

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

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: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid

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

1280

ABRIL 1941

A N O L I I I

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

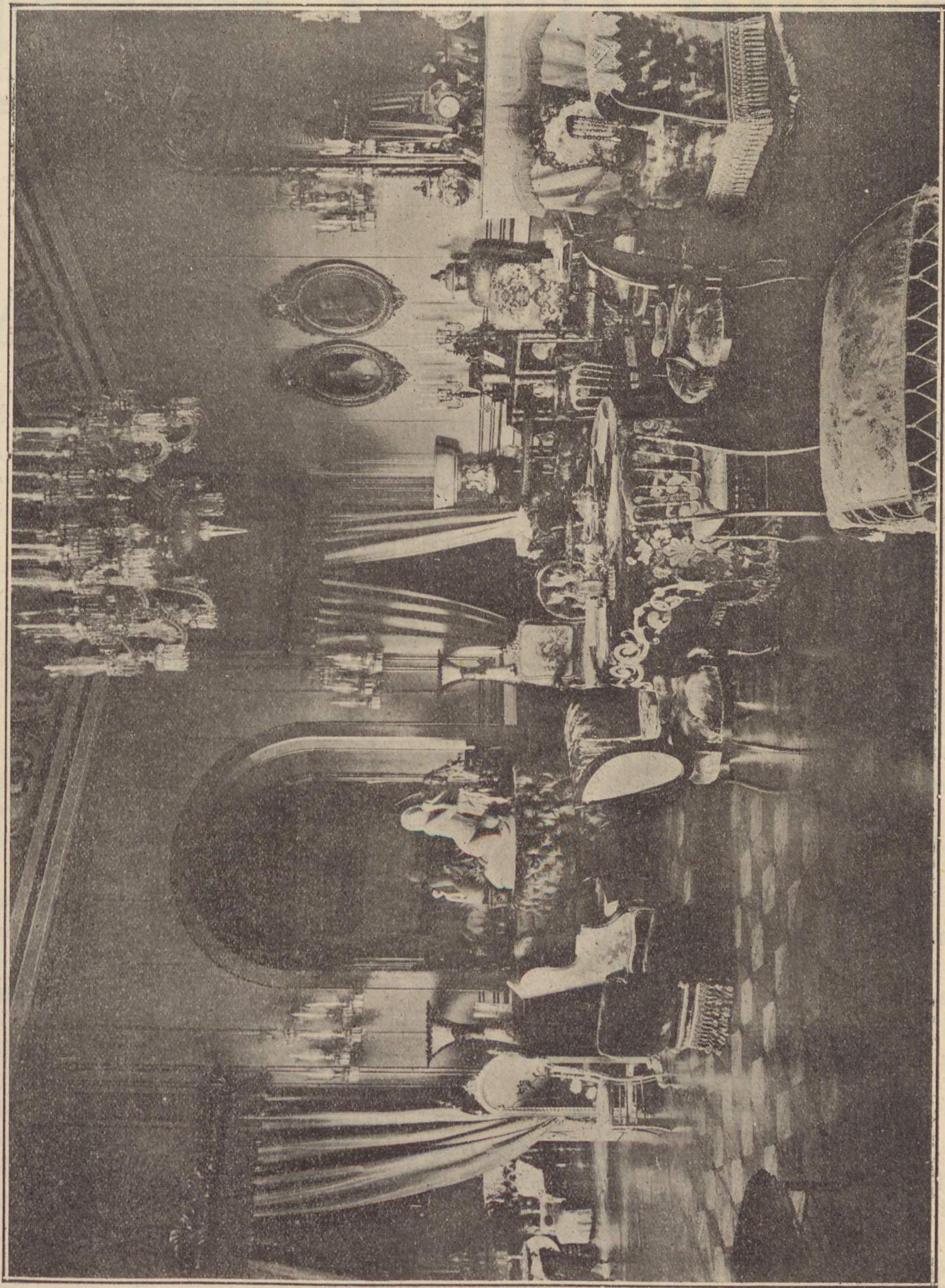
Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ



S U M Á R I O

<i>Lisboa, Palácio da Ajuda, Sala da Rainha</i>	215
<i>Aspectos da crise ferroviária, pelo Eng.^o J. Fernando de Souza.</i>	217
<i>Caminho de Ferro do Mondego—Linha de Arganil, Coimbra a Lousã e de Lousã a Serpins—A sua exploração pela C. P., por José Lucas Coelho dos Reis</i>	219
<i>Ecos & Comentários, por Sabel</i>	221
<i>Publicações recebidas</i>	222
<i>Parte Oficial</i>	223
<i>Imprensa</i>	225
<i>Caminhos de Ferro Coloniais</i>	225
<i>Gazeta dos Caminhos de Ferro, O nosso 53.^o aniversário</i>	225
<i>Panorama da Temporada Teatral, por Miguel Coelho</i>	226
<i>Há 50 anos</i>	228
<i>Liga dos Combatentes da Grande Guerra, (Relatório da gerência de 1939)</i>	228



L I S B O A — Palácio da Ajuda — Sala da Rainha

Aspectos da crise ferroviária

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

AGRAVA-SE a crise dos nossos caminhos de ferro por causas de ordem geral, cuja acção se manifesta há tempo e por outras ocasionais, que à guerra se podem atribuir, como são o encarecimento de materiais, a começar pelo carvão e dificuldades de os obter mesmo por alto preço.

Deixando de parte a linha suburbana do Estoril, electrificada e com tráfego intenso, temos tôdas as outras com diminuição de receitas, a ponto de se perguntar àcerca de algumas delas se não seria prático suspender a sua exploração.

Os que não são tão radicais pedem ao menos a modificação profunda das normas de exploração de modo a barateá-la e a atrair o tráfego pelas facilidades proporcionadas.

Esquece-se porém que essas transformações demandam as do material circulante, de modo que se mantenham comboios freqüentes, mais leves porém e que dêem lugar a menor despesa.

Outra causa da crise é a concorrência dos caminhões alugados em condições de facilidade e deficiências de fiscalização traduzidas pelo desvio de tráfego rico. Neste ponto decorrem os anos sem se defrontar enérgicamente com o problema e ficam desaproveitados estudos valiosos.

Temos as linhas da C. P., em que se englobaram as do Estado, a formarem o principal grupo de exploração de via larga. Junta-se-lhes, como unidade independente da mesma via, a da Beira Alta, bem administrada na crise que atravessa.

Poderiam resultar algumas vantagens de fusão das duas, sem resultados decisivos aliás na economia de ambas.

Há porém quem veja no vocabulo *fusão* a palavra mágica pela qual se resolvem tôdas as dificuldades.

Há três Companhias em linha de via estreita, de que são concessionárias ou arrendatárias? Vá de fundi-las e tôdas as dificuldades cessarão!

Como se não tivesse cada uma obrigações com encargos que se somam e uma dívida flutuante de vulto originada principalmente pelos atraços de liquidações do serviço combinado com a C. P., credora de avultadas quantias!

A administração comum dá lugar a insignificantes economias. Maiores podem provir da exploração unificada, sobretudo das oficinas comuns.

Para isso é preciso haver ligação das diferentes linhas: Côrrego com as da C. N. ou do Norte de Portugal, Tâmega com essas mesmas; Tua-Bragança com essas ou com Viseu, ficando por enquanto isolada a do Sabôr, que há quem queira suprimir, assim como a do Tâmega.

Não vi ainda fazer o cálculo do afluxo do tráfego e portanto da receita que trazem essas linhas às principais, de que são affluentes. Só assim se poderá determinar o seu valor real.

Não quere o Estado comparticipar dos encargos das linhas, repudiando sistemáticamente o verdadeiro conceito do serviço público aplicável aos caminhos de ferro para só os encarar como empresas indus-

triais que têm de viver dos próprios recursos.

* * *

Repetidas vezes, sem grandes ilusões aliás àcerca dos resultados, tenho pugnado — e continuarei pugnando — pela construção da transversal de via estreita de Trás-os-Montes, destinada a ligar entre si as linhas da mesma bitola do Minho, do Tâmega, do Côrrego e do Tua e possivelmente, em segunda fase, a do Sabôr.

Ocioso é recordar as razões de exploração comercial e militar, que aconselham essa ligação, tornando exequível à circulação do material de umas para outras linhas e comuns as oficinas com sensível economia.

Ao mesmo tempo a larga faixa transmontana ficaria cortada por essa transversal, o que facilitaria imenso as relações regionais.

Em vez desse razoável melhoramento, que tem sido preconizado sob o ponto de vista militar por pessoas autorizadas, aventurem-se artifícios complicados, dispendiosos e inconvenientes para assegurar a comunicação das diversas linhas de via reduzida afluentes às do Douro.

Preconisa-se um terceiro carril na linha do Douro entre a Livração e Pocinho ou pelo menos até Foz Tua, sem se atentar nas grandes dificuldades resultantes para a exploração da coexistência, nas estações tão acanhadas, das duas larguras de via numa extensão de 117 quilómetros da Livração ao Pocinho ou de 85 da Livração a Tua.

Perante essas dificuldades e complicações surgiu a ideia de estreitar a linha do Douro em toda a sua extensão, impondo-lhe baldeações nos extremos, de Ermezinde à Barca de Alva.

Esquece-se a importância atribuída à via larga, que determinou pesados encargos de construção, anulados com a transformação suposta.

Renuncia-se assim à ligação internacional, que não é para desprezar, à continuidade de via nas linhas de Minho e Douro, tão útil para as relações com a linha do

Norte e sobretudo com a estação de Gaia, que evita baldeações dos vinhos.

Em tempos melhoraram-se de tal modo os transportes na linha do Douro que os vinhos eram transportados quase em grande velocidade, isentos assim de avarias e roubos, que se dão nos barcos.

Cessaria a vantagem de carruagens directas para certas ligações.

Se ao delinear a nossa rede tivessemos ponderado a conveniência da via geral de 1^m ou, quando muito, de 1^m,44, com baldeações na fronteira em coincidência com formalidades aduaneiras!

Não! Considero êrro palmar essa renúncia à uniformidade das vias do Minho, Douro e Norte.

Conforme ponderei em determinada altura, os transportes para Gaia faziam-se com tal rapidez que os vinhos abandonaram quase por completo a via fluvial.

Trazia-se a via estreita do Douro ao Pôrto, ou fixava-se Ermezinde para ponto de baldeação? Em qualquer dos casos, que perturbações dos serviços de exploração pela renúncia à unidade de via nas linhas.

É porventura para desprezar a despesa exigida pelo estreitamento da via, que tem de abranger toda a sua extensão de Ermezinde à Barca de Alva, com renúncia à continuidade da via através da fronteira?

É certo que o tráfego internacional representa uma parcela de pouco valor, mas depois de normalizada a economia espanhola e passada a crise da guerra, haverá possibilidades de tráfego susceptíveis de desenvolvimento, que aconselham a conservação das actuais condições de exploração.

A remodelação administrativa das companhias de via estreita tem de ser feita com larguesa e segurança de vistas, conjugadas com a revisão da legislação do automobilismo e com sacrifícios do Estado que lhes assegurem condições de vida.

Há sobretudo que adoptar o verdadeiro critério relativo à natureza dos serviços ferroviários, serviços públicos com tantos direitos ao auxílio do Estado, como os de estradas ou de portos.

Caminho de Ferro da Mondego

Linha de Arganil—Coimbra a Lousã—e de Lousã a Serpins

A sua exploração pela C. P.

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

II

A exploração da linha de Coimbra a Louzã, deu, nos anos que vou citar, os seguintes prejuízos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

1919	117.716\$89
1920	237.726\$61
1921	292.977\$03
1922	285.469\$57
1923	472.055\$36
1924	690.933\$17

Verifica-se assim que a tendência bem clara da insuficiência da exploração da linha Coimbra-Louzã era cada vez maior, em virtude da depreciação constante que a nossa moeda ia sofrendo, segundo o valor médio anual da libra cheque pela cotação de Londres, a qual tendo sido em 1913 de 5\$23,5, tomou nos referidos anos a seguinte expressão:

1919.	8.19,6
1920.	18.32,9
1921.	39.38,4
1922.	65.08,4
1923.	109.71,4
1924.	133.95

Refiro-me apenas até 1924, por ter sido neste ano que se fez novo contrato entre a C. P. e a Companhia do Mondego, para a construção e exploração do novo lanço da linha de Louzã a Arganil, compreendido entre Louzã e Serpins, contrato que tem a data de 30 de Abril de 1924.

A descida vertiginosa do valor do escudo, dando causa à subida de todos os materiais e arti-

gos necessários à exploração dum caminho de ferro, e ao aumento inevitável do vencimento de todos os seus empregados, havia fatalmente produzir as suas funestas consequências nos resultados anuais da exploração da linha Coimbra-Louzã, em prejuízo da C. P., não só por ser de muito escasso rendimento, mas muito principalmente pelas ruinosas condições do contrato de 22 de Novembro de 1904, motivo porque o único caminho que estava claramente indicado da parte da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, era ter procurado o meio de terminar por sua conta com a exploração da referida linha o mais rapidamente possível, o que não seria difícil, e com o que se teria prestado um alto serviço, não só aos accionistas da C. P., mas também a toda a Nação — e nunca colaborar directa ou indirectamente para que se construísse o trôço Louzã a Serpins, e muito menos na sua exploração.

É que a experiência, desde o primeiro dia da sua exploração estava feita e bem à vista, de forma a não deixar a mais pequena dúvida ou ilusão no espírito de ninguém, à medida que os anos iam avançando. O que é certo, porém, é que em vez de se ter procedido assim, cometeu-se o grave erro de se fazer um novo contrato entre a C. P. e a Companhia do Mondego em 30 de Abril de 1924 para a construção do pequeno trôço da Louzã a Serpins e sua exploração pela C. P., quando o que se devia era ter-se procurado nessa altura substituir a linha para via reduzida, e ao mesmo tempo acabar-se com o ruinoso contrato de 22 de Novembro de 1904 ao abrigo da sua condição 10.^a, que diz:

«Depois dos primeiros 25 anos, a Companhia Real continuará com a exploração da linha, nas

POUN mesmas condições, até à extinção do passivo da Companhia do Mondego».

CP
Histórico

Assim, tendo começado a exploração da linha Coimbra a Louzã em 16 de Dezembro de 1906, os 25 anos terminariam como terminaram no dia 15 de Dezembro de 1931, exploração esta que só devia ter continuado a meu parecer até à extinção do passivo da Companhia do Mondego, que em 31 de Dezembro de 1923 era já inferior a dois mil contos, passivo este que por certo estaria quase extinto quando terminassem os 25 anos a que se refere a já citada condição 10.^a — O que equivale a dizer, que a exploração da referida linha, que tão ruínosa tem sido para a C. P., já poderia ter terminado por conta desta Companhia, há seguramente uns 8 anos.

Estou plenamente convencido que se da parte da C. P. tivesse havido este firme propósito, nunca a Companhia do Mondego teria pensado no prolongamento da linha de Lousã a Serpins, no que se teria prestado um alto serviço à Nação, e muito especialmente à C. P., porque tem sido esta afinal que tem suportado mais o pesado contrapeso da linha Lousã a Serpins — e assim ter-se-ia resolvido já, se seria mais conveniente para a região e portanto para a Nação modificar a linha, de via larga para via reduzida, levando-a só de Coimbra a Santa Comba Dão por Arganil, ou prolongá-la também desta importante vila até à Covilhã — ou ainda se seria mais conveniente arrancar a linha de Coimbra a Lousã, substituindo-a pela Camionagem.

Compreende-se muito bem que tivesse havido da parte da Companhia do Mondego um alto interesse no prolongamento da linha de Lousã a Serpins, para se poder justificar melhor a continuação da exploração da linha Coimbra a Lousã, que tão bons resultados lhe estava dando, à custa bem entendido da C. P., por ter sido esta quem tem suportado todos os prejuízos por insuficiência de receita,

prejuízos que a partir de 1926 têm andado à roda de mil contos por ano, tendo atingido em 1927 a importante quantia de 1.194.820\$94, o que levou o Conselho Fiscal da C. P. no seu Relatório respeitante ao exercício do referido ano, a dar sobre o assunto o seguinte parecer:

«O contrato de 22 de Novembro de 1904 com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego que se encontra em vigor, e que temos de respeitar, impõe à nossa Companhia uma situação que as circunstâncias atuais da exploração da linha não comportam, e cuja resolução na defesa dos nossos interesses, terá que ser enfrentada na primeira oportunidade».

Passou-se isto há uns 14 anos. Não terá havido até hoje oportunidade para se ter enfrentado tão importante assunto, na defesa dos interesses da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como aconselhou o Conselho Fiscal desta Companhia em 1927?

Devo porém dizer que a meu parecer a condição 10.^a do Contrato de 22 de Novembro de 1904 está plenamente em vigor, e que o passivo resultante dos encargos da construção e exploração da linha Coimbra a Lousã a que se refere a indicada condição, deve estar desde há muito extinto, e por este motivo a exploração da referida linha pode terminar quando a C. P. assim o entender, na defesa dos interesses, que o mesmo é dizer, na defesa dos interesses dos accionistas, únicas vítimas afinal de casos desta natureza. E o Estado é o seu principal e mais importante accionista.

N. da R. — Não se deve esquecer que maior ou menor a linha da Lousã tem trazido à do Norte tributo apreciável de tráfego que veio engrossar nela o rendimento e atenuar o prejuízo real, referido unicamente àquela linha.



Ecos & Comentários

Por SABEL

"Ferrocarriles y Tranvias"

ESTA admirável Revista mensal completou no mês passado uma dezena de anos de existência. É com um número vulgar que esta publicação comemora esse facto, explicando aos seus colaboradores e amigos a acção desenvolvida durante o período da saída do seu primeiro número até ao presente, não esquecendo as amarguras passadas durante a guerra civil.

Através das muitas dificuldades que não são fáceis de vencer pelo menos por estes anos mais próximos, Ferrocarriles y Tranvias vai marcando a sua acção em prol dos caminhos de ferro espanhóis.

Ferrocarriles y Tranvias tem de vencer, porque é uma Revista que, apesar de neta da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de Portugal e Espanha, como foi há 50 anos, e assim nova, defende com altivés os interesses ferroviários, com critério e inteligência.

Vão os nossos parabens para os seus directores, chefe da redacção, e colaboradores em geral.

A Josephine, na Trindade

FIZEMOS referência no número de 16 de Março desta Revista à Companhia de Zarzuela que no Teatro da Trindade se apresentou rotulada de primeira Companhia espanhola de Calderon de Madrid e que durante os trinta dias do contracto nos deu algumas — embora poucas — noites de prazer, e fizemos também referência às nunca esquecidas e estúpidas atitudes da Emprêsa que durante esse tempo poz em desassossêgo permanente os pobres espectadores que caíram em fazer assinaturas para aquelas dez récitas extraordinárias, e realmente bem extraordinárias.

Decididamente está em maré de azar o nosso antigo teatro da Trindade, onde as boas e honestas Empresas nos deram opereta bela em que se salientaram Angela Pinto, Medina de Sousa, Carlos Santos, Gomes e outros artistas de saudosa memória. Noites gloriosas ali passámos e o público de então era tratado com estima, com delicadeza e com atenção. Vem agora uma Emprêsa de que não se sabe quem são os emprezários e vá de ludibriar o público por todos os processos.

Contrataram agora a Josephine, aquela Josephine que há bons 20 anos vimos nos «Cabarets» de Paris, a dar uns saltos e a cantar canções negras. E o público acorreu logo ao Trindade e devorou os bilhetes que encontrou na bilheteira e na mão dos contratadores, esquecendo-se já da série de partidas que lhe fez a Emprêsa durante a temporada da última Companhia de Zarzuela.

Dizem os espectadores que aquilo foi uma vergonha e dizem os jornais que aquilo foi uma pouca vergonha e que não há memória de se organizar um espectáculo como aquèle, que, nouros tempos, fazia voar as «pedras di a calçada».

A volúpia das alturas

O Caminho de Ferro começou já a atravessar as montanhas. É um facto. Partimos de Garmisch-Partenkirchen em direcção ao lago Eibsee. As amplas e cómodas carruagens azuis seguem, correm sobre uma via férrea de construção normal. Ao sair, porém, da estação de Eibsee, o viajante encontra-se num mundo fantástico... Bosques inteiros de árvores torcidas... A par das árvores, surgem os postes de ferro que sustêm os cabos da corrente eléctrica.

O combóio avança inclinado. A certa altura, para uns momen-

tos para dar aos viajantes a oportunidade de contemplarem o soberbo panorama e de respirarem o ar puro da montanha.

O combóio venceu, nesta parte da linha, uma inclinação de 25°. A entrada do tunel mostra-nos as suas fauces escuras. Vamos despedir-nos do mundo risonho dos vales e das povoações, dos bosques e dos lagos... Vamos, por assim dizer, subir de olhos tapados. Trata-se de 5 km. de tunel com uma curva apenas, para vencer um desnível de mil metros.

Passámos através de rochas e penedos que, antes, haviamos julgado inacessíveis. Subitamente, surge na parede do tunel um cartaz intensamente iluminado, que parece gritar: «Pontresina», 1728 metros». A este cartaz, seguem-se outros que vão indicando o progresso da ascenção. O combóio encontra-se, sucessivamente, à altura do Wank (1.780 m.) do monte St. Moritz, a 2.000 metros acima do nível de Berlim, do Passo Julian, do cume do monte Saentis (250 m.) e poucos minutos depois, o combóio comece de novo a descer, mas... esta «descida» é apenas uma ilusão dos sentidos. Acostumados à inclinação de 25° os passageiros entram, de súbito, no trôço horizontal da via férrea que conduz à estação de «Schneefernerhanos» e, por contraste, julgam que o combóio comece a descer de novo.

O viajante espera, ao aparecer-se, que ficará cego pelo sol deslumbrador da alta montanha, mas, no entanto e felizmente, nada disso acontece.

Apela-se como que numa estação subterrânea de um metropolitano, iluminado artificialmente e separada por um muro hermético do imenso mar de gelo do «Zugspitz-Platt». Graças a este muro, os passageiros evitam ser recebidos por um verdadeiro furacão gelado pois se a extremidade superior do tunel tivesse sido deixada aberta, a corrente aérea que nêle se teria formado, devido à diferença de temperatura das duas extremidades, teria força suficiente para derrubar os combóios e tornar a saída impossível aos passageiros.

Dois cais polares, cinzentos e felpudos, dão as boas-vindas aos recém-chegados e conduzem-nos às dependências do hotel «Schneefernerhaus».

Está-se a 2.650 metros de altitude e no entanto parece-nos a coisa mais natural do mundo disfrutar-se o prazer de uma mesa bem servida e poder regar os saborosos manjares com boa cerveja de Munique ou até com bom Champanhe.

Um aniversário

DIZ o «Boletim Cultural de Informações» que o conhecido dirigente da indústria alemã de locomotivas, Eng.º Dipl. Hans von Goutard completou recentemente 70 anos. Von Goutard nasceu em 1870 em Glueksbrunn perto de Meiningen. Fez os seus estudos na Escola Superior de Engenharia em Genebra, Berlim e Dresden. Em seguida foi assistente do Instituto Técnológico da Escola Superior de Dresden e em 1895 entrou ao serviço das fábricas Henschel. Foi primeiro director dos serviços de construção de locomotivas passando rapidamente a colaborar com a direcção como conselheiro. Em 1922 a indústria alemã de locomotivas honrou-o com a nomeação para membro da direcção da Associação de Construtores de Máquinas. O Instituto Superior Técnico de Dresden conferiu-lhe o título de doutor honorário.

A festa brava

O «Diário de Lisboa» publicou esta interessante notícia: «Os toureiros espanhóis estão, há uma semana, subordinados a um regulamento que foi redigido por uma junta presidida por Tomás Borrás, como chefe do Sindicato Nacional de Espectáculos, e da qual fazem parte, entre outros, Eduardo Pagés, como empresário.

Começa o novo regulamento por excluir as mulheres da lide tauromáquica a pé, sendo-lhes, porém, permitido que a pratiquem a cavalo.

Os matadores, cuja antiguidade passa a ser a da alternativa em Madrid, estão divididos em várias categorias.

Da categoria especial fazem parte: Marcial Lalanda, Vicente Barrera, Victoriano La Serna, Juanito Belmonte, Manoleto, Gallito e

Pepe Luiz Vazquez, por ordem de antigüidade. Da categoria seguinte fazem parte: Jaime Noain, El Estudiante, Pepe Bienvenida, Jaime Pericás, Curro Caro, Rafaelito e Paquito Casado.

E da última, pelo número de corridas, que não pelo mérito: Chicoelo, Villalta, Niño de la Palma, Cagancho, Pepe Amorós, Maravillns, Pascual Marquez e Gitanillo de Triana.

Dos novilheiros, figuram em categoria especial Pedro Barrera, António Bienvenida e Andaluz. Na categoria seguinte fazem parte: Joselito de la Cal, Niño del Barrio, Martin Bilbao, José Chalmeta, Varelo, Sanchez Mejias, Morenito de Valencia, Morenito de Talavera, Juan Lopez Lago, Martin Vasquez, Miguel Pino, Parrao, Boni, Domingo e Pepe Dominguin, Yoni e Dionisio Rodriguez.

Os soldos fora de Espanha, sofrem vários aumentos, e o de 20% nas praças de Portugal. Os matadores de touros não poderão contratar-se por menos de 5.000 pesetas, por mais infima que seja a sua categoria, e os de novilheiros por 2.000.

O progresso do ferro no Brasil

TEM sido surpreendente o progresso do ferro no Brasil desde o ano de 1930. Contudo o consumo de materiais ferrosos é ainda muito escasso, e não condiz, de modo algum, com a vontade de progredir que se assinala em todos os ramos de actividade no Brasil. A população brasileira é hoje avaliada em perto de 45 milhões de habitantes, enquanto a Argentina não vai além de 14 milhões. Como a Argentina consome uma média anual de 750.000 toneladas de materiais ferrosos e o Brasil apenas uma média de 470.000 toneladas, verifica-se que o consumo nesse país é de 10 quilos e na República vizinha de 53 quilos. O consumo nacional, por Estados, representa assim: São Paulo, menos de 44 quilos; Rio Grande do Sul, 29 quilos; Distrito Federal, 24 quilos. O Estado do Rio e Minas Gerais consomem o mesmo volume que o Distrito Federal.

A Argentina não conta com depósitos de ferro e assim é obrigada a importar a quase totalidade do aço que consome, e só agora começa a montar uma indústria pesada em larga escala. Trata-se, porém, de uma indústria que dependerá sempre das matérias primas estrangeiras, o que já não sucede com o Brasil, pois que dispõe de todos os elementos para se transformar num grande centro produtor de minerais, tanto em bruto como trabalhados.

Salienta há dias «O Brasil Ferro-Carril» o progresso obtido em matéria de depósitos populares nos estabelecimentos de crédito do país, mostrando como a curva ascendente desses depósitos revela o enriquecimento progressivo do homem brasileiro. Não há povo culto, diz o articulista, que não seja rico, como a riqueza depende estreitamente da cultura. Assim, o facto das novas gerações de brasileiros estarem orientando a sua inteligência mais para a ciência do que para as letras constitue, não há dúvida, um sintoma animador. Porque cabe a essas gerações o papel de descobrir o Brasil. Não fôra esse desconhecimento, a par da carência de técnicos nacionais, e não se explicaria que ainda agora dos Estados Unidos viesse uma comissão de geólogos verificar quais são as possibilidades reais em matéria de minerais de que dispõe o Brasil.

O que lêem os ferroviários

A biblioteca do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, recentemente fundada e que, por esse facto, é constituída apenas por 462 volumes, registou, em 1940, um movimento de 225 leitores e 341 livros consultados.

E que lêem os nossos ferroviários? Um mapa com o género de livros requisitados elucida-nos cabalmente.

Dos 341 livros requisitados, os romances figuram em primeiro lugar, com 316 requisições; em seguida, a História, com 9 consultas, depois as Viagens e Aventuras, com 6 volumes, as Ciências e Artes com 5 espécies, o Teatro com 3 volumes, a Poesia com 2 livros. Nenhum livro sobre «Instrução Profissional» foi consultado.

A vida é verdadeiramente agradável quando podemos vivê-la ou imaginá-la diferentemente. É por isso que, em toda a parte e em todas as profissões, os romances são os livros mais procurados, os livros que de ano para ano têm mais leitores.

Publicações recebidas

La Pensée de Salazar — Éditions S. P. N.

O Secretariado da Propaganda Nacional editou em língua francesa uma interessante recolha de pensamentos de Salazar, extraídos dos seus discursos, das suas notas oficiais, dos seus relatórios e vários outros documentos. O eminentíssimo estadista neste resumo da sua vasta obra política não sofre, porém, diminuição na sua personalidade inconfundível. Os trezentos pensamentos que enchem as páginas deste livro foram agrupados em onze capítulos, que correspondem a onze assuntos diversos. E o pensamento político de Salazar aparece-nos, por isso, claro, sem interrupções, sem saltos bruscos, com unidade.

Escrever bem, deve ser sempre sinónimo de pensar bem. E se nas palavras do sr. Presidente do Conselho nós admiramos um Mestre do Nacionalismo Português e o Estadista, que, dentro das verdades portuguesas e eternas, procurou colocar o país perante as realidades do presente, não em posição subalterna, mas em posição consciente, definida, de nação que sabe o que quer e o que vale, igualmente admiramos o escritor, de perfeito recorte clássico.

«La Pensée de Salazar» é, como a sua tradução em francês o indica, um livro destinado a estrangeiros. Se é certo que com ele se procura tornar mais conhecida uma das mais altas figuras de estadistas de toda a história de Portugal, não é menos certo que, com essas páginas, se alcança para a inteligência e para a cultura nacionais um novo motivo de orgulho e de glória.

Boletim do Trabalho Industrial (Serviço Metrológico).

Encontra-se publicado o n.º 162 do Boletim do Trabalho Industrial (Serviço Metrológico), referente ao ano de 1938. Além de várias informações sobre os serviços da Comissão Internacional de Pesos e Medidas, estatísticas, contém também notícia circunstanciada de novos aparelhos de pesar ou medir, que foram adoptados; ocupa-se de legislação e transcreve posturas publicadas, em diversos concelhos, de 1937 a 1938.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado.

Federação Nacional dos Produtores de Trigo — Relatório e Contas de 1939.

Encontram-se publicados em volume o «Relatório e Contas» da gerência de 1939 da Federação Nacional dos Produtores de Trigo. É um volume que se compulta com interesse. Por ele vemos que nesse ano a colheita de trigo nacional, no continente, foi de quase 326 milhões de quilogramas, a quantidade, de facto, que se consome na metrópole, durante o ano. Na produção, o distrito de Beja ocupa o primeiro lugar com 28.626.545 quilogramas. Evora, que ocupa o lugar imediato, produziu apenas 13.808.732.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo» n.º 61, II série, de 15 de Março publica o seguinte:

Por despacho de 11 do corrente:

António de Sousa Bandeira, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos doze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 67, II série, de 22 de Março, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que em 1 de Março corrente foi demitido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, por ter sido julgado incapaz de todo o serviço e não ter direito à reforma, o serralheiro de 6.ª classe das oficinas de Campanhã (rêde do Minho e Douro) Pôncio Mendes Soares, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de aprendiz contratado.

O «Diário do Governo» n.º 61, II série, de 15 de Março, 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 Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 19 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro fixando preços para o aluguer de terrenos disponíveis em todas as estações das linhas exploradas pela mencionada Companhia.

O «Diário do Governo» n.º 68, II série, de 24 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias do continente,

pelo qual é substituída por outra a rubrica «Relógios» (excepto os de algibeira) e alteradas as actuais condições aplicáveis às rubricas:

- 1) Máquinas de relojoaria.
- 2) Mostradores para relógios.
- 3) Peças de máquinas para relojoaria.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º de decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias do continente, alterando os preços que actualmente vigoram para o transporte das remessas de lã lavada em rama.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual é anulado o aviso ao público A. n.º 510, de 4 de Novembro de 1936, que estabeleceu o preço especial de 48\$25 por tonelada às remessas de adubos expedidas de Praias-Sado, em regime de vagão completo, para as estações de Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António e Lagos.

O «Diário do Governo» n.º 61, II série, de 61 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovado o tipo de automotora resultante de transformação efectivada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga de uma camioneta Panhard.

O «Diário do Governo» n.º 46, III série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas
e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

(Sul e Sueste)

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

José do Café, guarda-barreira, reformado n.º 514, fale-

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

cido em 6 de Janeiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Maria Jacinta e Rosa de Jesus Café, viúva e filha do mesmo.

Manuel Braz, fogeiro de locomóvel, contribuinte n.º 3:164, falecido em 23 de Janeiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Maria da Conceição Faísca e Celso, viúva e filho do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 52, III série, de 5 de Março, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Valério Alves Mendes, estereotipador, reformado n.º 1:110, falecido em 13 de Janeiro de 1941, à qual se habilita, nesta data, Eugénia Laura Alves Mendes, filha do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 56, III série, de 10 de Março, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manual dos Santos (1.º), maquinista de 1.ª classe, reformado n.º 634, falecido em 16 de Fevereiro de 1941, à qual se habilita, nesta data, Maria Firmino dos Santos, viúva do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 62, III série, de 17 de Março, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêsto anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por António Modesto, faroleiro, reformado n.º 2:020, falecido em 5 de Fevereiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Gertrudes, Pontes, Maria, José, Maria Antónia e António, viúva e filhos do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 63, III série, de 18 de Março, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêsto anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões

dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Carlos Alberto Viana, empregado de 1.ª classe do Minho e Douro, falecido em 11 de Janeiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Maria Alves Viana e Estréla Cândida da Cunha Viana, viúva e filha do aludido agente.

José Caldeira, contínuo, reformado, do Minho e Douro, falecido em 14 de Janeiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Arminda de Jesus Amaral e Maria Amélia do Amaral, viúva e filha do aludido reformado.

António de Sousa Carvalho, revisor, reformado, do Minho e Douro, falecido em 24 de Janeiro de 1941, à qual se habilitam, neste data, Maria Silvana de Sousa Carvalho e Maria Emilia de Sousa Carvalho, filhas do aludido reformado.

Joaquim Maria Rebêlo, servente, reformado, do Minho e Douro, falecido em 1 de Fevereiro de 1941, à qual se habilita, nesta data, Constância de Jesus, viúva do aludido reformado.

Joaquim Teixeira, capataz geral, reformado, do Minho e Douro, falecido em 6 de Fevereiro de 1941, à qual se habilita, nesta data, Aurora Teixeira da Costa, filha do aludido reformado.

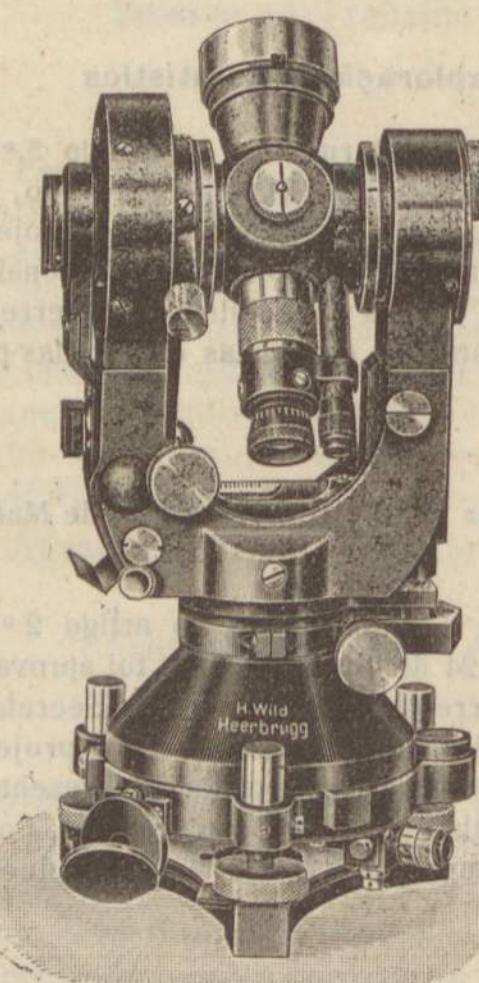
António dos Santos, guarda de via, reformado, do Minho e Douro, falecido em 11 de Fevereiro de 1941, à qual se habilita, nesta data, Joaquina Marques da Silva, viúva do aludido reformado.

Alberto Robrigues, carregador, reformado, do Minho e Douro, falecido em 19 de Fevereiro de 1941, à qual se habilitam, nesta data, Emilia Barbosa, Rita Barbosa, Maria Barbosa, Amélia Barbosa, António Rodrigues, Alberto Rodrigues e Jerónimo Rodrigues, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

TEODOLITO UNIVERSAL T2

WILD
HEERBRUGG



Todos os teodolitos WILD são caracterizados pela leitura simples dos limbos, o manejo fácil, a grande precisão e o peso reduzido.

5 modelos, com diversos acessórios, correspondem a utilizações muito variadas, permitindo aos operadores escolher aquêle que se adapte melhor aos seus desejos.

QUEIRA PEDIR CATÁLOGOS E PREÇOS

Teodolito Universal
WILD T2 para tri-
angulações, poligo-
nação, tacheometria

REPRESENTANTES-DEPOSITÁRIOS:

PIMENTEL & CASQUILHO, L.º DA

ENGENHEIROS

R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 75 — TELEF. 24314

LISBOA

Imprensa

«DIÁRIO DE LISBOA»

No dia 7 do corrente mês de Abril comemorou, festivamente, mais um ano de publicação o nosso presado colega «Diário de Lisboa», simpático jornal da tarde com quem mantemos, de há muito, a melhor camaradagem. O «Diário de Lisboa» entrou no 21.^º ano de publicação com um número especial de 24 páginas de bela colaboração, em que destacamos, no entanto, o fundo — «Uma pausa» — curioso relato da vida do jornal e desassombrada afirmação de algumas verdades.

Ao «Diário de Lisboa» as nossas sinceras felicitações.

«O TRABALHO FERROVIÁRIO»

O n.^º 3 dêste novo jornal, da propriedade do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul e da direcção do nosso presado amigo sr. Mateus Gregório da Cruz, refere-se, nestes elogiosos termos, à «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

«Comemorou há dias o seu 53.^º aniversário a grande revista quinzenal a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fundada pelo falecido ferroviário Sr. L. de Mendonça e Costa em 1888.

São seus actuais directores o sr. Engenheiro J. Fernando de Sousa e o jornalista Carlos d'Ornelas, que têm sabido imprimir a esta revista uma orientação proficiente e esmerada, focando com desusado brilho os magnos problemas de Caminhos de Ferro. A Carlos d'Ornelas, que bem conhecemos, como impulsor desta magnífica obra e àqueles que consigo labutam na sua catedral de trabalho na rua da Horta Séca, endereçamos as nossas felicitações por mais um dia festivo, como expressão máxima da admiração que mantemos por todos e cada um dos seus colaboradores, desde o mais categorizado ao mais humilde».

Os nossos melhores agradecimentos.

«GLYCOL»

Por lapso, no anúncio da firma Ventura d'Almeida & Pena, publicado na página 192 do nosso número especial comemorativo da passagem do nosso 53.^º aniversário, foi mencionada a quantia de 2\$00 para o envio de amostras grátis dêste producto a quem o deseje, quando deve ser de 3\$50.

Fica assim feita a retificação no rèclame dêste nosso anunciante.

Caminhos de Ferro Coloniais

Caminhos de Ferro de Tete

Com a maior solenidade, realizou-se a inauguração dos primeiros trinta quilómetros do Caminho de Ferro de Tete, tendo-se descerrado, para comemorar o acto, uma lápide no entroncamento de D. Ana, nas margens do Zambeze, donde parte a nova linha.

Presidiu à cerimónia o sr. capitão Castro e Silva, digno governador da província da Zambézia, tendo comparecido os representantes de todos os caminhos de ferro interessados, as autoridades de Tete, de Quelimane, da Beira e de Lourenço Marques, representantes da casa construtora e outras personalidades. O director geral do Caminho de Ferro, sr. Pinto Teixeira, impedido de assistir, por falta de saúde, fez-se representar pelo seu ajudante, sr. eng. Freitas Costa.

Nos termos do contrato, o primeiro trôço só daqui a alguns meses seria inaugurado, mas o empreiteiro, em homenagem ao sr. Ministro das Colônias, sr. dr. Vieira Machado, antecipou a inauguração, para que ela coincidisse com as comemorações centenárias.

Ao longo da linha estão a construir-se as estações e os alojamentos do pessoal ferroviário.

No traçado foram suprimidas muitas curvas e diminuídos muitos declives.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso 53.^º aniversário

Ainda a propósito da passagem de mais um aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fizemos referências, que muito nos desvaneceram, os diários: «Novidades», «Diário da Manhã», «Gazeta de Coimbra» e «A Voz», que na sua sempre louvável iniciativa de homenagear quem trabalha faz-nos referências inesquecíveis.

Também o sr. J. Serpa Quesada, ilustre director de «Recorte», nos felicitou por tal facto.

A todos os nossos agradecimentos.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

TRINDADE

Josephine Baker — A «Organarte Ltd.» é uma colectividade que trata de organizar espectáculos de arte, conforme o seu nome o indica. Mas parece-me que tem pouco geito para isso, pelo menos assim o indica a exibição da companhia de zarzuela e depois a de vários números de «music-hall» para acompanharem a célebre vedeta internacional Josephine Baker.

Já lá vão 15 anos quando a vi em Paris. Trazia como guarda-roupa apenas um «soutien gorge», um «cache sexe» e umas bananas em volta da cintura. Esta indumentária bastante original fez furor em Paris e irritou o «indígena», como se costuma dizer. Endiabrada, desenvolta, toda desengonçada, fazendo esgares com o rosto, olhos e boea, conseguia chamar a atenção do espectador, obrigando-o a aplaudir freneticamente no fim de cada um dos seus números, integrados numa revista, cujo nome me não ocorre.

Decorridos 15 anos, eis que volto a vê-la no teatro da Trindade, onde se estreou em 27 de Março de 1941.

Representar no palco do teatro da Trindade não é positivamente o mesmo que fazê-lo no «Follies Bergères» ou no «Casino». A diferença é tão grande como a que existe entre um dia de sol radioso e uma noite escura como breu.

Em Paris, Josephine estava rodeada de luxo e elegância; aqui em Lisboa, serviu-lhe para companhia uma pobreza franciscana de artistas, que não têm culpa, é claro, de os terem escolhido para trabalhar com aquela artista.

Josephine aparece com vestidos vaporosos que lhe prendem os movimentos, conforme sua própria declaração. Apresenta vários números dolentes, outros sentimentais, mas onde ela é a Josephine apreciada pelos franceses, é no couplet alegre, misto de brejeirice e vivacidade. E a prova está na ovacão enormíssima que alcançou depois de ter interpretado a canção «Ce que vous aimez». Ela desengonça-se, entorta as pernas, faz esgares com o rosto a que dão vida uma linda fieira de dentes e umas pestanas postiças que

tornam os olhos mais negros. Aqui sim, que é a verdadeira Josephine Baker. Nas restantes canções, mostra-se pouco à vontade e além disso a sua voz não atinge muito bem as notas de música que a orquestra Almeida Cruz ataca, principalmente as agudas.

A plateia composta na sua maior parte por elementos da colónia francesa aplaudiu delirantemente a sua vedeta preferida.

Os restantes números, que acompanhavam Josephine Baker, são muito pobresinhos. Primeiro a orquestra Almeida Cruz apresentou três músicas, muito massadoras, e que se chamam «Cristovão Colombo», «Souvenir d'Ukrania» e «Samba sinfónico». A seguir apresenta-se «Dr. Kalvo», ilusionista trabalhando com limpeza, mas muito fraquinho para o que estamos habituados a presencear. Era admissível a sua actuação numa sala de casino ou de clube, mas nunca num espectáculo em que as poltronas custavam vinte cinco escudos.

A parelha de bailarinos foi simplesmente ridícula, assim como as «girls», coitadinhas, que não tinham culpa de as mandarem para ali, mal ensaiadas. «La creole» é um sketch representado por Josephine e pelos actores portugueses Tarquínio Vieira e Penha Coutinho, que se portaram regularmente, falando a língua de Molière. É claro que qualquer dêles é um bom artista de teatro declamado e Tarquínio pareceu-me muito mais natural do que Penha Coutinho.

Era necessário que a «Organarte Ltd.» tratasse mais convenientemente dos espectáculos que organiza, pois que se assim continua arranca uma fama terrível e depois o público já não acorre atraç dos seus rèclames. E quem paga Esc. 25\$00 por uma poltrona, tem direito a exigir e não a tolerar tudo quanto lhe querem apresentar.

Esta apreciação é talvez extemporânea, mas fica arquivada na «Gazeta», como todos os espectáculos que se realizam na capital.

NOTA — O nome de Josephine Baker é tão popular que, logo que abriu a bilheteira para a marcação e venda de bilhetes, a lotação do teatro da Trindade esgotou-se, como que por encanto, e os espectáculos estiveram sempre à cunha. Sómente na segunda-feira, 31 de Março, é que a empresa «Organarte Ltd.» resolveu alterar o programa apresentando a parelha de baile «Francis e Ruth».

Se a empresa, logo de início, tivesse organizado os seus espectáculos com êstes dois bailarinos e a vedeta internacional, ou até mesmo com um belo programa cinematográfico e em fim de festa apresentasse Josephine Baker, já não teria passado pela sensaboria de ser censurada a maneira como

tinhamb sido organizados os programas, censura esta que partiu dos jornais, havendo alguns que, querendo atingir a emprêsa, atingiram também a vedeta internacional, que não tinha culpa alguma do que se estava passando, pois nem pediu para ser contratada nem teve interferência na organização dos espectáculos.

A Josephine Baker deve restar-lhe a consolação e a certeza de que a sua fama de grande vedeta internacional não foi alterada nem prejudicada, pelo facto de alguns jornais de Lisboa dizerem «cobras e lagartos» a seu respeito.

Uma artista que entrando num palco desconhecido, de frontando um público exigente como é o lisboeta, consegue logo às primeiras frases conquistá-lo, essa artista é grande, em qualquer parte do mundo. Foi o que sucedeu a Josephine Baker, e tanto assim que todos os espectadores, não importa as nacionalidades, aplaudiram-na com frenesi, prova evidente de que gostaram do seu trabalho.

Josephine Baker é uma grande artista, no seu género, é claro.

A VENIDA

O Tio Rico — O Dr. Ramada Curto é um distintíssimo advogado e um magnífico dramaturgo. Não sei como pode conciliar as duas coisas. Mas é mesmo assim. De qualquer pequenino nada faz um tema e sobre él borda uma peça que é sempre qualquer coisa que marca nos anais do teatro. Além disso trabalha o diálogo na perfeição; as palavras saem rápidas e velozes, umas vezes mordazes e contundentes, outras cheias de ironia e de espírito, aqui e ali salpicadas por cenas de ternura e de sentimento, que fazem aflorar uma lágrima rebelde e renitente.

O «Tio Rico» é uma comédia-farsa, baseada, numa anedota vulgar e bastante antiga. Mas, está tão bem trabalhada, tanta é a arte e beleza que a envolve, que nos aparece como novinha em folha. Dum lado a hipocrisia e falsidade, do outro a amizade verdadeira que, postas em contraste, são como que o motivo do decorrer da acção. Degladiam-se êsses dois sentimentos durante os três actos da peça, o último dos quais é um tanto ou quanto macabro, mas, cheio de comédia. Como não podia deixar de ser, vence a amizade sã.

Quantas pessoas não estariam na sala e a quem a cara-puça serviria? Sabe-se lá. O que é certo é que as piadas à ciência e honestidade dos médicos, cheias de sarcasmo e de ironia, as alfinetadas na maneira como os artistas modernos pintam e trabalham na escultura; a chuchadeira feita pelo próprio «Tio Rico» ao seu dinheiro, que sómente lhe tem servido para se divertir fazendo sofrer os outros, tudo está tão bem observado, que nos apraz ouvir essas verdades, quando elas nos não atingem.

Há cenas que são colossais pela naturalidade, como sejam a do telefone, a do exame à estátua, as intervenções de «Jan-jan».

Quando se acaba de ver a peça, sentimo-nos tentados a assistir pela segunda vez ao espectáculo, pois há muitas palavras que se perdem devido à gargalhada do público.

A peça, de facto, é muito boa, mas o desempenho não lhe fica a traz. Maria Matos, para se dedicar à missão difícil de ensaiadora, ficou com um pequeno papel a seu cargo. Bem sei que os pequenos papéis valem tanto como os grandes, e Maria Matos representou-o com a sua costumada mestria. Todas as cenas bem detalhadas, principalmente as suas intervenções no 3.º acto e a da revolta quando Benamôr lhe diz que quere casar com ela. Magnífica actriz! Assis Pacheco, também mestre, interpretou muito bem o seu papel difícil para qualquer artista, mas, fácil para um actor da envergadura de Assis Pacheco.

Maria Helena, num papel muitíssimo simpático, teve momentos que fez comover a plateia. Representou muito bem a sua parte. É talvez um dos seus melhores trabalhos.

Amélia Pereira, esplêndida de naturalidade num papel

bastante antipático. Maria de Ávila, estreante, tem uma gesticulação bastante sacudida, lutando com a colocação das mãos, embaraço de todos os principiantes. Esperaremos novos trabalhos, para então dizer de minha justiça.

Para mim, as honras da noite couberam a Alfredo Ruas, que cada vez mais se afirma um grande actor de composição. Se o seu nome não estivesse no cartaz, tenho a certeza absoluta de que ninguém reconheceria o ilustre actor no papel que interpreta tão brilhantemente. É o maior elogio que posso fazer ao seu trabalho, que foi formidável de verdade.

António Palma, que há muito tempo não via representar, conserva-se o artista correcto e sóbrio, se bem que não lhe esteja a carácter o papel que desempenha no «Tio Rico».

António Sacramento, num médico bonacheirão de província, ouve-se com bastante agrado, se bem que o papel seja simpático.

Benamôr, foi o autêntico rapaz leviano, mas de bom coração, que consegue atrair a amizade do tio e da prima, com quem depois casa.

Mendonça de Carvalho leu muitíssimo bem o testamento, com aquela sornice peculiar a todos os tabeliões de província.

Alfredo Pereira tem uma curtíssima intervenção, mas certa, no princípio do primeiro acto.

Emfim o espectáculo do Avenida faz confirmar aquêle ditado «Quem espera por sapatos de defunto...»

NACIONAL — D. MARIA II

A Nortada — Sem despremear para os empresários e artistas, o único teatro onde se representa mais a sério e onde há verdadeiros profissionais em maior quantidade é no D. Daria II. O elenco é constituído por diversos valores desde os maiores aos mais pequenos, e quer as peças sejam fracas, quer sejam boas, os conjuntos são sempre esplêndidos e, como se sabe, o teatro vive exclusivamente do conjunto.

Não quero com isto dizer que não haja bons profissionais nas outras companhias, mas, como andam constantemente a saltitar de um teatro para outro, interpretando géneros completamente diversos, por isso não admira que os conjuntos deixem um pouco a desejar.

Isto vem a propósito da peça «Nortada», 3 actos originais de D. Emilia Tavares, João Reis e Mário Duque, principiantes que Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, trouxeram para a luz da ribalta, acarinhando-os e guiando-lhes os primeiros passos, sempre incertos, vacilantes e indecisos como são os de todos aqueles que começam.

Se os autores não fossem novatos, e se já tivessem, por consequência, apresentado vários trabalhos teríamos que, lhes dizer que a peça é fraquinha, sob o ponto de vista literário e teatral, e o que lhe valeu foi que o desempenho estava a cargo da companhia do Nacional. Se estivesse em outras mãos, teria sossobrado.

A acção da peça tanto pode ser numa terra nortenha, como em outra qualquer, pois gente boa e patifes há em toda a parte. O dialeto é que está corrente, assim como as còres do guarda roupa e sobretudo a montagem perfeita e meticulosa, vendo-se perfeitamente o talento e o bom gosto de Amélia Rey Colaço.

A Companhia do teatro D. Maria é obrigada a apresentar uma peça regional em cada época, por isso poz esta em cena, porque não tinha outra.

Do desempenho há que pôr em primeiro lugar Maria Clementina, num papel cheio de cinismo e de velhacaria. A grande actriz foi soberba na cena da bebedeira, no 2.º acto, feita gradualmente e com muita arte. O terceiro acto conduziu-o muito bem, e no primeiro acto, esteve talvez um pouco cochinho exagerada. Segue-se-lhe Amarante que compoz,

como de costume, um tipo de velho bonacheirão, amigo do seu amigo, e Maria Florinda perfeita em tudo.

Amélia Rey Colaço, Adelina Abranches, Lucília Simões, formaram um esplêndido terceto, se bem que a sua actuação seja relativamente pequena, comparada às suas grandes qualidades histrionicas. Beatriz Santos num pequeno aportamento e Maria Corte Real, que se esqueceu de que tinha de falar à moda do norte, parecendo uma «lisboeta» pura.

Robles representou bem a sua parte, Igrejas Caeiro achei-o hirto em demasia, Raúl de Carvalho correcto num papel. Villaret tem apenas uma curta intervenção que a fez bem feita e Henrique Santos sem nada de extraordinário.

Guardei para o fim e propositadamente a estreante Armanda Correia, premiada no concurso «Diário de Lisboa»- Emissora Nacional. Esta artista que debutou em «Nortada», tem qualidades como sejam o estar à vontade em cena, e boa figura. No entanto tem defeitos que a prática e a mestria dos ensaiadores irão corrigindo, se tiver vontade de estudar. Além disso grita e não fala, estando a sua voz num tom diferente do da representação. Mas, como o dever da crítica é amparar e não fazer obstrucionismo, esperemos por novos trabalhos para então dizermos mais da nossa justiça.

Começou o espectáculo com o delicioso episódio medieval «À luz dum Vitral» original de D. Veva de Lima, focando os pergaminhos e tradições dos antigos nobres que conservavam as suas filhas enclausuradas em castelos, afastando-as por completo do mundo que as rodeia. D. Veva de Lima mostrou mais uma vez o seu grande valor como escritora.

Maria Lalande foi encantadora na sua ingenuidade. Lucília Simões magistral na aia astuta. Vital dos Santos senhoril na sua severidade. Figueiredo muito melhor no disfarce de «jogral» do que no cavaleiro andante e brioso. Prólogo muito bem dito por Vilaret e da autoria do poeta Afonso Lopes Vieira. Cena interessante e de bom gosto.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL - 21,45 - «Espejo de três faces».
TRINDADE - 21,45 - «Blanchette».
AVENIDA - 21,45 - «O tio rico».
VARIEDADES - 21 e 23 - «O Anjo da Guarda».
MARIA VITÓRIA - 20,15 e 23 - «A Desgarrada».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

POLITEAMA - 21,30 - «Peço a palavra».
TIVOLI - 21,30 - «O senhor e a senhora Smith».
SÃO LUIZ - 21,30 - «Os fugitivos da Guiana».
EDEN - 21,30 - «Balalaika».
CONDES - 15 e 21,30 - «Homens sem medo».
ODÉON - 21,30 - «Inferno verde».
PALÁCIO - 21,30 - «Inferno verde».
OLÍMPIA - 20,30 - «O tigre negro».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «O sinal do Zorro».
CAPITÓLIO - 21,30 - «Não o levarás contigo».
LYS - 21 - «O sinal do Zorro».
PARIS - 21 - «Blondie educa o filho».
EUROPA - 21 - «A denunciante».
PALATINO - 21 - «Vinganças de condenados».
ROYAL.
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE-ARTE - 21 - «Tovarich».
CENTRAL - 21,15 - «Romance dum violino».
REX - 21,15 - «Mocidade em fuga».
COLISEU - 21,45 - «Vingança de Kit Carson».

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Há 50 anos

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

Linhos portuguezas

Guimarães a Fafe. — Por alvará de 2 do corrente foi concedida á companhia do caminho de ferro de Guimarães poder construir e explorar o prolongamento da sua linha de Guimarães até Fafe, em leito proprio e com via da bitola de 1 metro, igual á da actual linha de Bougado a Guimarães.

As condições d'essa concessão, similares ás que já foram estatuidas para a da linha de Alcobaça á Nazareth são as que publicaremos no proximo numero.

Não temos senão que louvar o sr. ministro das obras públicas pelo impulso que vae dando ao desenvolvimento das nossas linhas secundarias, do que resulta o menor encargo para o Estado, e só lucro para este e para o paiz, nos progressos que lhes traz o augmento das nossas estradas ferreas.

Thomar ao Entroncamento. — Ao que nos consta tambem brevemente será publicado o alvará de concessão de uma linha ferrea americana, por tracção a vapor entre a cidade de Thomar e a estação do caminho de ferro no Entroncamento, pela estrada da Atalaya. É concessionario o sr. Francisco Liberato Telles de Castro e Silva.

O ascensor do Chiado. — Deve chegar brevemente de New-York e de Paris o material para este elevador cujos trabalhos preliminares para a construcção vão muito adiantados.

Calcula-se a inaugaração possivel em maio proximo.

De Vendas Novas a Santarem. — Diz o *Jornal de Santarem*:

«Já começaram os trabalhos de construcção do intitulado caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem e brevemente a casa Eiffel começará a construcção da ponte sobre o paul de Mugem.

Como os titulos muito significam, lembramos, em respeito á verdade, que chamem a este caminho — De Vendas Novas a Sant'Anna, — visto ser esta a estação terminus e não Santarem. Se a sinceridade fosse qualidade indestructivel nos homens, muito bonitas cousas se diriam a respeito dos motivos que determinaram esta mudança.»

Liga dos Combatentes da Grande Guerra

(RELATÓRIO DA GERÊNCIA DE 1939)

Já está publicado o Relatório da Gerência de 1939 da Liga dos Combatentes da Grande Guerra. Como os anteriores, êste documento dá-nos conta minuciosa da grande actividade da Liga, do que ela representa como movimento de solidariedade e da obra eminentemente patriótica que essa benemérita associação vem exercendo em benefício e em prestígio da classe.

É sempre com simpatia que recebemos publicações d'este género. Êste Relatório da Liga dos Combatentes coloca-nos na presença duma grande organização.