

DEPOSITO LEGAL

14.º do 53.º ano
AGO. 1941

Lisboa, 16 de Julho de 1941

Número 1286

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

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



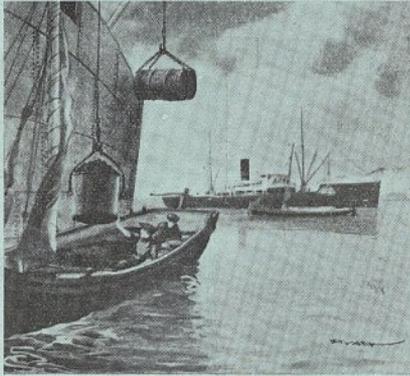
16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. 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



Alves de Carvalho

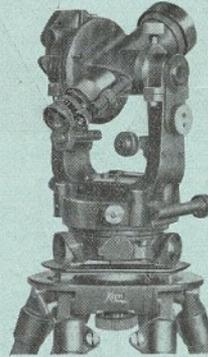
CARGAS E DESCARGAS

EMPREITEIRO DE ESTIVA
E
TRANSPORTES DE MERCADORIAS

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

TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2

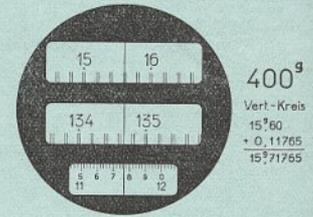
Kern
AARAU



Ultima criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação de 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES DISPOSITIVOS PERMITINDO UM TRABALHO MAIS RÁPIDO E PRECISO

Exemplo de Leitura com Micrometro Optico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.



PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.ª L.ª DA Rua dos Fanqueiros, 15

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ª

BADEN—SUISSA

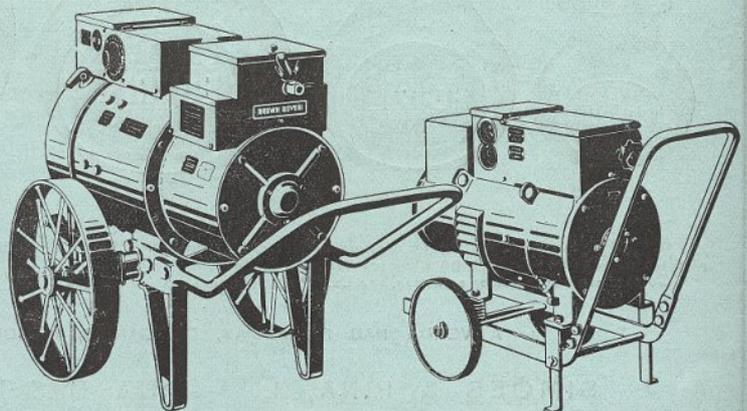
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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 240-500 A :: ::

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

1286

JULHO 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.

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

1286

S U M A R I O

Lisboa, Parte do Mosteiro dos Jerónimos	383
A C. P. em 1940, pelo <i>Eng. J. Fernando de Souza</i>	385
Viagens de Turismo para Portuguezes, por <i>António Montês</i>	387
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	389
Há 50 anos	389
O «Sempre Fixe», Os exercícios finais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	390
A Guerra e os Caminhos de Ferro	392
Schiller e Goethe, ou uma revolução pela cultura, pelo <i>Capitão Marino Sanches Ferreira</i>	394
Parte-Oficial	396
O II Congresso Trasmontano	397
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	399



LISBOA

Parte do Mosteiro dos Jerónimos

Em 1940 houve o aumento de receitas de 6.936 contos, graças às comemorações e exposições centenárias.

Nas metrópoles houve o aumento de 7.627 contos.

As despesas aumentaram 21.895 contos. O percento dos comícios desceu de 14.046.101 em 1939 a 13.633.511 em 1940 ou menos 412.680. Mantive-se a redução de comícios de passageiros feita em 1939 por causa das dificuldades de combustível.

Houve em 1940 15.888.740 passageiros ou mais 499.400 que em 1939.

A Companhia apenas pôde gastar 3.605 contos em material circulante e obras, ficando em aberto a conta das novas viagens adquiridas.

Quanto às linhas do Estado atrendidas os resultados foram mais desastrosos.

Receitas do tráfego:

Sal e Sueste	30.286
Minho e Douro	18.053
	78.319

Despesas de exploração:

Minho e Douro	31.850
Sal e Sueste	50.506
Saldo negativo	7.046

A. C. D. em 1940

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E tarefa dolorosa ao presente a análise dos relatórios anuais das empresas de caminhos de ferro, que nos patenteiam a decadência da nossa viação acelerada, em luta com a conjura de todas as dificuldades, sem que logre a protecção devida e o esforço inérgico susceptível de melhorar a sua situação.

É exactamente a nossa principal empresa, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que mais impressionantes sintomas nos apresenta da crise ferroviária.

Explora a principal rede do país, que abrange 1.119 km. de linhas próprias e 1.423 km. exploradas por contratos, sendo 50 da linha de Coimbra a Lousã e Serpins e o ramal de Tomar e 1.373 das linhas de via larga do Estado: total 2.547 km. Nestes grupos há 359 km. de via dupla.

Vejamos os resultados da exploração em 1940.

Renda fixa 18.077

Assim pois, o Estado conseguiu obter plotadas em boas condições as suas antigas linhas e a C. P. que remohelou a sua exploração, não se apóia a ganhar de 416 contos do deficit de exploração, como os outros enumerados, que somam 11.031

Na rede antiga, foram os seguintes, em contos:

Receita do tráfego	170.366
Despesa de exploração	153.176
Saldo	17.190
a deduzir: saldo negativo das receitas fora do tráfego	1.736
Saldo efectivo	15.454
acrescentando o bonus e o saldo credor de 1939	489
	15.943
a deduzir: material circulante e construções	3.605
Encargos da linha do Setil	737
Insuficiências das linhas de Arganil	1.051
Liquidação do ramal de Tomar	53
Caixas de reforma e auxilio	2.691
Encargo de obrigações	7.767
Saldo	15.904

A Companhia apenas pode gastar 3.605 contos em material circulante e obras, ficando em aberto a conta das novas caruagens adquiridas.

Quanto às linhas do Estado arrendadas, os resultados foram mais desastrosos.

Receitas do tráfego:

Sul e Sueste	30.266
Minho e Douro	48.053
	<u>78.319</u>

Despesas de exploração:

Minho e Douro	34.850
Sul e Sueste	50.506
	<u>85.365</u>
Saldo negativo.	7.046

a que há que acrescentar os encargos seguintes:

Obrigações	675
Verba para renovação do material circulante	1.566
Abonos para Caixas	4.091
Renda fixa	4.699
	<u>11.031</u>
	18.077

Assim pois, o Estado conseguiu ter exploradas em boas condições as suas antigas linhas, e a C. P., que remodelou a sua exploração, não só suporta o encargo de 7.046 contos do *déficit* de exploração, como os outros enumerados, que somam 11.031 e elevam o encargo total a 18.077 contos. Não só estes encargos recaem sobre a Companhia, como o Estado cobra 4.699 contos de renda fixa e 30.668 contos de imposto ferroviário, o que representa 35.367 entregues ao Estado.

Ocorre esta anomalia um período de declínio de receitas.

Assim, a receita do tráfego em toda a antiga rede, que fôra de 180.434 contos em 1929, desceu a 171.735 em 1940. Na rede geral, incluindo as linhas do Estado, as receitas do tráfego desceram de 281.631 contos em 1929 a 250.054 em 1940 ou menos 31.577.

No mesmo período as despesas subiram consideravelmente, pois de 1939 para 1940 aumentaram 21.895 contos.

Em 1940 houve o aumento de receitas de 6.936 contos, graças às comemorações e exposições centenárias.

Nas mercadorias houve o aumento de 7.627 contos.

As despesas aumentaram 21.895 contos. O percurso dos combóios desceu de 14.046.101 em 1939 a 13.633.511 em 1940 ou menos 412.680. Manteve-se a redução de combóios de passageiros feita em 1939 por causa das dificuldades de combustível.

Houve em 1940 15.886.740 passageiros ou mais 499.400 que em 1939.

Os passageiros internacionais desceram 41.022 em relação a 1929, para o que concorreu a supressão do Sud-Express.

Nos minérios deu-se uma diminuição de 249.624 toneladas em relação a 1939.

Nas receitas houve a diminuição de 31.577 contos relativamente a 1929 e o aumento de 14.563 em relação a 1939.

As Caixas de reformas e pensões tiveram 2.058 contos de receitas ou mais 259 que em 1939.

Os encargos somaram 1.827 contos ou mais 131 que em 1939.

Somando os de outras Caixas chegou-se a 2.733 contos de receitas, a que se juntam 353 dos lucros de armazéns diversos e 3.280 de contribuições com o total de 6.335 contos. Os encargos somaram 3.324 contos, o que dá lugar ao saldo de 3.030 contos.

Nas receitas fora de tráfego a principal verba negativa é a de juros, comissões e despesas bancárias, que subiram de 1.801 em 1939 a 2.369 em 1940.

Insero o Relatório os habituais mapas de conta geral de exploração e as das diversas linhas exploradas por contratos, com as receitas e despesas por quilómetros de via e de trem.

Por todos os esclarecimentos publicados se vêem as dificuldades com que luta a Companhia.

Ecos & Comentários Há 50 anos

distribuir árvores e plantas que embelezam as estações e melhoram consideravelmente os edifícios de passageiros, decorando-os com azulejos artísticos onde se reproduzem paisagens, monumentos e factos históricos; as carruagens solem importantes reparações que além do conforto ao passageiro, lhe permitem realizar viagens cómodas e rápidas, com o processo de "Prata" interior, o qual há pouco por dificuldades completas problemas de manutenção, mas a Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, nos seus 50 annos de existência, chamados "Expressos-Populares", por grande successo, bastando dizer-se que devido ao pequeno preço dos bilhetes, foram utilizados por cerca de cem mil pessoas. A actual da C. P., pelo que respeita a turismo, não se limitou aos "Comphidos-Mistérios" e aos "Expressos-Populares", pois



ESTACÃO DO ENTRONCAMENTO

VIAGENS

DE TURISMO PARA PORTUGUESES

Com os olhos na legenda "Ninguém pode amar a sua terra sem primeiro a conhecer", a C. P. vem realizando desde 1928 uma obra de turismo, que tem contribuído poderosamente para o seu desenvolvimento e se aligam, por ignorância do problema, afirmar não existirem viagens de turismo de dezasseis mil pessoas.

P. F. ANTONIO MONTE'S

DE quando em quando, com o exagero próprio dos portugueses, ouve dizer-se que nada se tem feito entre nós, pelo que respeita a turismo. Que assim não sucede, sabem-no as pessoas de bom gosto, que nas suas viagens pela nossa terra, podem verificar as notas de progresso e embelezamento realizadas nas praias, termas, estâncias de altitude e repouso. A criação das "comissões de iniciativa" em 1921, foi o primeiro passo para os melhoramentos apontados. Anos depois, inicia-se no nosso país uma obra de ressurgimento notabilíssima, e então, constroem-se estradas, instalam-se telefones, melhoram-se linhas férreas, restauram-se monumentos, erguem-se miradoiros, levantam-se pousadas, realiza-se uma interessante propaganda no estrangeiro, e Portugal adquire uma feição nova, pois reúne as condições necessárias a um país de turismo, a que não faltam encantos naturais e um conjunto de curiosidades verdadeiramente excepcional. Com as estradas melhoradas, intensifica-se o movimento automobilista, organizam-se carreiras periódicas, e os portugueses começam a conhecer a sua terra, que aparece completamente renovada. Paralelamente, as empresas ferroviárias estudam o problema do turismo, dedicam-lhe particular atenção e adaptam-no à nossa terra. Assim, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, cuida do ajardinamento das estações;

A Companhia apenas pôde gastar em 1940 nouve o aumento de receita de 6.936 contos, graças às comemorações de exposições centenárias. Quando em aberto a conta das novas carruagens a distribue árvores e plantas que embelezam as moradias à beira da linha; melhora consideravelmente os edifícios de passageiros, decorando-os com azulejos artísticos onde se reproduzem paisagens, monumentos e factos históricos; as carruagens sofrem importantes reparações, que, além do conforto ao passageiro, lhe permitem realizar viagens cómodas e rápidas, como sucedia com o «Expresso de Prata», interrompido há pouco por dificuldades conhecidas. ✂ Consenciosamente, a C. P. estuda o complexo problema do turismo, não limitando a sua acção a distribuir milhares de folhetos, mas a contribuir, de forma apreciável, para que os portugueses conheçam Portugal. ✂ Com o fim de fomentar o gosto pelas viagens, a C. P. organizou há anos os «Combóios-Mistério», nos quais se transportaram três mil pessoas. Os chamados «Expressos-Populares», feitos para recreio da gente humilde, constituíram grande sucesso, bastando dizer-se que, devido ao deminuto preço dos bilhetes, foram utilizados por cerca de cem mil pessoas! ✂ A acção da C. P., pelo que respeita a turismo, não se limitou aos «Combóios-Mistério» e aos «Expressos-Populares», pois proporcionou a realização de excursões económicas, nas quais se inscreveram trinta e cinco mil pessoas. Estabeleceu os chamados bilhetes «Fim de Semana», que, apesar das dificuldades da hora presente, se mantêm ainda, beneficiando largamente os que gostam de viajar. Além dos bilhetes individuais de excursão, com reduções consideráveis, tem bilhetes especiais para grupos artísticos e musicais, não se esquecendo de proporcionar aos portugueses espectáculos de rara beleza, como as «Amendoeiras em Flôr» e a «Neve na Serra da Estrêla», que foram contemplados respectivamente por nove e dezassete mil pessoas. ✂ Com os olhos na legenda «Ninguém pode amar a sua terra sem primeiro a conhecer», a C. P. vem realizando, desde 1928, uma obra interessantíssima em favor do turismo nacional. ✂ A sua acção, por ocasião das exposições de Sevilha e Colonial do Pôrto, foi particularmente notável, o mesmo sucedendo no ano passado por virtude das Comemorações Centenárias. No curioso pavilhão erguido na Exposição do Mundo Português, mostrou um diorama das nossas belezas, que foi admirado por cerca de duzentas mil pessoas, e não satisfeita com isso, trouxe a Lisboa muitos milhares de portugueses, contribuindo largamente para o brilho das comemorações. ✂ Quando em Portugal se falar em turismo, há-de reconhecer-se que a C. P. tem contribuído poderosamente para o seu desenvolvimento, e se alguém, por ignorância do problema, afirmar não existirem viagens de turismo para portugueses, verificará que assim não sucede ao ler as palavras que aí ficam.



ESTACÃO DE BELVER

Écos & Comentários Há 50 anos

Por SABEL

Ainda a corrida do ciclone

EM resposta ao éco que publicámos no nosso número de 1 de Junho, recebemos do sr. Carlos Rebelo da Silva, director de Os Ridículos, simpático jornal que há 37 anos se publica na capital, e que o público adora desde o tempo do falecido «Caracoles», uma extensa carta dirigida à direcção desta Revista queixando-se das observações que fizemos e achando «leselegante» o éco que inserimos.

Esta carta do sr. director de Os Ridículos é uma peça de «delicadesa» nas referências que faz ao autor desta secção, que está enternecido com tanta amabilidade e gentileza.

Mas, como não é de qualidade de se calar, comunica que acha muito bem que o director defenda o seu critico tauromáquico, mas que escusava de salpicar de enxofre a missiva porque dentro da verdade é que se trabalha e não é com assôpros nem empurrões que se resolvem os assuntos.

Na parte que cabe à redacção da Gazeta temos que dizer que se Os Ridículos têm 37 anos de existência, a Gazeta dos Caminhos de Ferro tem 53. Não terá a expansão do bi-semanário, mas tem simpatia e orgulham-se as pessoas que aqui trabalham de manter com brio e alvêzes o caminho traçado pelo seu fundador.

Noutro período diz o bi-semanário:

«Já tivemos ocasião de lamentar que a nobre intenção dos nossos reparos fôsse tão mal compreendida». O autor destas linhas julga Os Ridículos um jornal claro, para o povo ler, e, como não é intelectual(?), se calhar não percebeu.

O resto são fantasias para alongar a carta e que em nada interessa referência.

Aproveitamos a ocasião para dizer que a importância de 90 contos, lucro líquido da corrida organizada pelo Grupo Tauromáquico «Sector I» e patrocinada pelo Diário de Notícias, foi entregue para auxílio às vítimas do ciclone.

Antero do Quental

LEMOS algures que em Abril se reuniu, pela última vez, em Ponta Delgada, a antiga Comissão Promotora do Monumento a Antero do Quental, autor do livro «Sonetos», maravilhosa obra cheia de sensibilidade e ternura que o povo abraçou como se fôra um livro de orações.

E diz o *Portugal, Madeira e Açores*:

«Dos vinte e dois membros de que se compunha essa comissão compareceram apenas onze.

Tendo-se chegado, finalmente à conclusão de que, por falta de verba, nunca seria possível erigir o monumento ao grande poeta, pois só o escultor Teixeira Lopes exigia, por sua parte, duzentos contos pela «maquette» e moldes, além de mais cem para o serviço da colação e construção, a Comissão, presidida pelo sr. dr. Humberto de Bettencourt, resolveu dissolver-se e fazer entrega dos fundos obtidos à Câmara Municipal de Ponta Delgada, para que, na oportunidade mais favorável, levante à memória do excelso açoreano um monumento digno do autor dos «Sonetos» e da sua cidade natal.»

Nós não conhecemos a «maquette» de Teixeira Lopes, e confessamos que estamos longe de saber o que há sobre o caso, mas não podemos deixar de lastimar que não houvesse coragem para levar a efeito a ideia de tão justa homenagem a essa figura inconfundível de poeta, jámais esquecida do nosso povo.

Que tristeza que tudo isto causa.

Protestar? Barafustar? Para quê?

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Julho de 1891)

Uma grande descoberta

No sabbado 4 e domingo 5, os jornaes de Lisboa, o *Commercio de Portugal*, a *Gazeta de Portugal*, o *Diário de Notícias*, etc. noticiaram uma grande descoberta de que o auctor quiz fazer grossa propaganda e tanto que alguns d'estes jornaes davam a noticia de chapa, pelos mesmos termos.

Ellaahi vae, tirada do ultimo d'aquelles jornaes que a resumiu certamente para não gastar mais largo espaço, com ella.

«Dizem-nos que um grupo de commerciantes, por causa de irregularidades e demoras que se dão no serviço da linha de Cintra, pensam em organizar um serviço rapido de carruagens pela estrada ordinaria.

N'outro dia, um comboio de Cintra para Lisboa gastou quasi duas horas. Serviço acelerado assim dá logar a frequentes reclamações.»

Os demais, na noticia completa, dizem:

«Para sahir d'este estado intoleravel o publico não tem outra cousa a fazer senão abandonar os comboios e servir-se novamente das communicações antigas pela estrada. Consta-nos mesmo que um grupo importante de commerciantes, que passa a estação calmosa em Cintra, pensa em organizar um serviço particular de carruagens rapidas a exemplo dos *mails coaches* que partem de Londres para todas as direcções. Estes carros deverão partir de Cintra ás 8 horas, chegando a Lisboa ás 9 3 4 o que não é difficil havendo mudas no caminho. Seria uma economia de tempo, contando-se com a distancia entre a estação e a villa de Cintra e com a demora antes da partida do comboio.»

Tambem nos parece:

Para vir de Cintra a Lisboa mais depressa, não ha como aquelles *mail coaches* que se usam em Londres e levam uma hora por dez kilometros. E depois, nunca descarrilam. *Apenas* estão sujeitos a uns *pequenos* transtornos, como aquelle que em Cintra, no anno passado, quasi que ia arrasando uma das mais conhecidas e estimadas familias de Lisboa.

Ora adeus, não percamos tempo a rir, que temos coisas sérias de que tratar.

Linhas portuguezas

Rocio para Cascaes. — Já está formulada a tarifa que ha-de regular o serviço desde a estação do Rocio para o ramal de Cascaes, a qual começará a vigorar com os comboios directos logo que a ligação do serviço possa ser feita.

Os preços para Cascaes ficam sendo 1.^a 600 reis, 2.^a 500, 3.^a 300 e para Oeiras 1.^a 420, 2.^a 360 e 3.^a 240.

Segundo dizem os collegas, a camara municipal devia occupar-se hoje da necessaria auctorisação para as passagens de nivel em Alcantara.



Nos exercícios finais: Grupo de oficiais e sargentos com o seu ilustre comandante no acampamento; O brioso Comandante recebe o Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», (nesta gravura, vê-se o major Lobão e o antigo tesoureiro do Batalhão); As cosinhas de campanha em exercício

O "SEMPRE FIXE"

Os exercícios finais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

SEGUIDAMENTE ao juramento de bandeira dos recrutas do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que teve lugar em 29 do mês findo, realizaram-se as provas finais a exemplo do que se tem feito nos anos anteriores.

Assim, a unidade saiu do seu tradicional Quartel de Campo de Ourique e foi bivacar na Quinta de Belas, conhecida pela Quinta do Senhor da Serra.

Uma rápida visita permitiu-nos logo de manhã ver que as praças mantinham uma disposição admirável, isto depois de exercícios nocturnos que se prolongaram até às 2 da madrugada.

Demos a costumada volta, claro depois de licença obtida pelo seu simpático comandante, e assistimos à formatura para o rancho.

Provámos um prato admirável e bem confec-

cionado — feijão encarnado guisado com chouriço mouro — pão e vinho, e assim o soldado ficou de facto bem almoçado.

Os exercícios durante os dois dias constaram de marchas de aproximação, com segurança terrestre e anti-aérea, executadas na ida e no regresso do bivaque.

Estas marchas foram feitas cautelosamente como se estivessemos em período de guerra.

Foram feitos trabalhos diurnos e nocturnos de organização de terreno, para uma posição defensiva com segurança anti-aérea e posição de ataques de surpresa, abertura de trincheiras, espaldões, trabalhos de arame farpado. Tomaram parte nestes exercícios dois partidos, um vermelho e outro azul, tomando, alternadamente, cada um o papel ofensivo e defensivo. Os trabalhos nocturnos foram executados até de madrugada.

Fizeram-se reconhecimentos de troços de via, estações de caminhos de ferro e obras de arte, sua destruição e reparação com material improvisado. Estes exercícios foram desempenhados por equipas de graduados da unidade, visitando *in loco* o trabalho a executar, elaborando o respectivo relatório, mencionando a mão de obra, material e tempo indispensável para a sua feitura.

Às 13 horas e meia teve início o almôço dos oficiais a que presidiu a fina figura do comandante do B. S. C. F. que no final teve palavras elogiosas para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» lembrando que esta há longos anos acompanha as tradições de «Sapadores de Caminhos de Ferro».

Num simples improviso o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, agradeceu as honrosas deferências do sr. tenente-coronel D. Luís de Sousa Macedo (Mesquitela) para com esta Revista e diz que a felicidade dos Sapadores tem sido na bellissima escolha de comandante que por sua vez se rodeiam de oficiais disciplinados e disciplinadores, homens de trabalho e dedicação e bons camaradas.

* * *

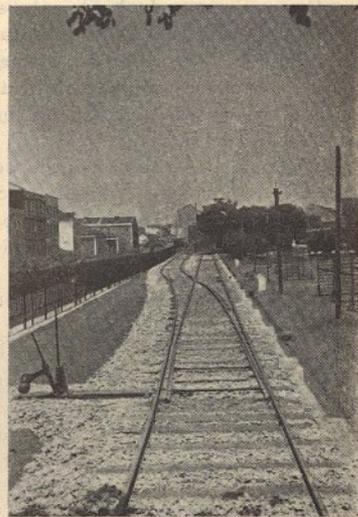
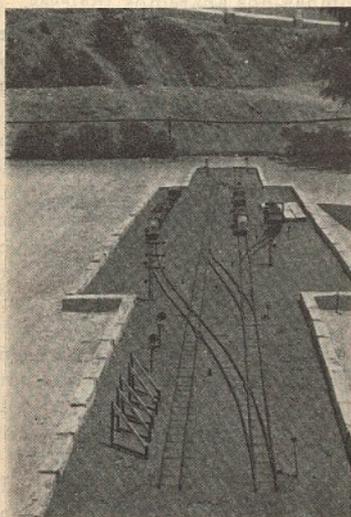
São já da tradição do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro o garbo, a disciplina e o brio militar que os recrutas mostraram agora em todos aqueles exercícios, qualidades estas que,

constituindo o mais vigoroso apanágio do Exército Português, bem merecem ficar lembradas e glorificadas para esclarecer o fraco entendimento daqueles que lá por fora se comprazem em duvidar das nossas possibilidades militaristas e da envergadura moral dos nossos oficiais. Não será talvez descabido evocar agora, nas páginas da nossa Revista, onde tanto temos escrito à cerca desta briosa unidade, com merecido louvor, a valentia e o patriotismo com que se distinguiu em França, quando em 1917 fez parte do Corpo Expedicionário Português, o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Lá, como em qualquer outra parte, onde o dever os chame, os homens de Sapadores de Caminhos de Ferro darão sempre provas do seu brio de portugueses e do seu garbo de militares.

Tratando-se dos altos interesses da Pátria, não há sacrifício nem glória a que não queiram chegar os briosos componentes do «Sempre Fixe».

Os presentes exercícios dos recrutas de Sapadores de Caminhos de Ferro foram uma demonstração bem viva do entusiasmo vigoroso dos nossos rapazes e marcaram também a competência e a tática dos oficiais portugueses, sempre ciosos do bom nome da Pátria e da honra do nosso Exército. Tudo contribuiu, pois, para que Portugal continuasse a merecer o respeito dos outros.

Saúdamos e felicitamos, pois, o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.



Uma maquete de estação improvisada, executada pelos recrutas e vário material de sinalização; Uma fase dos trabalhos de organização do bivaque; Um trôço de via, executada na parada do Quartel pelos recrutas

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXIII

Segundo comunicado da T. E. o ataque dirigido pela R. A. F. contra a cidade de Colónia foi curto, mas extraordinariamente violento, com objectivos claramente determinados. Prolongou-se durante pouco mais de uma hora, originando grandes estragos nas vias férreas do cruzamento do Reno. Ambos os lados da ponte de Hohenzollern e as proximidades das fábricas foram atingidos por bombas de alto poder explosivo. Deflagraram incêndios, que envolveram também os entrepostos de mercadorias.

— É do conhecimento da E. T. que as operações na África Oriental Italiana incluíram eficazes e bem conduzidos ataques a oficinas situadas na estrada de Decamera, perto do caminho de ferro de Teclesan, nas proximidades de Habi-Mantel, pelos bombardeiros ingleses.

— A E. T. diz que os bombardeiros da R. A. F. atingiram, em cheio, um combóio que se dirigia para a cidade e outro na estação de Adda-Galla.

— Por uma nota da E. T. sabe-se que o governo russo, melhor qualificado que muitos outros para compreender o jôgo alemão, suspeita, conforme se verifica numa emissão radiofónica, que os objectivos de Hitler estão situados ao longo do caminho de ferro de Bagdad.

— A E. T. diz que os bombardeiros da R. A. F. atacaram o pôrto de Tripoli, em cuja linha férrea foi observada a explosão de bombas. Foram, também, bombardeados aeródromos inimigos na Trípolitânia.

— A E. T. notifica que o grosso das tropas britânicas marcha em direcção à linha férrea que corre de Addis-Abeba ao porto de Djibuti, aproximando-se de Jijiga. A setenta quilómetros para além desta última cidade fica Harrar e um pouco mais longe, na linha férrea, Diredaua. O corte da linha férrea porá em perigo a situação de Addis-Abeba.

— A E. T. diz que as tropas inglesas avançadas tomaram Miesso, no caminho de ferro de Addis-Abeba, a cerca de 288 quilómetros daquela cidade. O avanço continua.

— D. N. B. e O. F. I. comunicam que o minis-

tro dos Negócios Estrangeiros do Japão, Matsuoka, abandonou a capital italiana. Foi saudado, na estação do caminho de ferro, pelo conde Ciano, pelo governador de Roma e por outras altas individualidades italianas. Também compareceram na «gare» os representantes diplomáticos dos países que aderiram ao Pacto Tripartido. Desde «Villa Madama» até à estação do caminho de ferro, Matsuoka foi aclamado pela multidão, que se encontrava nas ruas do percurso.

— As tropas sul-africanas, segundo a E. T., depois de terem ocupado Dire-Dauá e dessa forma interceptado a linha férrea entre Addis-Abeba e Djibuti, forçam a sua marcha para Oeste, para atingir a capital da Etiópia.

A Agência Telegráfica Húngara anuncia que um grupo de quinhentas pessoas que seguiam em combóia especial de Belgrado para Bubapeste foi retirado pelas autoridades iugoslavas, na estação fronteira de Sugotiza.

— A E. T. diz que aviões de bombardeamento da R. A. F. desencadearam violentos ataques contra as posições inimigas, ao Norte de Teclesan e contra a linha de caminho de ferro de Asmara, produzindo grandes incêndios.

— A U. P. diz que os ingleses cortaram o caminho de ferro entre Addis-Abeba e Djibuti.

— Prosseguindo, diz a E. T., no bombardeamento da via férrea e dos edifícios de estações entre Diré-Dauá e Awash, a aviação sul-africana atingiu em cheio, três combóios, sendo mais outro incendiado, ainda, por uma bomba que rebentou perto dêle. A estação e outros edifícios de Miesso estão a arder. Um grande armazém foi igualmente atingido pelas bombas dos aparelhos ingleses.

— A E. T. diz que Sofia e vários centros ferroviários búlgaros foram atacados pela aviação inglesa. Foram atacados com êxito, os cais de mercadorias e o entroncamento ferroviário, perto de Sofia. Os objectivos foram atingidos em cheio e produziram-se muitos incêndios e explosões, não só nos cais ferroviários, mas também na zona industrial. Foram lançados pelo ar vagões de caminhos de ferro. Os aviões ingleses metralharam camiões que seguiam pelo vale de Struma. Outra formação bombardeou as estações de caminhos de ferro de Gorna e Jumaya, onde se deram incêndios, e um combóio de transportes, assim como concentrações de tropas. Em Similiti, caíram bombas nos caminhos de ferro e na estrada, explodindo perto de barrações e causando muitos incêndios.

— Afirma a E. T. que foram bombardeados com êxito a linha férrea perto de Korinos e transportes motorizados, na estrada perto da estação do caminho de ferro de Kitros, a Sueste de Katrini.

— Pela E. T. sabe-se que a aviação sul-africana atacou o caminho de ferro de Addis-Abeba

e guarnições inimigas, segundo o comunicado oficial: «Aparelhos da aviação sul-africana bombardearam um combóio, em Welenchiti, na secção Awash-Ahdama do caminho de ferro de Addis-Abeba».

— A E. T. informa que o rei Jorge VI foi esperar à estação o novo embaixador dos Estados Unidos, Winant, retribuindo, assim, a gentileza do presidente Roosevelt, quando da chegada a Nova York de lord Halifax.

Winant tinha sido recebido, oficialmente, no aeroporto de Bristol pelo duque de Kent, que foi de Londres em combóio especial. À chegada do combóio o rei foi ao encontro de Winant e disse: «Tenho muita satisfação em receber V. Ex.ª». O embaixador conversou com o soberano durante alguns minutos e apresentou-lhe depois o seu consultor jurídico, Benjamim Cohen. Jorge VI e Winant tomaram lugar no mesmo carro. Mais tarde, o diplomata americano tomou chá com o rei e apresentou-lhe as suas cartas credenciais. É a primeira vez que o monarca vai à estação esperar um embaixador. O acto é considerado não só como homenagem especial à América, mas também a prova convincente da profunda amizade, quási parentesco, que existe entre os dois países e os dois povos.

— Pela E. T. sabe-se que a aviação sul-africana metralhou o aeródromo de Ausac, a cem milhas a Leste de Addis-Abeba. No mesmo dia, um combóio que seguia para Ausac, foi metralhado pelos aviões e obrigado a parar. Foram também bombardeados transportes inimigos, na estrada, perto de Jijiga.

— É do conhecimento da E. T. que no decurso de um «raid» violento, sobre Asmara, as bombas atingiram a estação telegráfica e as oficinas «Fiat». Outra formação bombardeou a estação de caminho

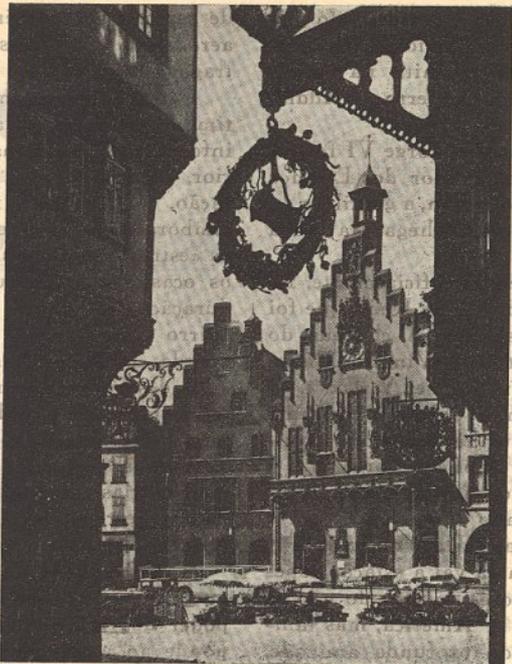
de ferro. Foi, também, vigorosamente atacado o aeródromo de Dessié, que sofreu graves estragos.

— A E. T. transmite: Segundo afirma o boletim do Ministério da Aeronáutica, ampliando as informações prestadas no seu comunicado anterior, o «raid» contra Colónia, apesar de curta duração, foi dos mais intensos até hoje realizados. Embora o ataque tivesse durado apenas uma hora, os «estragos causados foram tão importantes como os ocasionados em outros «raids» de muito maior duração». O ataque incidiu, principalmente, no bairro ferroviário e industrial, na margem esquerda do Reno. Os pilotos puderam observar «grandes fábricas a arder, de ponta a ponta». Muitas bombas, de grande poder explosivo, caíram ao longo dos armazéns dos cais e um carregamento de bombas explodiu no meio de um depósito de mercadorias. Outras caíram junto do entroncamento ferroviário e muito perto da ponte de Hohenzollern.

— Sabe-se pela E. T. que a conquista de Jijiga— que foi feita sem dificuldades, e onde caíram em poder dos ingleses alguns prisioneiros— corresponde ao golpe mortal desfechado contra a resistência italiana na Etiópia. Enquanto a linha do caminho de ferro que se estende da capital à costa do Mar Vermelho, com os seus terminus, respectivamente, em Addis-Abeba e no porto de Djibuti, se mantinha intacta e fora de qualquer ameaça eminente, as tropas italianas tinham a possibilidade de oferecer uma resistência sólida contra os ataques vindos do Norte— desenvolvidos na sua maior parte, por formações etíopes que avançam em direcção a Debra Marcos e os do Sul, desenvolvidos por núcleos de forças vindos do território do Kénia, que se apoderaram de Meça, passaram além do lago Rodolfo e ocuparam Javello.



Nos caminhos de ferro, da Rhodésia acaba de ser introduzido um novo tipo de locomotivas para carruagens de passageiros, já desenhado e construído durante esta última guerra.



FRANCFORT e o Reno—Aspecto do «Römer» antiga Câmara Municipal e hoje cenário das grandes representações de arte

Schiller e Goethe,

ou uma revolução pela cultura

Pelo Capitão MARINO SANCHES FERREIRA

Ó amável convite dum presado camarada no áspero labor dos jornais, trouxe-nos, a colaborar na encarescida e bem ilustre *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Um amigo meu, deu-nos por mote a cultura germânica, metendo-nos, assim, nos primeiros trabalhos, porque, precisamente, não é este assunto o nosso forte. E porque nos balisou pequeno recinto para explanarmos considerações, por nossas próprias mãos nos metemos em segundos trabalhos quando escolhemos os nomes insígnies de Schiller e Goethe para dizer algo.

Dois nomes que enchem o Mundo, que dêle, inclusivamente, extravasam, ficarão, indubitavel-

mente, esmagados, triturados, prensados, reduzidos a ínfimas proporções dentro dos acanhados limites deste artigo.

Depois acresce ainda que a pobreza franciscana das nossas possibilidades, coadjuvada pela falta completa dum espírito crítico elegante, dinâmico e sagaz, fará com que o descolorido destas palayras chegue a ser, por tam intenso, uma verdadeira injúria aos dois eméritos pensadores.

Goethe e Schiller, vulgarmente reconhecidos como notáveis homens de letras, como maviosos líricos, como prodigiosos pensadores, como talentosos filósofos, como vigorosos épicos, como drama-

turgos de inesgotáveis recursos, génios deslumbrantes que iluminaram o seu século com o extraordinário poder dos seus escritos que rondavam todos os quadrantes do pensamento, da sabedoria e da cultura, foram principalmente dois revolucionários, que polarizam excelsas virtudes e os fizeram retumbar pelos anos fora, sempre vivos, sempre môços, até ao dia de hoje, em que estão em plena actualidade, numa magnífica projecção de alevantados ideais.

Um e outro irmanam-se, completam-se, confundem-se, infiltram-se mutuamente, numa osmose perene que empolga e extasia.

Intelligentíssima foi, por isso, a idéa de os perpetuar unidos, desafiando tôdas as intemperies, no mesmo bronze, na mesma estátua de Weimar.

Juntos viveram, juntos trabalharam por um mundo novo que sentiam vibrar em si e que laboriosamente procuraram fazer surgir do obscurantismo teimoso que chegara até aos seus dias e que obstinadamente pretendia sobreviver.

O tesouro literário que legaram à posteridade, formidável como é, avanta-se à sua obra reformadora, imponente, irresistível, colossal.

Os seus refinados temperamentos de artistas, os seus profundos estudos sôbre as condições humanas, os seus apurados espíritos de observação, as suas aturadas e diligentes investigações históricas, a coragem e o ardor combativo, tudo isto servido por equilibrada estética e por esclarecida inteligência, fizeram de Goethe e de Schiller dois dos mais poderosos e firmes esteios da civilização.

Goethe, com a objectividade da sua natureza, primou pelo desenvolvimento de qualidades extraordinárias, pela perseverança com que perscrutava tudo quanto o rodeava, pelo acrisolado estudo que fazia da vida, pela irreduzível vontade de comunicar com o exterior, pela sua desenvolvida sensibilidade e pelo seu fértil poder de imaginação, juntou este inexaurível património ao poder subjectivo de Schiller, ao seu personalismo à profundidade abissal do seu peçúlio intelectual.

Porque succedeu assim, eis o



VIENA — Ópera do Estado, edificio de construção pesada

verdadeiro sentido, a irrefragável propriedade destas palavras que Schiller escreveu ao seu amigo:

Nós dois procuramos a verdade; tu, por fora, na vida; eu, por dentro, no fundo do coração; e, assim, cada um está seguro de a encontrar.

Se o olho é não encontra por fora o Criador; se o coração é não ele reflecte interiormente o Mundo.

E foi assim mesmo.

Mas agora nos recordamos de ter dito já que Goethe e Schiller foram dois revolucionários neste particular, duas estrêlas de primeira grandeza, duas gemas de rara preciosidade, duas resplandecentes fontes luminosas de irisada coloração cujos revérberos se propagaram até aos nossos dias alumando as almas, aquecendo os corações.

Assim foi, igualmente.

Através do movimento *Sturm und Drang* em que tôda uma infindável geração de grandes génios brilhou a ofuscar, pelos seus anelos e paixões, como grandes apóstolos da energia, Goethe e Schiller foram a expressão mais acabada, os potentes focos de irradiação duma revolução social, política e intellectual.

Foi Schiller quem proclamou, ao referir-se à tragédia da Revolução Francesa, que o que era necessário, preferentemente a forjar constituições para os cidadãos, era formar cidadãos para as mesmas, formar caracteres de cidadãos que tornassem possíveis ao mesmo tempo o equilíbrio entre a autoridade do Estado e a liberdade política de cada elemento da Nação; conciliar as contradições da natureza humana, formar as almas. Foi este o primordial e mais querido objectivo de Schiller, para benefício do povo alemão.

Neste grandioso e patriótico trabalho, fecundo, perseverante, levado sempre com acrisolado amor e intemerata coragem, encontrou-se sempre lado a

lado com Goethe, disvelado colaborador e parte integrante dum mesmo completo que ambos constituíram.

Pode-se, pois, afoitamente dizer que Goethe e Schiller, vultos extraordinários e belos do século XVIII são autênticos precursores das idéas e dos factos que hoje estão atingindo magnificamente o seu zenite.

PARTE OFICIAL
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 99, II série de 28 de Abril publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar o 2.º aditamento às instruções provisórias sobre a sinalização automática para a circulação dos comboios (Block System automático) apresentado pela Sociedade Estoril, para vigorar na linha do caminho de ferro do Cais do Sodré à Cascais, conforme o exemplar arquivado na referida Direcção Geral.

O «Diário do Governo» n.º 103, II série de 6 de Maio publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o auto de recepção definitiva de fornecimento de uma instalação completa para fabrico de porcas, parafusos e rebites destinada às novas oficinas gerais do Barreiro, adjudicado à firma Aços Finos Reehling, S. A., por contrato de 6 de Novembro de 1937, pela importância de 435.000\$, e bem assim considerar a referida firma quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude em citado contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o tipo de locomotiva Diesel mecânica para serviço de manobra.

bras que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pretende adquirir.

O «Diário do Governo» n.º 99, II série de 30 de Abril publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada, manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca de terreno, com a superfície de 72^m2 30, declarado sobranste pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 79, 2.ª série, de 5 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente à Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, e cuja área é de 72^m2 30.

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 sobranste uma parcela de terreno, com a superfície de 1.366 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 136.730,60 e 136.706,70, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Ceissa, concelho de Vila Nova de Ourém e distrito de Santarém, e confronta ao norte com Manuel Luiz Júnior, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com Agostinho da Graça e Carlos Luiz.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22.562.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51 LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

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 osso, 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 título de reclame
 Dirija-se à Praça do Chile, 14—LISBOA—Telefone: 4 9002—ENTREGA AO DOMÍLIO

Rocha & Oliveira
 Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites
 ESCRITÓRIO ARMAZEM
 TELEFONES 139, RUA DOS BACALHOEiros DOCA DE ALCANTARA
 P. B. X.—2.8082, 2.8083 e 2.8084 LISBOA

O II CONGRESSO TRASMONTANO

Dizem alguns — os que nada fazem nem querem deixar fazer — que a hora é má e se não comparece com manifestações regionalistas.

A Comissão Executiva do II Congresso Trasmontano fez distribuir aos seus membros a seguinte mensagem:

Trasmontanos:

De 6 a 13 de Setembro, realiza-se o 2.º Congresso Trasmontano.

A inauguração far-se-á na histórica cidade de Bragança, onde, pela primeira vez, se efectua um Congresso Regional.

A sessão de encerramento realiza-se em Vila Real.

Haverá também sessões de estudos em Chaves, Vidago e Pedras Salgadas. Visitaremos Alijó, Mirandela, a Quinta do Romeu e outras localidades que solicitaram a nossa visita.

A concentração far-se-á no Porto. Na manhã do dia 6, partiremos — em alegre caravana de automóveis — por Valongo, Paredes, Penafiel e Amarante.

No Marão, será feita a primeira saudação à Província.

No alto de Velão — donde se desfruta o mais surpreendente panorama da Terra Portuguesa — serve-se a «Merenda Trasmontana».

Depois seguiremos a caminho de Mirandela.

A visita à modelar exploração agrícola da Quinta do Romeu será o fecho deste primeiro dia de viagem.

No dia 7, de manhã, partimos para Bragança. Após os cumprimentos às autoridades e a missa na Sé, realiza-se a sessão inaugural do Congresso.

Visitaremos os monumentos da antiga cidade: — o seu magestoso castelo; a célebre Torre de Menagem — à volta da qual giram as mais curiosas lendas; a Casa da Câmara — monumento em estilo românico, único na Península e o Museu Regional — um dos melhores do País.

Teremos ensejo de assistir a típicas festas regionais.

Na tarde de 7 e na manhã de 8, realizam-se as primeiras sessões de estudos.

Depois do almoço partiremos para Chaves. Nesta cidade efectuar-se-á uma parada agrícola e haverá sessões para defesa de teses.

Na tarde de 9, seguimos para Vidago, onde a Empresa das Águas «Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas» nos prepara carinhosa recepção.

O dia 10 é destinado a visitar as Termas e a sessões de estudo.

O dia 11, passar-se-á nas Pedras Salgadas.

Tanto em Vidago como nas Pedras Salgadas haverá lindas festas regionais.

Na tarde do dia 11, partiremos para Vila Real.

O dia 12, será destinado aos trabalhos do Congresso, visita a Alijó e inauguração de vários melhoramentos.

No dia 13, efectua-se a sessão de encerramento e serão votadas as conclusões das teses.

Este rápido esboço dar-vos-á uma ideia — embora pálida — do que será o 2.º Congresso Trasmontano.

A Comissão Executiva ao elaborar o plano do Congresso teve em vista dois pontos fundamentais:

— Mostrar aos congressistas as paisagens mais belas e grandiosas da Província.

— Chamar a sua atenção para as necessidades locais a fim de que — pelo exame directo, melhor possam estudar os problemas que interessam à região.

Na impossibilidade de percorrer-mos toda a Província, como seria nosso

desejo — iremos apenas às localidades cuja situação mais se harmonize com o plano traçado. Isto, porém, não impede que a tôdas as Terras Trasmontanas dediquemos a atenção que merecem.

* * *

Dizem alguns — os que nada fazem nem querem deixar fazer — que a hora é má e se não compadece com manifestações regionalistas.

Mas, precisamente porque a hora é má, mais patriótica e oportuna se nos afigura esta manifestação de Amor à Terra e mais apreciável e útil se torna a propaganda que nos propomos fazer.

Ai de nós se, com medo do futuro, esqueçemos o presente e nos quedamos estáticos à espera do que há-de vir. Assim, morreríamos de fome, se antes não morressemos de susto...

«Dos fracos não reza a história».

Dos tímidos não reza a história trasmontana, nem a história gloriosa de Portugal inteiro.

Precisamente no momento que passa, convém que os trasmontanos mostrem mais uma vez, a sua energia, a sua tenacidade, a sua vontade.

É necessário que o desânimo não passe para além do Marão.

A Comissão Executiva do 2.º Congresso convida, pois, os trasmontanos e os descendentes de trasmontanos a inscreverem-se como congressistas.

De 6 a 13 de Setembro, a Nossa Província — a grande Casa Trasmontana — abre as suas portas, os palácios sumptuosos e as choupanas humildes; abre, principalmente, o seu coração, a todos aquêles que queiram visitá-la.

É sabido que em Trás-os-Montes, quando alguém bate à porta, não se pergunta: — «quem é?»

Todos sabem que se diz simplesmente: — «entre».

Pois bem: — a porta está aberta.

É preciso que todos aquêles, que nasceram na Terra Trasmontana ou lá vão encontrar as raízes dos seus antepassados, respondam à chamada e se inscrevam como congressistas.

Trasmontanos espalhados por Portugal inteiro: —

A Casa de Trás-os-Montes e a Comissão Executiva do Congresso são as trombetas que tocam a reunir para a Grande Parada do Congresso Provincial.

Respondei todos: —

PRESENTE!

Por Trás-os-Montes! Pela Nossa Terra! Pela Nossa Gente! Por Portugal!

A Comissão Executiva: *Domingos Ferreira Deusdado, Carlos Lopes Moreira, José Pontes, Júlio César de Carvalho Teixeira, Luiz Chaves, Manuel Múrias, Norberto Lopes e Manuel António Fernandes.*

DO REGULAMENTO DO CONGRESSO:

Art. 3.º — Os congressistas são de três categorias: honorários, beneméritos e ordinários.

§ 1.º — Os primeiros são os que constituem a Comissão de Honra.

§ 2.º — Congressistas beneméritos são os que contribuírem para o Congresso com uma quantia não inferior a 500\$00.

§ 3.º — Pertencem a 3.ª categoria os congressistas que no acto da inscrição efectuarem o pagamento da quantia de 50\$00.

Art. 4.º — As senhoras da família dos Congressistas poderão também tomar parte no Congresso, mediante o pagamento da quantia de 20\$00.

Art. 5.º — Para a inscrição dos congressistas é necessário preencher um boletim, fornecido pela Casa de Trás-os-Montes, ou pelas Comissões Locais que funcionarão na sede de cada concelho da Província.

Art. 6.º — O congressista receberá um cartão de identidade, pessoal e intransmissível, autenticado com a assinatura do Presidente da Comissão Executiva e com o selo em branco da Casa de Trás-os-Montes que lhe facultará: entrada em todas as sessões e festas do Congresso, a redução já obtida nos caminhos de ferro e todas as regalias que venham a obter-se em alojamentos.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

TRINDADE

As duas garotas de Paris — Há pessoas que não têm paciência nem disposição para ler folhetins e romances, de maneira que, quando vêm anunciada a sua apresentação no écran ou no palco, correm apressados a vê-lo, pois em duas ou três horas ficam sabendo e conhecendo o que, por outra forma, levaria dias e dias.

E o que sucede com a peça «As duas garotas de Paris», extraída por Eduardo Schwalbach, do romance com o mesmo título de Feuillade e Cartoux.

Para Mestre Schwalbach não existem dificuldades. E senão veja-se a maneira como dialogou e teatralizou o romance. Dificuldade grande é arranjar a ligação dos 14 quadros de forma a interessar o público, num crescendo constante, obrigando-o a não perder o fio à meada, apesar da mutação das cenas ser bastante demorada, visto o teatro da Trindade não ter um palco rotativo. Com o treino dos carpinteiros a montagem será certamente mais rápida nas representações seguintes.

A encenação é boa, principalmente a do «Cais de Marselha», mostrando que Alves da Cunha não receia nem marcações, nem encenações, por mais numerosas que seja a comparsaria. Apenas, no «Hotel des Voyageurs», discordo um pouco da marcação, visto que estando Madalena Sotto à janela, não poderá ser vista por Paz Rodrigues, que está de costas, mas, Jorge Gráve vê-a com certeza a não ser que seja ceguinho de todo.

Alves da Cunha tem curta intervenção na peça, e isso não é para admirar, visto que teve de se preocupar com o seu papel de ensaiador. No entanto o seu «Pedro Manin», não tem dificuldades para um artista da categoria e do valor de José Alves da Cunha.

Bem, muito bem mesmo, Jorge Gráve, quer no tipo, quer na interpretação. O seu «Amadeu Benazer» é uma criação, e talvez um dos seus melhores papéis.

Berta de Bivar, Emília de Oliveira, Paz Rodrigues, com um cinismo que revolta, Amélia Perry, Mercedes Gonzalez, Carlota Calazans, Irene Fernandes, Luís Felipe, Manuel Cor-

reia, Silvestre Alegirim, com a sua maneira muito especial de representar, João Calazans, Artur Moura, João Perry, Costa Andreia, José Alves, Álvaro Barradas e Francisco Costa, representaram os outros papéis, todos relativamente pequenos e de pequenas responsabilidades, havendo artistas que dobraram como Emília de Oliveira, Mercedes Gonzalez, Artur Moura e Álvaro Barradas. Todos estes artistas formam um conjunto harmonioso.

Guardei para o fim Madalena Sotto-Juvelina Pinto-Maria José-Gabriel Sampaio, que fazem as crianças que entram na peça. As duas primeiras são artistas, mas, como são relativamente pequenas em estatura, deram a perfeita ilusão de que eram crianças. Maria José, está cada vez mais engracadinha. Gabriel Sampaio, foi o autêntico garoto e maroto. Todos interpretaram com bastante naturalidade os papéis que lhes foram distribuídos.

O público ainda delira com este género de peças, aplaudindo com calor as cenas mais emocionantes, principalmente aquelas em que as vítimas são salvas dos carrascos que encontram na prisão o castigo merecido.

José Loureiro, empregário consciencioso e conhecedor, não se poupou a despesas para apresentar um género de espectáculo que ainda tem muitos adeptos.

V A R I E D A D E S

O Burro do Sr. Alcaide — Quando é que os senhores empregários farão estrear as peças nos dias primitivamente anunciados? Eis uma pergunta que várias pessoas me têm feito e à qual não sei responder.

Estes adiamentos, quasi constantes, são devidos a muita coisa, mas enervam o público que já não vai assistir a uma primeira representação com a necessária boa disposição. Não valia mais a pena marcarem o dia da estreia, depois de tudo mas, tudo afinado?

Isto vem a propósito da reposição da afamada opereta «O Burro do Sr. Alcaide» cuja estreia foi adiada umas duas vezes. Esta opereta é das peças portuguesas antigas, uma das mais compridas, e tanto assim que, quando os espectáculos começavam às oito horas e meia da noite, ela nunca acabava à hora regulamentar desse tempo, isto é: à meia noite. Por isso muito me admirei quando a vi anunciada em duas sessões. E para ser representada em tão exíguo espaço de tempo, sofreu cortes indispensáveis, mas ignoro quem os fez.

Fui vê-la e gostei. Como a companhia que a interpreta não tem cantores, parte dos números musicados foram suprimidos, principalmente as repetições, assim como o poema

também sofreu certas mutilações, que em nada prejudicaram o entredocho.

De maneira que quem viu já «O Burro do Sr. Alcaide», indo ao Variedades, vai recordar, e recordar é viver. Quem não conhece a célebre opereta de Gervásio Lobato, D. João da Câmara e Ciríaco Cardoso, pode fazer uma ideia do sucesso que ela obteve, nas diversas reposições que têm sido feitas.

Repito que gostei, mas tenho que abstrair por completo a existência da opereta que, com os cortes sofridos, se transformou num vaudeville ou numa comédia musicada, tendo por fundo a parte principal do entredocho. No entanto a graça ingénua de que está impregnada não é assimilável pela gente moderna que está embotada pela «perna à vela», não admitindo a infantilidade dos «travesti» de André e Fidelino.

«O Burro do Sr. Alcaide» está muito bem pôsto em cena e o concertante final do 1.º acto afinadíssimo e de efeito.

No desempenho coloco em primeiro lugar Laura Alves, que representou muito bem a sua parte de «Afonsa», tendo, contudo, sido bastante exuberante, em certas passagens. Ríbeirinho deu ao «Faisca» uma interpretação cômica diferente da dos seus antecessores.

António Silva e Alberto Ghira, respectivamente em «Madrão» e «Alcaide» foram os artistas correctos de sempre.

Como a parte declamada é cantada sofreu algumas mutilações, por isso é curta a intervenção de Irene Isidro, Hortense Luz e Luísa Durão, que representaram as partes de «André», «Gina» e «D. Mansa».

Virgínia Soler no «Fidelino» e Carlos Barros no «Zacarias» estiveram certos.

José Morais, Lina Tavares e Mário Fernandes pouco têm que fazer.

Encenação boa de António Gomes, batuta certa de Bernardo Ferreira.

O espectáculo do Variedades é digno de ser visto não só por aqueles que já conhecem o «Burro do Sr. Alcaide», e que ali reviverão o passado, como também pelos novos que podem ver como se faziam operetas, antigamente, sem se recorrer a «trucs» nem a frivolidades.

MARIA VITÓRIA

O retiro dos pacatos — Sendo empregário António Macedo e com Mário Pedro, distinto homem de teatro, na gerência do Maria Vitória, subiu à cena a revista em 2 actos e 19 quadros «O retiro dos pacatos», na qual reapareceu Mirita Casimiro, que novamente volta ao teatro do Parque.

São autores da revista Amadeu do Vale, muito conhecido nos meios teatrais e Dr. Luís de Oliveira Guimarães, escritor, jornalista e crítico teatral distinto, por isso não admira que o trabalho apresentado comece por uma feição diferente daquela a que estamos habituados a ver. E, tenho disso a certeza, se mais não fizeram, foi porque não puderam. Não porque não tivessem talento para isso, mas por que as peças que se levantaram foram de tal ordem, que, na primeira representação, viu-se nitidamente a falta de ligação duns números para os outros, e nem os autores nem a empresa foram culpados. Mesmo assim é caso para dar parabéns aos autores pelo seu grande esforço e à empresa que montou muito bem a peça.

Logo o título é bem imaginado. «O retiro dos pacatos» não é mais do que Portugal que gosa de sossego, graças ao eminente homem de estado Dr. Oliveira Salazar. Depois o prólogo, interessante, na feira do livro, onde se fala da «Cidade e Serras» de Eça de Queiroz, e foi-se buscar uma das figuras «O príncipe Jacinto» para compadriar, em género fino, a revista. Assiste-se ao casamento do Zé e da Maria, ao dueto da Siranda e do Regadinho, ao rapaz que vai para a tropa, ao cabo de ordens, ao fandango, ao fado do soldado, à rumba, à cabine telefónica, às coplas do Jacinto, à Maria-ra-

paz, à Rua da Saúde, à Princesa do Fado, ao homem de 1910, às diferentes obras portuguesas de grandes escritores. Todos estes números estão distribuídos no primeiro acto. Todos foram aplaudidos e alguns mereceram ovações enoríssimas.

Passa-se depois ao Salão de Madame Xavier, Poeta das Salas, Fadista-Cantora, Garden Party, Perguntas inúteis, Jota Aragoneza, Turista e muitos outros que não me lembram, visto que não tive programa.

Todos estes números e quadros estão muitíssimo bem escritos, cheios de ironia, de espírito e de sentimentalismo, muito portugueses, que o público acolheu com simpatia e entusiasmo.

Algumas rábulas são formidáveis de graça, como sejam a de Mirita na «Princesa do fado» e a de Hermínia Silva, na «Fadista-cantora». Qualquer delas arrancaram salvas de palmas sinceras, devido à maneira como as interpretaram e valorisaram. Também Barroso Lopes ouviu uma ovação na «Sinfonia do Rocio». Rábulas boas é certo, mas valorizadas pelo trabalho dos artistas.

As «girls» também contribuíram muito para o sucesso da revista, magnificamente ensaiadas por Piero, que faz delas o que quer.

Erico Braga e Álvaro Pereira foram os compadres. Um distinto, o outro popular. Comentando cada um a seu modo as diversas passagens da revista, deram o máximo do seu esforço.

Gil Ferreira substituiu à última hora Costinha que adoeceu. Por isso as suas rábulas não tiveram o efeito desejado, o que não admira, dada a falta de ensaios.

Maria Luisa, Branca Saldanha, Elisa Carreira e Beatriz Campos, completaram o conjunto feminino em vários números.

Música alegre de Raúl Portela, Fernando Carvalho e Jaime Mendes. Encenação de Erico Braga e Piero.

Coisa curiosa: sendo ambos os actos bons, o segundo é melhor do que o primeiro, caso que não é vulgar nos nossos revisteiros.

Parabéns pois à empresa, autores e artistas, pois apresentaram um espectáculo magnífico sob todos os pontos de vista.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Israel».
VARIADADES — 21 e 23 — «A Casa da Sorte».
MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «O Retiro dos Pacatos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A tortura da carne».
SÃO LUIZ — 21,15 — «Nick Carter, rei dos detectives».
CONDES — 21,30 — «O tigre dos mares».
ODÉON — 21,15 — «Londres sob a metralha».
OLÍMPIA — 14,30 às 24 — «Heróis do Arizona».
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Tovarich (A noite é nossa)».
CAPITÓLIO — 21 — Programa duplo.
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.
PALÁCIO — 21,30 — «Londres sob a metralha».
JARDIM-CINEMA — «A noite é nossa».
CINE-ARTE — 21 — «Traquina querida».
REX — 21,15 — Programa duplo.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
EUROPA — 21 — «Os sete cavaleiros da vitória».
PARIS — 21 — «Peço a palavra».
LYS — 21 — «Esta mulher é minha!».
ROYAL — 21 — «Professor tenha cautela!».
JARDIM ZOOLOGICO — «Exposição de animais».

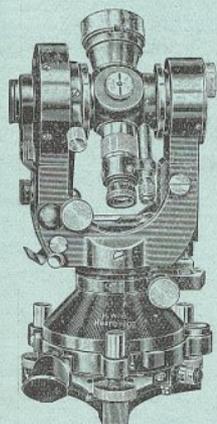
LUSALITE

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

Enderço telegráfico: LUSALITE



PIMENTEL & CASQUILHO, L.^{DA}

ENGENHEIROS

LISBOA

Rua Eugénio dos Santos, 75
(Esquina Travessa S.^{to} Antão)

Telefone PBX. 24314
Telegramas: TECNA

INSTRUMENTOS DE PRECISÃO
CIENTÍFICOS E INDUSTRIAIS

Material topográfico para estudos e implantações
Instrumentos de medição e controle industriais
Aparelhagem para laboratórios de ensaios e análises
Ferramentas para mecânica fina e de precisão

Material para desenho e Papelaria técnica
Equipamento para salas de estudos e projectos
Instrumentos ópticos de observação e medida
Livraria técnica, científica e educativa
Oficina de construção e reparações de aparelhos



CASA ESPECIALIZADA DESDE 1926

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 End. Teleg.: VIVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

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 5 horas

Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas

Dr. Armando Lima—Boca e dentes, prótese—às 2 horas

Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas

Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Os acionamentos
Maybach

para automotoras
são unidades
mecânicas
completas



- 1 Motor Diesel
- 2 Transmissão da energia
- 3 Instalação de arrefecimento
- 4 Instalação do escape
- 5 Aspirador de ar fresco giratório, combinado com o injetor do escape
- 6 Instalação do combustível
- 7 Tanque de compensação de água do arrefecimento
- 8 Aproximadamente do Posto de comando

MAYBACH

MOTORENBAU G·M·B·H·FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE

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