

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, 83 — Madrid

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

1277

MARÇO 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

S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| <i>Tondela, Vista parcial</i> | 135 |
| <i>Um opúsculo oportuno, Eng.º Manitto Tôrres— «Eclectismo Ferroviário», pelo Eng.º J. Fernando de Souza</i> | 139 |
| <i>Linhas Estrangeiras</i> | 141 |
| <i>«Gazeta dos Caminhos de Ferro», ainda o nosso nú- mero especial de Janeiro</i> | 141 |
| <i>Vida Ferroviária</i> | 141 |
| <i>Há 50 anos — Exposição em caminho de ferro e Li- nhas portuguesas</i> | 142 |
| <i>A Guerra e os Caminhos de Ferro</i> | 143 |
| <i>Publicações recebidas</i> | 144 |
| <i>Panorama da Temporada Teatral, por Um Espectador</i> | 145 |
| <i>Sapadores de Caminhos de Ferro</i> | 147 |
| <i>Os nossos mortos</i> | 147 |
| <i>Parte Oficial</i> | 148 |

UM OPÚSCULO OPORTUNO

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Eng.^o Manitto Tôrres — « Eclectismo Ferroviário »

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

POR várias vezes tem honrado a *Gazeta* com a sua colaboração o Sr. Engenheiro Manitto Tôrres, figura em destaque no nosso meio ferroviário pela sua fôlha de serviços e pelo carinho e competência com que tem versado os assuntos da especialidade.

Não está esquecido o livro *Caminhos de Ferro*, em que esboçou a história da nossa rede ferroviária na I Parte e analisou na II Parte as conclusões do Congresso do Cairo sob o ponto de vista da exploração das nossas linhas. Na III Parte historiou a evolução típica do transporte através de diversas civilizações. A IV Parte foi consagrada ao estudo da actual crise com que lutam os caminhos de ferro e a deduzir as lições colhidas no estudo da exploração egípcia.

A V Parte, *Remédios heróicos*, define a atitude que os poderes públicos devem tomar perante a crise ferroviária encarada nos seus múltiplos aspectos. Ao mesmo tempo indicam-se as reformas que urge introduzir na exploração ferroviária.

Foi um livro escrito com proficiência e senso prático.

Publicou agora o mesmo distinto engenheiro um opúsculo de 16 páginas apenas, mas de incontestável valor pela doutrina que expõe e pela oportunidade dos seus ensinamentos.

Começa o autor por afirmar a paixão e o entusiasmo com que os técnicos de caminhos de ferro devem exercer a sua missão e estudar os assuntos que lhes dizem

respeito com fé nos resultados da sua acção.

Trata-se de um instrumento de capital importância na vida económica, algumas de cujas características dificultam a sua defesa. A sujeição aos carris não deixa deslocar o material ir ao coração das povoações servi-las. Cessou o monopólio de transportes com cuja protecção se contava. A organização dos serviços é assaz complicada e sub-divide-se em compartimentos, que embaraçam a acção pronta e eficaz. A acção tem que ser exercida através de uma rede emaranhada de leis e regulamentos, que impedem a acção livre e pronta.

É preciso assegurar à exploração liberdade de movimentos e acção pronta e fácil. Para que o caminho de ferro tenha a consciência do seu valor recorda-se a sua grande capacidade de transporte, que pode mobilizar considerável número de passageiros e formidável tonelagem de mercadorias, o que lhe assegura uma função que os outros meios de transporte são incapazes de desempenhar na mesma escala.

Cita o Sr. Manitto o exemplo sugestivo do transporte, há pouco feito no mesmo dia e à mesma hora da chegada, de 8.000 passageiros de Setúbal a Lisboa para a visita da exposição. Foi o caminho de ferro que se mostrou superior aos outros meios de transporte, como sendo «o mais potente, o mais fiel e também o mais pronto, fácil e flexível dos transportadores em concorrência».

O que se vê e o autor afirma, é a adap-

tação da exploração ferroviária às circunstâncias actuais.

Há que dar as máximas facilidades ao público como nas caminhetas, eliminando ou reduzindo restrições, peias e exigências oportunas. Observa judiciosamente o opúsculo que *a legislação exagerada é a mais forte causa de transgressão e que antes tráfego com transgressão de que legalidade sem tráfego*. E assim se indica «o seu fim natural, lógico e único: *impedir apenas que um passageiro ou uma mercadoria aproveitem um percurso maior do que o que pagou ou vai pagar*. Tudo o mais é, hoje, complicação — e complicação inútil, cara e nefasta.»

Vamos fazer larga transcrição das judiciosas conclusões formuladas:

Um olhar retrospectivo sobre o que fica habilitar-nos-á a considerar, no campo teórico, que o Caminho de Ferro — fortemente abalado por manifesto desencontro entre a sua maneira funcional de ontem e a sua irrecusável função de hoje — resiste às dificuldades em que se debate, menos por adaptação do que por uma íntima «fôrça constitucional», seja pelo domínio das suas admiráveis qualidades estruturais sobre os seus defeitos e inaptidões para a vida moderna.

Se nos voltarmos, depois, ao lado prático, o mesmo golpe de vista nos fará ajuizar que as explorações simplificadas, quasi sintéticas, que lhe levaram a palma — mais, certamente, por suas atraentes facilidades, do que por sua vantagem material — podem e devem ser, não motivo de fácil desdem, mas antes *ubérrimo campo de estudo, sugestão e exemplo* para a «torsão de métodos a que o Caminho de Ferro terá de violentar-se, se quiser viver.

Enfim, uma terceira observação, resultante das primeiras e sobre elas apoiada, conduzir-nos-á a concluir que — assegurados os preciosos e incon-

testáveis progressos da *Via* e da *Tracção* e os inteligentes e louvabilíssimos esforços já realizados na *Exploração*, aos quais nos cumpre prestar a nossa homenagem — o futuro do Caminho de Ferro nem está em perigo forçado, nem depende de coisa alguma a inventar ou a criar de novo!

É preciso observar a actuação da concorrência automobilística e as aspirações e queixas do público pelas facilidades que não encontra.

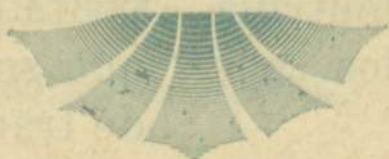
Devem-se em seguida adaptar os serviços ferroviários aos resultados dessas observações, num prudente e oportuno eclectismo.

Eis os termos finais do opúsculo, que podem ofender a grave e solene rotina de muitos, mas são, no fundo, judiciosos e inspirados pelo senso prático:

na estação e no material transparentes, livres, abertos e acessíveis, no horário feito para o público e não no público contrafeito pelo horário, na propaganda tão viva e actual como as restantes; na utilização dessa mina de alto teor que é o turismo; no derruir de modelos, autos, proibições; da mesma contemporização com o frivolidismo actual — enfim e em uma palavra — na apropriação de todas as suas altas e riquíssimas faculdades a este fim supremo: *a sua transformação de enfatuado «serviço público» em solícito «servidor do público»!*

O serviço do Caminho de Ferro é um serviço comercial e não uma organização burocrática com uma complicada hierarquia de mandarinato.

Os estudos do sr. Manitto Tôrres, expostos, quer no livro em que ordenou as observações feitas no Egipto, quer no pequenino, mas vivo, opúsculo de agora devem ser tidos em conta na luta para a melhoria da situação dos Caminhos de Ferro.



Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

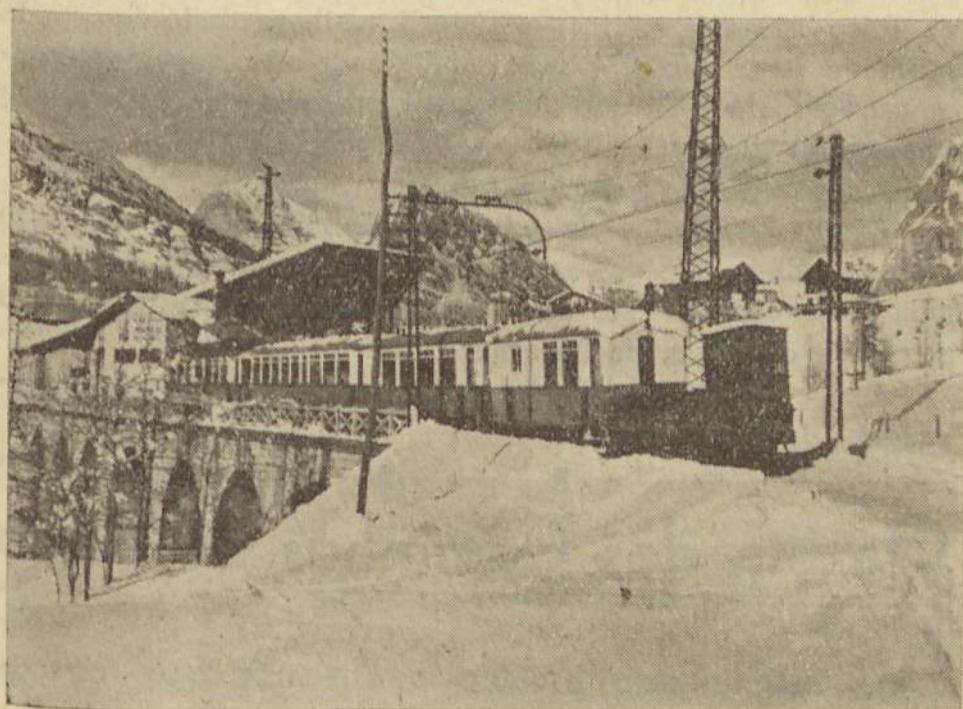
O governo requisitou os caminhos de ferro de bitola anormal, a partir de 1 de Fevereiro. Os concessionários serão indemnizados, na base de um pagamento anual relativo a cada ano que os contratos ainda teriam de vigorar. As concessões vitalícias receberão o tratamento adequado às concessões outorgadas por 99 anos e às quais o Estado concederá indemnizações mediante a aplicação do mesmo princípio. São tomadas estas medidas em virtude da lei que rege o sistema ferroviário nacional espanhol.

—Durante o ano que findou, o Metropolitano de Madrid transportou 180 milhões de passageiros —um aumento de 22 % que no ano anterior que foi de 140 milhões. E é curioso notar que durante o mesmo ano não foi registado um único acidente grave. Esta companhia para as necessidades do seu tráfego tem 170 carruagens que o ano passado percorreram uma distância de 15 milhões de quilómetros.

Este ano a Companhia porá em circulação 32 novas carruagens, material e mão de obra espanhola, e inaugurará na primavera novas linhas da «Metro» e algumas estações nos bairros de Argüelles y Serrano, atravez das ruas de Bilbao, Alonso Martinez e Goya.

ITÁLIA

De 1 a 10 de Fevereiro, realizaram-se na montanha de Ampezzo (Itália), concorridos desportos de inverno em



que participaram onze nações. Um comboio de linhas modernas como o que a nossa gravura reproduz, leva a êsse centro desportivo onde se reúnem os mais famosos campeões de *ski* e milhares de pessoas.

A comodidade dos transportes ferroviários muito contribuiu para tornar Ampezzo uma das grandes atracções de turismo.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

AINDA O NOSSO
NÚMERO ESPECIAL
DE JANEIRO

Quási tôda a imprensa teve palavras de elogio pelo esforço que empregámos para a publicação do último número especial desta Revista que atingiu perto de cem páginas. Vão pois para todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

Não poderíamos deixar de citar alguns jornais da província que ultimamente se manifestaram em termos tão cativantes o que muito nos desvaneceu. São êles: *O Arraiolense*, de Arraiolos; *A Vida Ribatejana*, de Vila Franca de Xira, que Fausto Dias distintamente dirige; *Jornal de Elvas*; *Correio Elvense*; *O Castanheirense*, de Castanheira de Pera; *O Cezimbrense*; *A Verdade*, de Alenquer; *Semana Tirsence*; *A Voz da Serra*, de Ceia; *O Jornal de Felgueiras*; *O Despertar*, de Coimbra; *A Aurora de Lima*, de Viana do Castelo; *A Idea Nova*, da Póvoa de Varzim, etc..

De Lisboa registamos os seguintes: *Diário de Lisboa*, sempre gentil e amigo, *Defesa Nacional* e *Sempre-Fixe*.

A todos repetimos os nossos agradecimentos.

Vida Ferroviária

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal

Sob a presidência do sr. Artur Gomes de Melo, reuniu-se a assemblea geral do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal que aprovou, por unanimidade, o relatório e contas da gerência respeitante ao ano de 1940.

Procedeu-se depois à eleição dos novos corpos gerentes, que ficaram assim constituídos:

Assemblea Geral — Artur Gumes de Melo, presidente; Abílio da Costa Polónio e Alexandre Jorge, secretários.

Direcção — João Júlio Pina Côrtes, presidente; José Maria Dias, Victor Afonso, José Gerardi e David Silva.

A assemblea enviou um telegrama de saudação ao sr. dr. Trigo de Negreiros, ilustre Sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1891)

Exposição em caminho de ferro

Um novo genero de exposições ambulantes:

Um funcionario dos caminhos de ferro da India, propõe-se organizar um comboio de carruagens que contenham os productos e as amostras das casas de commercio de Calcutá, que desejem estabelecer relação de negocios com as provincias do sud-oeste.

Este comboio parará em todas as estações principaes demorando-se n'ellas um espaço de tempo proporcional á importancia da localidade, mas que nunca excederá quarenta e oito horas. Os productos serão acompanhados e vendidos por empregados pertencentes ás casas expositoras.

Quando se estabelecerá na Europa uma tão util e engenhosa innovação?

Linhas portuguezas

A questão de Lourenço Marques — O governo suisso que, como dissémos em tempo, foi o escolhido para decidir as questões que teem havido em consequencia das providencias que o governo portuguez foi forçado a adoptar com relação a este caminho de ferro, já recebeu do governo norte-americano os documentos em que os Estados Unidos assentam a sua reclamação.

Aguardam-se agora os que temos de apresentar por nossa parte, e que são numerosissimos, para se constituir o tribunal arbitral.

O nosso ministro, conselheiro Nogueira Soares, partiu para o seu posto ha dias.

Accrescentam telegrammas de Berne que os peritos se dispõem a ir examinar a linha, partindo brevemente para a Africa, a fim de fazerem *de visu* um juizo seguro que os habilita a resolver a questão.

Atravez d'Africa — Dizem os jornaes estrangeiros que um cidadão de Stockton (California), W. H. F. Briggs, propõe-se a construir um caminho de ferro atravez a Africa Central com o intuito de christianisar os innumeros povos do continente africano e valorisar simultaneamente os riquissimos productos dos vastos territorios do interior.

O snr. Briggs tem recorrido aos governos das diversas nações, que estão de posse dos territorios em Africa, tendo em vista levantar, por subscrição, entre os referidos governos, os capitaes para tão arrojada empresa, a qual, segundo imagina, e é de crer, deverá produzir lucros fabulosos.

O custo d'este caminho de ferro está calculado em 45:000 contos. Para estudos e outras primeiras despesas pede o snr. Briggs a cada um dos governos, a que se tem dirigido, a quantia de 1:500 libras sterlinas por adiantamento.

De Bombaim a Gôa — Referem as folhas da India que vae brevemente começar-se a construcção de uma linha ferrea entre aquellas duas cidades, que se denominará «Bombay And South Coast Railway» partindo da estação de Mumbra, próxima de Tannah, de onde seguirá successivamente por Panvel, Apta, Pen, Nagotna, Margan, Dasgam, Mahar, Paladpore, Khed, Chiploon, Ratnagheny, Rajapore, Mahane, Vingorla e Sawnt Waree, indo provavelmente entroncar com o caminho de ferro de Mormugão, na estação de Collém.

Calcula-se a extensão total da linha, em 248 milhas.

Mormugão — O rendimento d'esta linha na semana finda

em 24 de janeiro foi de 6863 rupias, sendo 1215 de passageiros e 5648 de mercadorias.

Na semana correspondente em 1890 rendeu 9617 rupias, sendo 1307 de passageiros e 8310 de mercadorias.

Foi, pois, menor em 1891, tanto o movimento de passageiros como o de mercadorias, o que se traduziu em uma diminuição de 2754 rupias no rendimento total da linha.

Numero de tren-milhas 2282.

Leste e Norte — Concluiu-se o trabalho de substituição das pontes de 10 metros na linha do Norte.

Está-se demolindo uma parte do mar da estação de Lisboa para a construcção da ligação, por meio de uma linha que passará sobre o encontro da antiga ponte, da via geral com os trabalhos do porto de Lisboa, devendo ser esta linha aproveitada em breve para a conducção de terras que a empresa constructora do porto está extrahindo no sitio de Marvilla.

Guimarães — Os jornaes do Porto noticiam uma grande redução de preços nas tarifas de pequena velocidade d'esta linha.

Até á hora de fechar o nosso jornal não recebemos comunicação alguma n'este sentido, d'aquella companhia, por isso não podemos dar os detalhes da nova tarifa o que faremos no proximo numero.

Loanda a Ambaca — O sr. ministro da marinha autorizou os trabalhos de vistoria para ser aberta á exploração a 4.^a secção d'este caminho de ferro, constante de mais 40 kilometros. Por esta fôrma ficarão abertos á exploração 180 kilometros sendo a estação *terminus* já muito proxima da opulenta região do Cazengo e do Golongo que, como se sabe é a que maiores recursos offerece ao commercio. Os trabalhos das outras secções estão sendo activados por fôrma a que a linha esteja completa, no praso marcado, — fins de 1892 ou principios de 1893.

O rendimento bruto d'este caminho de ferro, no 4.^o trimestre de 1890, foi de 8:464\$10 réis, sendo 5:202\$720 réis provenientes do movimento de passageiros, e 3:261\$290 réis do transporte de mercadorias e animaes e do pagamento de armazenagens e de telegrammas.

O numero de viajantes transportados durante aquelle trimestre, foi de 7:563, sendo 424 em 1.^a classe, 224 em 2.^a e 6:915 em 3.^a, o do mercadorias 1.116:980 kilogrammas.

Alcantara a Cascaes — Vão ser construidos caes para mercadorias e as competentes vias de resguardo nas estações de Paço d'Arcos, Oeiras e Estoril, melhoramento de grande utilidade para que se possa estabelecer ali o serviço de pequena velocidade de que tanto carecem as povoações servidas por aquella linha.

A tarifa já foi proposta ao governo.

Carris de ferro de Lisboa — Publicou-se o relatorio do anno findo que vae ser presente á assembléa geral. Daremos pormenores d'este documento deveras interessante para a historia da nossa viação urbana.

Sul e Sueste — Já chegaram a esta linha as novas carruagens de grande luxo.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXIX

Devido ao actual conflito a Inglaterra teve que reduzir ao máximo os seus transportes ferroviários, não só como medida económica destinada a restringir o consumo de combustível, como por ser também muito mais deminuto o tráfego. Os combóios ingleses gozam de justa fama pelo conforto que oferecem. Sobretudo é digno de nota, pelas instalações luxuosas, o mais original dos combóios do mundo: aquêle em que viajava com a sua comitiva o rei de Inglaterra.

A gravura representa o elegantíssimo salão do combóio da «London and North Eastern Railway»



— maravilha de bom gosto que custou uma riqueza.

— Os principais objectivos indicados nas instalações alemãs, atacadas pela R. F. A., eram os fornos, as oficinas de trabalho em aço, caminhos de ferro e outros de carácter igualmente militar. Foram atingidos os altos fornos e a fábrica de aço «Walzwerke», que produzem entre outros materiais caldeiras e hélices para navios e material ferroviário. — (E. T.)

— Na região do porto de Dover, manifestaram-se muitos incêndios, e, em Cromer, na costa Oriental, foram atingidos um gásómetro e a estação de caminhos de ferro. O primeiro explodiu, lançando chamas a grande altura. — (D. N. B.)

— Cairam, em Bordeus, bombas pesadas nos desvios ferroviários e molhes, e também nas proximidades da fábrica de motores de aviação, que ficou destruída, embora fôsse violento o fogo anti-aéreo tanto de terra como dos navios. — (E. T.)

— Aviões britânicos partidos de Aden bombardearam a estação de Duanle, no caminho de ferro de Adis-Abeba-Djibuti, perto da fronteira da Somália Francesa. Parece terem sido causadas grandes avarias na via férrea, que foi atingida, assim como o edifício da estação. Foram também lançadas bombas no porto de Assab, no Mar Vermelho,

que as fotografias mostram ter sido muito danificado pelos últimos «raids». — (E. T.)

— Embora as condições atmosféricas não fôsem as mais convenientes para operações, dos bombardeiros da R. A. F. efectuaram ataques a numerosos objectivos na Alemanha ocidental e nos territórios ocupados. Entre êstes, contavam-se entroncamentos ferroviários, aeródromos e portos fluviais. As docas e portos da Mancha, possíveis bases de invasão, também foram atacados por pequenas formações de bombardeiros. — (E. T.)

— Depois de lutarem com o frio e as nuvens, os bombardeiros pesados da R. A. F. sobrevoaram Manheim lançando salvas de bombas, muitas delas incendiárias, sobre a central eléctrica, principal objectivo do «raid». Os incêndios estavam ainda muito activos, quando os bombardeiros regressa-

ram. Anteriormente, outro grupo atacara desvios ferroviários, na margem oposta do Reno, tendo os incêndios convergido, gradualmente, até que um depósito de material explodiu, com ruído. — (E. T.)

— Nos objectivos determinados e visados na cidade de Bremen incluem-se vias férreas, fábricas e armazéns nas proximidades do porto. Foram lançadas bombas incendiárias e bom-

bas carregadas com altos explosivos, de cuja acção resultaram grandes incêndios, cujo clarão iluminava as nuvens. — (E. T.)

— A aviação italiana bombardeou um viaduto da linha férrea Salónica-Atenas. — (Roma).

— Nos últimos dias a R. F. A. continuou a conduzir os seus ataques usuais, espalhados por vastas zonas, com violência, a-pesar das condições de tempo extremamente desfavoráveis. Segundo informações oficiais, foram levados a cabo, pelo menos, vinte e sete ataques aéreos contra portos, nove contra fábricas e outros objectivos de carácter industrial, seis contra sistemas ferroviários e outros contra grande número de aeródromos. — (R. R.)

— A R. F. A. atacou em Berlim comunicações ferroviárias, fábricas de munições e centrais eléctricas. — (E. T.)

— Segundo informações provindas de Budapeste, as avarias nos tubos condutores de petróleo, nas proximidades de Ploesti, foram causadas por bombas, mas essas informações não dizem como foram lançadas essas bombas. Tôdas as notícias de ali vindas confirmam a afirmação anteriormente feita de que as reparações dos tubos condutores de petróleo e da ponte do caminho de ferro levarão, duas semanas a completar. — (E. T.)

Publicações recebidas

A Barata, loira — (*Quadros caricaturais da vida lisboeta*) — por *Armando Ferreira*.

Armando Ferreira, se não fôsse também um distinto engenheiro, com as suas horas certas, todas elas preenchidas por um trabalho honesto, seria capaz de escrever um livro por semana, caso os compositores tipográficos pudessem acompanhá-lo na velocidade da sua escrita e da sua admirável improvisação.

Ainda não há muito, registámos, com os devidos louvores, o aparecimento de *As aventuras de D. Martinho de Aguilar*, um dos seus melhores livros. Hoje, temos o prazer de anunciar a publicação de um novo livro *A Barata, loira*, que em subtítulo, à laia de sumário, nos refere que se trata de «quadrinhos caricaturais da vida lisboeta, aí por alturas do 2.º quartel do século XX, ligados por um fio de romance sentimental».

Destro no jôgo dos trocadilhos, fazendo da arte de escrever uma arte amável de conversar, sabendo dizer com ar de riso as coisas mais sérias dêste mundo, Armando Ferreira conquistou um grande público — um público que gostando de rir às gargalhadas com as suas anedotas vai também aprendendo, sem dar por isso — e é isso que consiste a melhor glória do escritor — a enfiar, com prazer, as carapuças que êle talha com a sua pena de humorista, e tão bem talhadas que se por acaso não servem a êste, enfiam naquêle como uma luva. Não julguem agora que confundimos carapuças e luvas. E' que as «piadas» dos humoristas quando não ajustam como luvas, enfiam sempre como carapuças.

Armando Ferreira, com os seus livros admiráveis de humorismo saudável, realiza uma obra de crítica necessária. Se o mestre-escola ensina e corrige, com a palmatória, os rapazes endiabrados, os humoristas, por sua vez, com as suas «piadas», corrigem os ridículos da sociedade.

Liga dos Combatentes da Grande Guerra —
Relatório da Gerência de 1938.

Acabamos de receber o Relatório da Gerência de 1938 da benemérita «Liga dos Combatentes da Grande Guerra». Este documento coloca-nos na presença duma organização admirável, que se impõe na sociedade portuguesa como um dos mais belos exemplos de solidariedade humana. Essa solidariedade não se limita, apenas, às principais cidades do país, vai até aos mais humildes e afastados logarejos, congrega os combatentes espalhados pelas colónias e pelo estrangeiro. Em obediência à

idéa generosa e patriótica que lhe deu vulto e razão de permanência, a Liga estabeleceu e deu efectivação a um plano de assistência moral e material, que por si só é um título de orgulho e de glória; graças aos seus esforços, conseguiu-se que Portugal passasse a estar presente em todos os congressos e assembleas internacionais de combatentes e, finalmente, graças, também, à sua interferência, algumas das mais gradas figuras, pertencentes às associações congêneres estrangeiras, vieram a Portugal em visita de cordealidade.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido e nos deu ensejo a escrever estas linhas de justo louvor a uma organização benemérita, bem digna por tudo da simpatia e do carinho de todos os portugueses.

As maravilhas do Oceano — Física do Mar —
pelo Eng.º e Prof. *Mendes da Costa*

O ilustre Eng.º e Prof. Mendes da Costa, autor de alguns trabalhos científicos de alta importância, acaba de publicar, por intermédio da «Editorial de Marinha», um novo livro, intitulado *As Maravilhas do Oceano — Física do Mar*.

Escrito com elegância, simplicidade e notável clareza, o novo trabalho do sr. Eng.º Mendes da Costa lê-se com agrado e evidente proveito.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta redacção.

Da Estremadura — Estudos e Relatórios (1939)
— Boletim da Junta da Província da Estremadura.

Superiormente dirigido pelo sr. Carlos Botelho Moniz, acaba de ser publicado, em edição elegante e luxuosa, «O Boletim da Junta da Província da Estremadura», referente a 1939.

É um documentário altamente interessante, pelo texto, pelas numerosas gravuras, e cuja leitura se faz com agrado e proveito. Como elemento de propaganda recomenda-se também êste volume.

De facto, o seu organizador soube reunir, com mão de mestre, estudos e notas, que não só dizem particularmente respeito à Estremadura mas, também, a todo o país. E o estudioso de assuntos etnográficos bem como o curioso de temas sociais não perderão o seu tempo em ler estas páginas do magnífico Boletim, que, além de trazer elementos indispensáveis para o conhecimento da Vida dos Concelhos, trás um estudo notável de Luiz Teixeira sobre Salazar, e artigos sobre Pesca e Pescadores, Estremadura Artística e Folclórica, Frei Agostinho da Cruz, Serviços de Puericultura e o Problema das Comunicações.

Agradecemos o exemplar remetido à nossa Redacção.

Espectáculos

 ARQUIVO
 CP
 HISTÓRICO

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por UM ESPECTADOR

D. MARIA II

O **Conde Barão** — Sòmente na época de Carnaval foi admissível a reposição da comédia «Conde Barão», por que perdeu a oportunidade. Poderá haver ainda a classe dos «novos ricos», o que certamente não há, e se existem é muito encapotadamente, são os afonsistas, os camachistas, e tôda a série de «istas» que enxamearam Portugal antes do advento do Estado Novo, figuras que são, por assim dizer, as pedras de toque do enrêdo desta peça.

Fazendo a sua reposição a empresa Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, prestou um serviço enorme ao público actual que assim poderá ver a diferença de processos entre os políticos de 1918, data da época de peça, e os de 1941.

Nem se bebe vinho à saúde dos «luminares» dos partidos, nem se metem «cunhas» para livrar os mancebos da «vida militar», nem se arranjam lugares chorudos de «Directores de Banco» à fôrça de empenhocas escandalosas.

O «Conde Barão» foi uma coisa que existiu e já não volta, se Deus quiser. Foi uma peça muito oportuna como tantas outras que apareceram na ocasião da outra guerra e que, actualmente, não passam de tristes recordações.

«Conde Barão», como todos sabem, é uma das melhores produções de Ernesto Rodrigues, Felix Bermudes e João Bastos, e foi uma das coroas de glória do grande e saudoso mestre da cena portuguesa, Chaby Pinheiro.

Separar Chaby do «Zé Maria» ou êste daquele, é tarefa impossível. Habiúamo-nos tanto a ver aquêlê grande artista desempenhar aquele personagem que, se aparecesse um outro actor de maior talento e de envergadura superior, mas, com outro «físico» e que se propusesse interpretar o «Zé Maria» de uma maneira diferente, ninguém o tomava a sério, porque o «Zé Maria» era Chaby Pinheiro e Chaby era o «Zé Maria».

Parece-me que não houve ninguém que não visse esta comédia que deu imensas representações e rios de dinheiro, e certamente continuaria a dar se não tivesse, como já disse, perdido a oportunidade.

Vilaret encarregando-se, como actor disciplinado, que é, do protagonista, deu mais uma grande prova do seu valor histriónico. Talentoso, correcto, consciencioso, estudioso e meticoloso, soube dar ao «Zé Maria» uma feição completamente diferente e muito sua; e ser-lhe-ia facilímo imitar, êle que é um magnífico imitador. Muitos parabens, Vilaret.

Amarante voltou ao seu papel de «Sebastião» que creou quando era mais novo e mais magrinho. Também não admira: já lá vão 21 anos.

Numa interpretação certa e num conjunto brilhantíssimo, tomámos apontamento de Amélia Rey Colaço, Maria Clementina, Adelina Campos, Raúl de Carvalho, Samuel Diniz, Mário Santos, e ainda a colaboração episódica, mas, valiosa de Adelina Abranches, Lucília Simões e Palmira Bastos.

Emfim «Conde Barão» foi um espectáculo muitíssimo próprio para a época carnavalesca, onde a «varinha mágica» de Amélia Rey Colaço e Robles Monteiro, continua a fazer milagres, como o foram o «Solar dos Barrigas», a «Verben» de La Paloma» e o «Pão de Ló».

VARIEDADES

A **Bisbilhoteira** — Várias obras primas do teatro português são devidas ao talento admirável de Eduardo Schwalbach Lucci. Desde o «Intimo» aos «Postiços», desde o «Poema de Amor» até à «Bisbilhoteira», passando pelo «Parlapatão» (a mais fraca de todas) que série de peças de espírito profundo de observação, dissecando e mostrando as figuras e caracteres que constituem os ridiculos da sociedade, sempre com uma graça e uma verdade sòmente igualáveis ao talento genial do autor.

Na «Bisbilhoteira», peça que agora nos interessa, a técnica é segura, as cenas bem divididas, o diálogo animado e cheio de espírito. Fazer a sua crítica, era obra extemporânea, visto que tanto os jornais como o público já há muito a apreciaram devidamente.

Foi a sua reposição anunciada para sabado 15 de Fevereiro, dia do grande ciclone. E como não houve luz, ficou transferida para domingo 16, em «matinée». O ciclone tinha devastado por completo a cabine eléctrica do Parque Mayer, onde está situado o teatro Variedades.

No referido domingo, às 16 horas precisas e perante uma sala completamente «à cunha», apareceu no palco o actor Alfredo Ruas, dizendo que a luz eléctrica continuava a faltar, mas que a representação da peça se ia fazer, sem prejuízo

para o público, visto que as condições de claridade do Variedades o permitiam.

O público aceitou de bom grado as explicações de Alfredo Ruas e assim se assistiu à representação da célebre comédia de Schwalbach. Os artistas sem caracterização (excepto António Silva, que poz uns bigodes, não sei para quê), sabendo todos os papéis (o que é raríssimo), pois não se enganaram e o ponto não tinha luz, deram à peça um ritmo bastante acelerado, afim de se aproveitar a claridade da sala, havendo intervalos curtíssimos (donde se prova de que não são necessários os do tamanho da légua da Póvoa).

As gargalhadas estrepitosas dos espectadores, muitas vezes tapando por completo o que os artistas diziam, mostraram bem que o agrado supriu completamente a deficiência de que a empresa aliás não foi culpada.

Maria Matos foi admirável, dando com a sua habitual proficiência o prototipo da bisbilhoteira, que tudo enreda. O seu trabalho foi soberbo. Não copiando o trabalho de Jesuina Saraiva nem o de Adelina Abranches, intérpretes anteriores, apresentou um trabalho muito seu e digno de mestre. Ou ela não fôsse ilustre professora do Conservatório.

António Silva perfeitamente à vontade, com uma graça muito natural. São estes os principais personagens. Os restantes papéis foram distribuídos a Maria Helena, Amélia Pereira, Jesofina Silva, Sofia Santos, Maria Guimarães, Hortense Rizzo, Alfredo Ruas, Mendonça de Carvalho, Alberio Ghira, Octávio Bramão, António Cruz, Seixas Pereira, Carlos Barros, e apesar de terem muito pouco que fazer e dizer, no entanto contribuíram para o sucesso que teve e terá a «Bisbilhoteira».

TRINDADE

Zarzuela — Passar em revista todo o repertório que a companhia chamada de «zarzuela» tem apresentado no teatro da Trindade, seria uma coisa fastidiosa para os leitores e perderia a oportunidade.

Nos bons tempos do «D. Amélia» em que ali pontificavam Pilar Marti, Nadal e outros da mesma categoria, os espectadores apreciavam, com olhos de vêr, não só a técnica e o valor das peças, como também o trabalho dos artistas que pisavam o palco.

Hoje, porém, ninguém se preocupa com pequenas coisas de «arte» e apenas vai ao teatro para fixar a atenção na plástica feminina, no bom gosto dos cenários e das toilettes e na brêjeirice das cançonetas, muitas delas de sentido duvidoso.

É por isso que, quando se representa uma comédia fina e delicada ou um drama forte, ninguém vai ao teatro. Mas, quando aparecem espectáculos sem miolo, tolos e banais, o teatro enche-se de uma plateia em que abunda o «snobismo», porque os «diletanti» já não vão atrás do choro, como se costuma dizer.

Continuemos a seguir a grande máxima «preferi produtos portugueses» e lembremo-nos de que há bastantes artistas nacionais desempregados, e que ainda há alguns teatros fechados ou transformados em cinemas.

TEATRO DE REVISTA

Convencionou-se chamar «girls» àquelas raparigas que trabalham nos teatros de revista e são, por assim dizer, a mola real das mesmas nos números de conjunto, e que, sem o seu concurso, muitas teriam sossobrado e enfiado pela caixa do ponto.

Quem há que ligue importância ao seu trabalho este nuante? Quais são os críticos de teatro que lhes dedicaram já algumas linhas?

Todos eles e em resumo toda a gente, ao apreciar o seu

trabalho, limita-se a dizer: «que certas que elas estavam, que beleza de marcações!» Mas nenhum ainda disse que essas raparigas, sem ginástica de espécie alguma, sofrendo toda a casta de desconsiderações da parte dos ensaiadores, que, fiados no seu valor, dizem: «é preciso fazer isto, mas são incapazes de o executar», essas raparigas, como ia escrevendo, são exploradas até ao máximo, pois ganhando apenas vinte escudos por dia, são sacrificadas de dia nos ensaios e à noite subindo e descendo escadas, mudando constantemente de vestuário, sempre num vai-vem e corropio, gastando dinheiro em eléctricos e às vezes em «taxis», quando vão atrasadas ou quando saiem tardíssimo e que têm, dentro do teatro de revista, tremendas responsabilidades, muitíssimo superiores às dos artistas.

E depois, todo o seu trabalho é à força de ensaios, sem terem um professor competente que lhes dê lições de ginástica, fazendo das fraquezas forças, para que os movimentos sejam certos, pois basta um desencontrado, para estragar por completo o efeito de um número, e às vezes até o de quadro interpretado única e exclusivamente por elas.

No estrangeiro essas raparigas são bem pagas. Precisam de tratar da beleza tanto do corpo como do rosto, frequentando, para isso e com assiduidade, os vários Institutos de Beleza. Aqui, com vinte escudos diários, que mal chegam para comer, o que podem elas fazer? E muitíssimo fazem, com efeito, pois é um encanto vê-las trabalhar, limpas, ageis e bastante elegantes.

Não seria possível aos srs. empresários diminuir um pouco os grandes ordenados, alguns até exorbitantes, que dão a alguns artistas e aumentarem alguma coisa as vencimentos das «girls»?

Não as conheço, senão de vista, como todos os que frequentam os teatros de revista, e por isso mesmo tenho autoridade para as defender, porque não faço parte da pleiade de «coiós» que apenas as admiram sob o ponto de vista plástico e não pelo grande esforço que empregam para bem servir a «Arte» a que se dedicaram.

As «girls» para mim, têm muito mais valor do que alguns artistas que se dizem «vedetas» e que ganham contos e contos por mês.

APOLO

A grande paródia — A revista que se estreou no Apolo, fez sucesso. A ela me referirei no próximo número.

CARNAVAL NOS TEATROS

Não vale a pena referir-me aos diversos espectáculos realizados com «revistecas» que foram escritas apenas para a época carnavalesca.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «O Conde Barão».
TRINDADE — 21,30 — «Los Claveles» e «Agua, Azucarillos y Aguardiente».
AVENIDA — 21,45 — «O Professor Klenow».
APOLO — 20,45 e 23 — «A grande paródia».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «A Bisbilhoteira».
COLISEU — 21,30 — Um espectáculo moderno.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Balalaika».
OLIMPIA — 20,30 — «Família Jones em Hollywood».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Sapadores de Caminhos de Ferro

A última reunião do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Na reunião da Comissão Executiva do B. S. C. Ferro para o almoço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, que teve lugar em 16 de Agosto de 1940, foram encerradas as contas referentes ao almoço, que se realizou na Cidade de Santarém em 5 de Maio do mesmo ano, conforme consta do Balancete que, a seguir, publicamos.

Na mesma reunião, por proposta do presidente, foram guardados dois minutos de silêncio pelos camaradas combatentes falecidos.

A Comissão, depois de agradecer aos seus delegados todo o auxílio dispensado para o bom êxito das festas anuais, comemorativas da data do regresso do Batalhão a Portugal, e do agradecimento a todos os camaradas que, mais uma vez, compareceram a tão simpática festa, resolveu fazer nova comemoração em Lisboa, no dia 4 de Maio.

BALANCETE

Almôço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do B. S. C. F. expedicionários a França em 1917, que se realizou na Cidade de Santarém no dia 5 de Maio de 1940.

| | |
|--|-----------------|
| RECEITA: | |
| 153 inscrições a 40\$00 | 6.120\$00 |
| 1 » » 150\$00 | 150\$00 |
| | <hr/> 6.270\$00 |
| DESPESA: | |
| Almôço | 5.040\$00 |
| Lanches | 317\$90 |
| Águas minerais | 181\$50 |
| Despesas da Comissão em Lisboa e Delegações | 293\$15 |
| Despesas de expediente | 207\$00 |
| Gratificação por arranjo do quadro «Sempre Fixe» | 40\$00 |
| Fanions | 134\$50 |
| «Déficit» de 1940 | 28\$55 |
| | <hr/> 6.242\$60 |

Saldo para 1941, 27\$40.

Lisboa, 16 de Agosto de 1940.

O Presidente da Comissão Executiva
a) *Teófilo Leal de Faria*
Major de Engenharia

O Tesoureiro
a) *José Vaz Bandeira*

Os nossos mortos

JOSÉ DUARTE COSTA

Há poucos dias a morte arrebatou ao nosso convívio, ainda em vigorosa mocidade, a vida de um combativo e generoso amigo, o nosso bom camarada José Duarte Costa.



JOSÉ DUARTE COSTA

Ainda há poucos dias receberíamos aqui na Redacção da *Gazeta* a sua visita, e o seu permanente bom humor não deixava prever, de forma alguma, um desenlace tão rápido e uma morte tão inesperada. Sempre com uma esperança firme na vida e com uma graça espontânea nos seus ditos, José Duarte Costa tinha algo de poeta — ele que era

um excelente prosador — pela maneira com que architectava o seu sonho — um sonho de felicidade que nem sempre realizara, e a que a morte, agora, veio pôr côbro para sempre.

Lutador incansável, bateu-se pelo seu ideal com verdadeira energia e com arrebatado ardor, quer empunhando uma espingarda nas revoluções nacionalistas e patrióticas, em que foi aguerrido soldado, quer manejando a sua pena hábil e fecunda, ainda em pról dos bens mais altos da Pátria, nas lides insanas do jornalismo, em que foi, também, leal e vigoroso combatente.

A sua vida revestiu sempre o carácter da luta e do ideal, da sinceridade e do desassombro, quer nos domínios da política nacionalista, que sempre professou, com apaixonado entusiasmo, quer no campo dos seus interesses pessoais, em que procurava atingir legítimas aspirações. Se materialmente nem sempre conseguiu realizar, ou ver realizados os seus desígnios, místicamente cumpriu a sua missão de português e de homem e viu efectuados, ao clarão do ideal, todos os seus desejos. E quem viveu, como ele, amando as coisas da Pátria, morreu, certamente, com a serenidade e com a calma com que morrem todos os bons portugueses.

O funeral realizou-se, com grande concorrência, da capela do Cemitério dos Prazeres para jazigo de família.

A todos os seus parentes apresentamos os nossos sentidos pêsames.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 19, II série, de 23 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Para os devidos efeitos se publica que pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontravam prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15 do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, foram reformados, a partir de 31 de Dezembro findo, por terem atingido o limite de idade, o médico especialista Dr. João de Santana Leite e o médico efectivo da Assistência do Barreiro, Dr. Álvaro Roxanes de Carvalho, que à data do referido arrendamento eram, respectivamente, médico especialista e médico adjunto da 2.ª Secção Médica da rede do Sul e Sueste.

O «Diário do Governo» n.º 22, II série, de 27 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 20 do corrente:

Ana Maria da Silva Paranhos de Mira, dactilógrafa do quadro permanente — concedidos catorze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 21 do corrente:

Raúl Machado Lopes de Barros, chefe de secção do quadro permanente — idem trinta dias, idem.

Fernando Pinto da Mota, fiscal de 1.ª classe de exploração e de via e obras — idem trinta dias, idem.

O «Diário do Governo», n.º 24, II série, de 20 de Janeiro publica o seguinte:

Por contrato celebrado em 21 de Dezembro findo, aprovado em 7 do corrente por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Pompílio dos Santos Varanda, agente técnico de engenharia — nomeado, precedendo concurso documental, condutor de exploração de 3.ª classe do quadro permanente, ao abrigo do disposto nos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1936. (Este contrato foi visado pelo Tribunal de Contas em 23 do corrente mês. São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por contrato celebrado em 2 do corrente mês, aprovado em 14 por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

José Pinto Ramos, agente técnico de engenharia — nomeado, precedendo concurso documental, condutor de exploração de 3.ª classe do quadro permanente, ao abrigo do disposto nos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1936. (Este contrato foi visado pelo Tribunal de Contas em 21 do corrente mês. São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 25, II série, de 30 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 24 do corrente:

Francisco de Castro Freire, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 28 do corrente mês:

Manuel Jesus da Silva, desenhador contratado — concedidos mais trinta dias de licença para tratamento, a contar de 31 de Dezembro findo, nos termos do § único do artigo 13.º do decreto n.º 19:478. (São devidos emolumento).

Por despacho de 30 de Janeiro findo:

António Ferro Pontes, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos treze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 34, II série, de 11 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear vogais do Con-

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 26,16 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 |

selho Superior de Caminhos de Ferro, em harmonia com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, os cidadãos abaixo indicados:

Engenheiro inspector superior Raúl da Costa Couvreur, pelo Conselho Superior de Obras Públicas, nos termos da alínea c) daquele artigo.

Engenheiro José António Miranda Coutinho, pela Direcção Geral dos Serviços de Viação, nos termos da alínea d) do mesmo artigo.

Engenheiros Jaime Nogueira de Oliveira e Flávio Augusto Marinho Pais, de livre escolha do Governo, nos termos da alínea g) do mesmo artigo.

Engenheiro Álvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e António Amorim Vasconcelos Pôrto, pelas emprêsas ferroviárias, nos termos da alínea e) do mesmo artigo.

Engenheiro Mário de Sousa Drumond Borges, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto, provisoriamente, nos termos do § 2.º do mencionado artigo.

Por despacho de 5 do corrente:

José Perestrelo de Sousa Ferreira, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Luiz Augusto do Silva, mestre de obras, adido, nos termos de decreto n.º 26:504 — idem, idem, trinta dias.

Por portaria de 28 de Janeiro, findo, visada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente:

Reformados, nos termos dos artigos 23.º e 26.º a 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 da rede do Sul e Sueste dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicado, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

José Albino Armando, empregado principal — 669\$16.
 Marcelino Tristany Júnior, chefe de 3.ª classe — 482\$16.
 João da Lança Palma, factor de 2.ª classe — 205\$57.
 José Pebocho, maquinista de 1.ª classe — 914\$41.
 (São devido emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257)

Por portaria de 30 de Janeiro findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 6 do corrente:

José Júlio Martins Nogueira Soares, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente nesta Direcção Geral — exo-

nerado, a contar de 16 de Janeiro findo, por ter sido provido definitivamente num lugar de director de serviços da Câmara Municipal do Pôrto, nos termos do artigo 5.º do decreto-lei n.º 31:095, de 31 de Dezembro último. (Não são devidos emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 28 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 89m².88, situada entre os quilómetros 283,249.10 e 283,254.70 da linha férrea do Norte, para a construção de uma retrete no apeadeiro de Canelas.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 209m².75, à direita da linha férrea de Oeste, entre os quilómetros 125,543.70 e 125,589.70, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Cela Velha, freguesia de Cela Nova, concelho de Alcobaça e distrito de Leiria, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Augusto Bento 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.

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Pinto Caeiro para execução da empreitada n.º 33, da linha de Estremoz a Portalegre, de construção de terraplenagens, edificio de passageiros, cais coberto, cais descoberto, curraleta, plataforma, poço, tanque para lavar roupa, forno para cozer pão, fossa, instalação de um posto telefónico, vedações, plantações e aquedutos e calçadas grossas, respectiva-

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? 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 Cavalo, 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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

mente, no apeadeiro de Ribeiro do Freixo e na estação de Portalegre.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 114 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 18,205 e 18,293, 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 no lugar da Estação, freguesia de Muro, concelho de Santo Tirso e distrito do Porto, e confronta ao norte com Serafim Correia de Oliveira, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com o caminho público.

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

O «Diário do Governo», n.º 32, II série, de 8 de Fevereiro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 29:945, 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 do terreno, com a superfície de 12^m2,33, declarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 17, 2.ª série, de 21 do mesmo mês, com o terreno, confinante com o caminho de ferro, pertencente à firma Mendes, Meira & Nisa, Limitada, e cuja área é de 12^m2,33.

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica o despacho inserto no «Diário do Governo» n.º 23, 2.ª série, de 28 de Janeiro do corrente ano:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas por outras de betão armado do aqueduto situado ao quilómetro 130,923,80 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 24, II série, de 20 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 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se anuncia a anulação dos avisos ao público B. n.º 63, de 10 de Dezembro de 1926; A. n.º 230, de 6 de Outubro de 1929; A. n.º 238, de 10 de Dezembro de 1929; A. n.º 250, de 25 de Abril de 1930; A. n.º 288, de 4 de Abril de 1931; A. n.º 326, de 7 de Dezembro de 1931, e A. n.º 329, de 20 de Janeiro de 1932, que estabelecem prazos especiais de armazenagem gratuita nas estações.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, tornando extensiva

a aplicação do multiplicador 6 aos transportes de toros de eucalipto ou de pinho nacional sem casca.

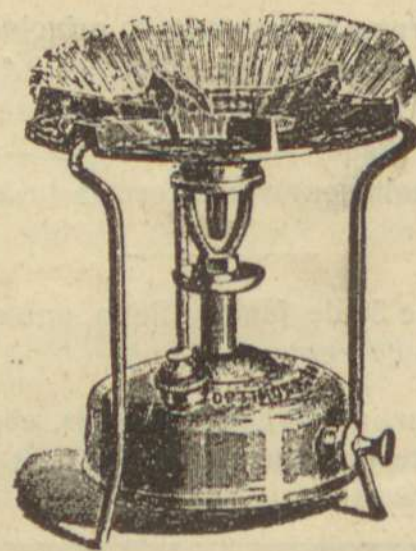
O «Diário do Governo», n.º 31, II série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual são anulados os preços especiais estabelecidos pelo aviso ao público A n.º 330, de 3 de Fevereiro de 1932, para o transporte de farinhas de trigo, milho, e de centeio da região da Extremadura espanhola para a Galiza.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual são suprimidas as bonificações estabelecidas pelo aviso ao público A n.º 244, para o transporte, em grande velocidade, de remessas de cerveja em barris com percursos iguais ou superiores a 200 quilómetros.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

“A Nova Loja de Candeeiros”



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

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

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942