e conductores, andam gratis nos carros, trocam com elles obsequios, não estão nos casos de os multar, de os advertir, sequer.

Com a concessão das passagens gratuitas dos policias em todos os carros de carreira, as emprezas e donos d'esses carros captaram a sympathia do corpo policial; não ha que esperar d'elle providencias, chegam, os guardas, a ser *pater-naes* nas suas advertencias quando não tomam o expediente de mudar de carro para não attender as reclamações dos passageiros e não passarem pelo desgosto de autoar os seus amigos. As providencias a tomar seriam facilimas.

Prohibir á policia servir-se dos carros de carreira e obrigar-a a fazer cumprir as posturas.

Collocar nos pontos em que a estreiteza das ruas e a

O Carnaval em Loulé

Tudo se prepara para que os festejos carnavalescos atinjam um brilho fora do vulgar

Conforme annunciámos no nosso último numero, realizam-se nos dias 23, 24 e 25 do corrente os tradicionais festejos carnavalescos na vila de Loulé, aumentados este ano com variadissimas surpresas que fazem atrair ali inúmeros forasteiros que este ano não têm carnaval em Lisboa.

Atendendo ao fim exclusivamente beneficente a que se destina a receita liquida dos festejos, é



LOULÉ — Avenida José da Costa Mealha

bastante louvável o trabalho inteligente, tanto da Comissão de Honra como da Comissão Executiva que aggregou a si valiosos elementos que muito têm contribuído para o bom êxito d'esses festejos.

No Domingo Gordo, é o primeiro dia de festejos que constam de extraordinária recepção ao Rei da Alegria, seguindo-se nos outros dias a exhibição de estudantinas e grupos carnavalescos, que na Avenida Costa Mealha exhibir-se-ão perante o público e um juri composto de vários elementos em evidência, para a distribuição de prémios ás referidas organizações.

O programa cumprir-se-á na íntegra e as festas assumirão o brilho e grandezza previstos pois pode assegurar-se já nesta altura a inscrição de três dezenas de carros ornamentados a capricho e a participação de, pelo menos, seis cegadas ou estudantinas de um número mínimo de 50 figurantes.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes facilita bastante, não só os transportes rápidos, para que os passageiros possam assistir a todos os festejos como também o preço de bilhetes e sua validade por cinco dias.

Actualidades em Loulé
affluencia de vehiculos são maiores, uns marcos com uma haste tendo no alto as palavras «vehículos a passo» como em Paris, Londres e outras cidades, e fazer que esta determinação não seja letra morta, como tantas outras.

Obrigado todos os cocheiros a serem examinados antes de exercerem o logar.

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 10, II série, de 15 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 7 do corrente:

Hermínio Soares da Costa e Sousa, engenheiro chefe da 2.ª Repartição (Exploração e Estatística) — concedidos trinta dias de licença para tratamento, a contar de 6 do corrente mês, como prorrogação da licença que lhe havia sido concedida por despacho de 10 de Dezembro findo.

Manuel Jesus da Silva, desenhador contratado — concedidos trinta dias de licença para tratamento, a contar de 1 de Dezembro findo, como prorrogação da licença que lhe havia sido concedida por despacho de 12 de Novembro findo.

(São devidos emolumentos).

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 7 do corrente mês, foi autorizado o abono de horas extraordinárias, a partir de 2 do corrente mês, ao pessoal menor da Direcção Geral de Caminhos de Ferro abaixo discriminado, devendo a respectiva despesa ser paga por conta da verba do capítulo 10.º, artigo 2.º, do orçamento para o corrente ano económico:

Manuel das Neves, João António Calçador, Júlio Alves de Almeida, Adriano Lopes de Abreu Castelo, Júlio Fernandes, Joaquim Henriques de Lemos, Júlio Augusto, José das Neves, António Vieira, Mário dos Santos Vieira e José Pinto da Fonseca.

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que durante o corrente

ano a comissão arbitral a que se referem o artigo 22.º do decreto n.º 18:839, de 30 de Agosto de 1950, e o artigo 10.º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1952, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas Raúl da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro civil de 1.ª classe Diogo Neff Sobral, como delegado do Estado, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Por despacho de 14 do corrente:

Cornélio Fogaça Guimarães, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 10:479.

Augusto César das Neves, segundo oficial, idem — idem idem.

Por portaria de 7 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 15:

Reformados, nos termos dos artigos 25.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionados:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Raúl da Fonseca Freire, fiel de balança, actualmente informador fiscal da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, 221\$40.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Arnaldo de Sousa Soares, segundo oficial, actualmente chefe de conservação de 2.ª classe da Junta Autónoma de Estradas, 504\$27.

Manuel Soares da Cunha, escrevente, actualmente escrivão de 2.ª classe da Junta Autónoma de Estradas, 587\$00

Raúl de Barros Blanquet, chefe de estação de 3.ª classe, 441\$00.

(São devidos emolumentos nos termos do decreto n.º 22:237).

Por despacho de 15 do corrente:

Jacinto da Assunção, encarregado de obras, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs)	DJD e DJC
19,32 às 19,45	19,63 m (15.280 Kcs)	DJQ
20,45 às 21,00	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs)	DJD e DJC
23,00 às 23,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
1,00 à 1,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
21,30	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
22,30	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
1,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC

Por despacho de 17 do corrente:

Alvaro Rodrigues de Mira, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — Idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 14, II série, de 17 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, rescindir o contrato celebrado com a firma Joseph Vögele A. G., Mannheim, para o fornecimento de quatro placas para inversão de locomotivas, ao abrigo do artigo 17.º do mencionado contrato.

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 33 da linha de Estremoz a Portalegre, de construção de terraplenagens, edifício de passageiros, cais coberto, cais descoberto, curraleta, plataforma, poço, tanque para lavar roupa, forno para cozer pão, fossa, instalação de um pôsto telefónico, vedações, plantações, e aquedutos e calçadas grossas, respectivamente, no apeadeiro de Ribeiro do Freixo e na estação de Portalegre, adjudicar a José Pinto Caiiro a mencionada empreitada pela importância de 169.100\$.

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 sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 12^m2,33, à direita da linha férrea de Evora, entre os quilómetros 175,306.30 e 175,309.40 nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santo André, concelho de Estremoz e distrito de Évora, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Companhia Shell, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Mendes, Meira & Nisa, Limitada.

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 sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 239^m2,60, à direita da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, entre os quilómetros 175,586.15 e 175,656.42, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

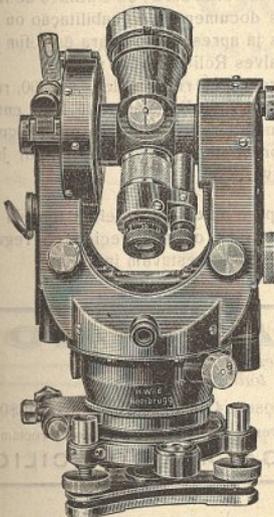
A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santo André, concelho de Estremoz e distrito de Évora, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Avenida 9 de Abril, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida 9 de Abril.

Esta parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Estremoz em harmonia com o disposto no artigo 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

TEODOLITO REPETIDOR T1

novo modelo

WILD
HEERBRUGG



Beneficiando da experiência adquirida, este teodolito é agora construído sob uma forma nova; apresenta importantes melhorias e complementos que dão ainda maior latitude, do que anteriormente, ao seu emprego:

Observação mais fácil do nível do limbo vertical.

Aumento da precisão de centragem dos limbos; maior limbo vertical.

Melhor estabilidade das rectificações.

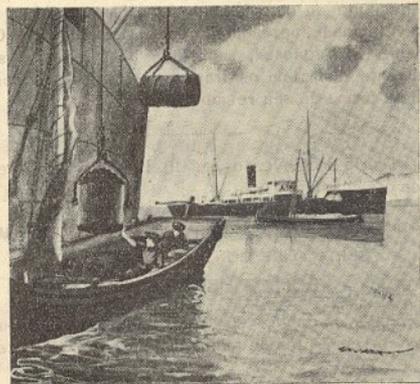
Estanquidade perfeita contra a humidade e a poeira.

REPRESENTANTES-DEPOSITÁRIOS:

PIMENTEL & CASQUILHO, L.ª

ENGENHEIROS LISBOA

R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 75 — TELEF. 2 0777



Alves de Carvalho

CARGAS E DESCARGAS

EMPREITEIRO DE ESTIVA

E
TRANSPORTES DE MERCADORIAS

Rua dos Remolares, 6-1.º — Telef. 2 6909 — LISBOA

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 366m²,75 e 2:554m²,74, à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 147,250,20 a 147,278,10 e 147,206,50 a 147,423,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1955.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Bemposta, concelho de Abrentes e distrito de Santarém, e confrontam a primeira ao norte e nascente com Luiz Pires Grosso e ao sul e poente com ribeira, e a segunda ao norte e nascente com ribeira, ao sul com Luiz Pires Grosso e ao poente com o caminho de ferro.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada, por ter saído com inexactidão, a portaria publicada no «Diário do Governô» n.º 268, 2.ª série, de 18 de Novembro do ano findo, declarando sobrente uma parcela de terreno, com a superfície de 238m²,47, entre os quilómetros 175,585,00 e 175,655,05 da linha férrea de Évora a Vila Viçosa.

O «Diário do Governô», n.º 15, II série, de 18 de Janeiro publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reduzindo as bonificações de que actualmente disfrutam os transportes de figos secos e modificando a forma do seu reembolso.

O «Diário do Governô», n.º 10, III série, de 15 de Janeiro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVICO DE CONTABILIDADE CENTRAL

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governô» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida aos falecidos:

Pensionista do Minho e Douro, Maria Rosa dos Reis Lima, provenientes de pensão de sobrevivência, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Arminda Augusta Montes e Maria José dos Reis Lima, filhas da aludida pensionista.

Carregador reformado, do Minho e Douro, Gregório Pereira Lopes, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Adriano Pereira Lopes, Rosa de Jesus Pereira e Claudina de Jesus Lopes, filhos do aludido reformado.

Revisor de material, reformado, do Minho e Douro, Ricardo António Emílio Monteiro, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Emílio Alfredo Monteiro e Lucinda Augusta Monteiro, filhos do aludido reformado.

Assentador, reformado, do Minho e Douro, Uruíno Guedes, provenientes de pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Gracinda Lopes de Carvalho Alvadia, Alice, Rosa, José, Fernando e Dorinda, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governô» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Luiz Verão, condutor de 2.ª classe, contribuinte n.º 4:552, residente em Santo Varão, falecido em 24 de Outubro de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Maria da Conceição Gonçalves Rolim Verão, viúva.

António Ferreira, carregador, reformado n.º 2:400, residente em Talhada, falecido em 5 de Dezembro de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Júlia da Conceição Ferreira, viúva.

Findo êste prazo será, para os devidos efeitos, tomada de liberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1915, em que os falecidos estavam inscritos.

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavallo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com ôsso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavallo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a titulo de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14—LISBOA—Telefone: 49002—ENTREGA AO DOMÍLIO

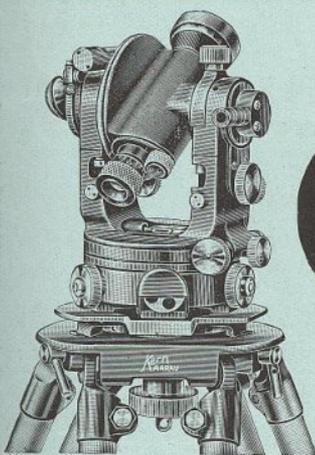
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Kern
AARAU
SUISSE

7475

250251

45

360°
CIRC. VERT.

74°40'
• 4'26"
74°44'26"

1/3 DO TAMANHO NATURAL

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico — Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA	30 m/m
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	50 m/m
PEZO	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:
CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}

Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA	VILAR FORMOSO
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º	(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES	End. Teleg.: VIVAS
PORTO	BEIRAM (MARVÃO)
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º	(FRONTEIRA PORTUGUESA)
	End. Teleg.: VIVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Bello — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Alex Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES	ESCRITÓRIO	ARMAZEM
P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084	139, RUA DOS BACALHOEIRO	DOCA DE ALCANTARA
	LISBOA	

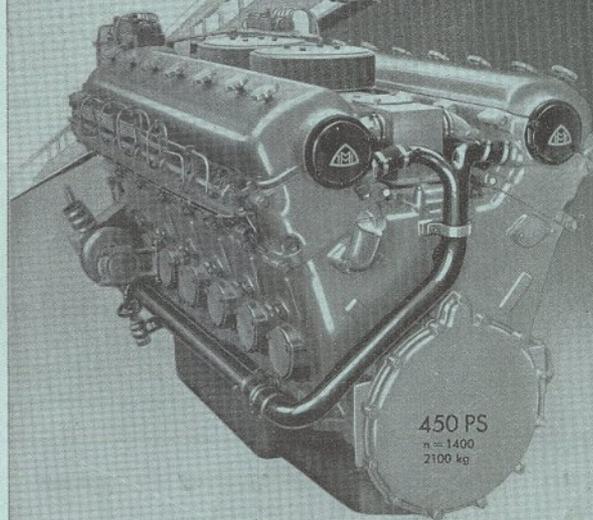
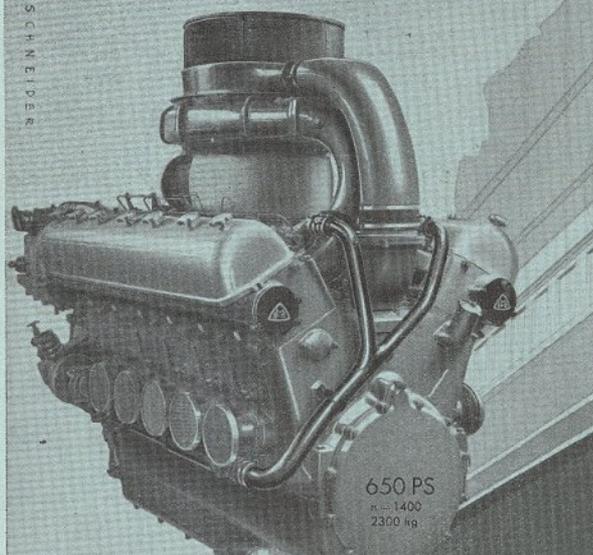
L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

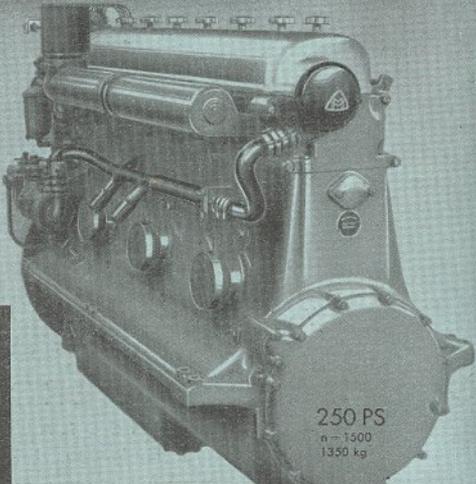
CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}
RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3
Enderêgo telegráfico: LUSALITE

À paraître prochainement:
MANUEL DU VOYAGEUR EN PORTUGAL
Nouvelle édition, illustrée

SCHNEIDER



Em cerca de 20 anos de trabalho a casa Maybach desenvolveu e criou o clássico motor Diesel para automotoras. — Hoje êle é o motor Diesel para automotoras de potências maiores mais usado do mundo.



MOTORES DIESEL
PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH

REPRESENTAM OS RESULTADOS PRÁTICOS EM SERVIÇO DE 150 MILHÕES DE KM.

Representante geral para Portugal: Sociedade de Engenharia Michaëlis de Vasconcellos S.A.R.L., Lisboa, Rua Fialho de Almeida, 1