

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 Séca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

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

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

1281

MAIO 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

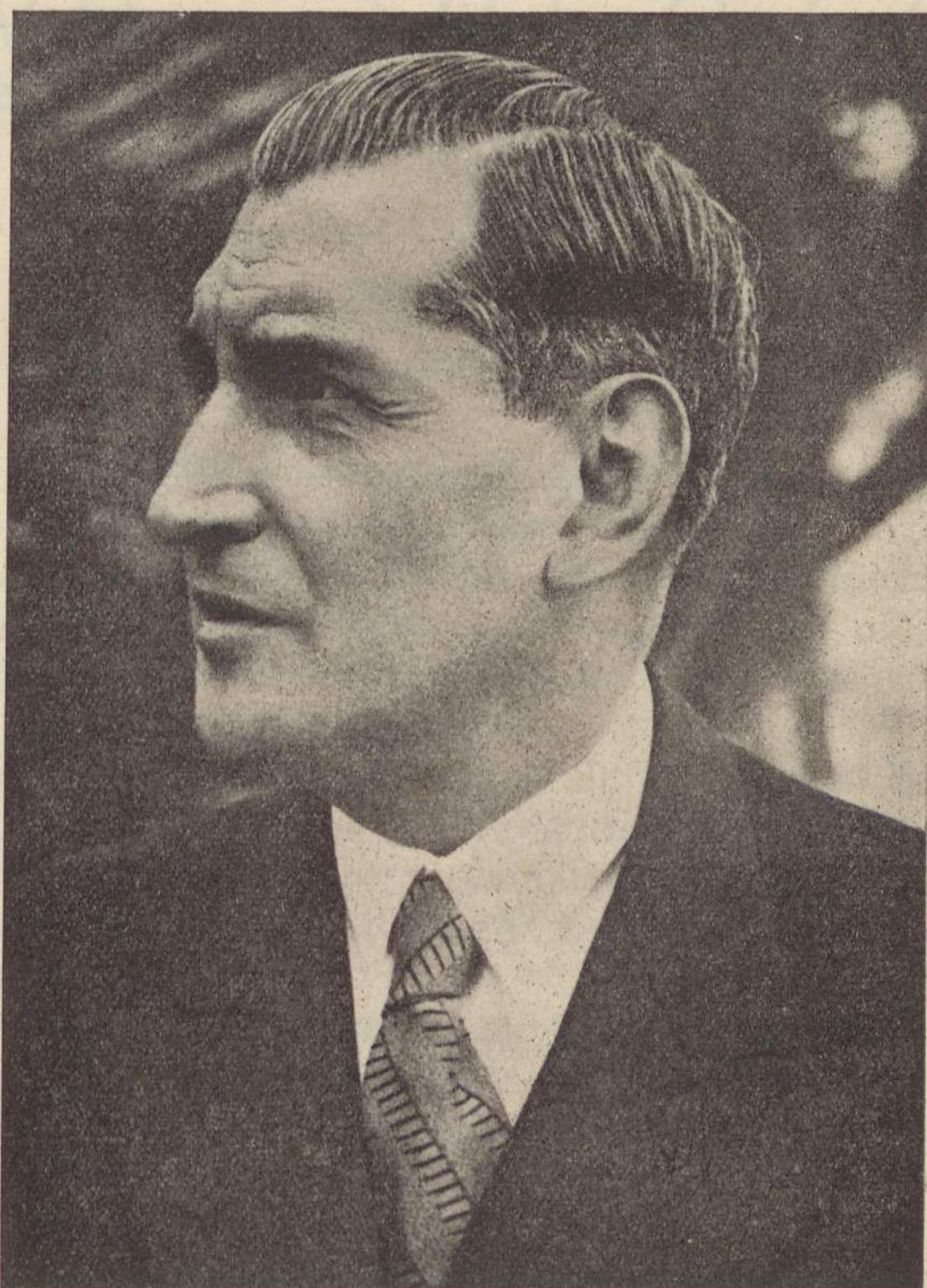
Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ

1821

S U M A R I O

Dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho	231
Viva Portugal ! Viva Salazar !, pelo Eng.º J. Fernando de Souza	233
Os Caminhos de Ferro da União Sul-Africana no ano económico de 1939-40, pelo Coronel de Eng.ª Alexandre Lopes Galvão	236
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	238
Miguel Coelho	238
A Continuidade de Progresso nos Caminhos de Ferro da Alemanha	239
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	243
Um opúsculo notável — «O Caminho de Ferro e a Nação»	245
Imprensa	245
A Guerra e os Caminhos de Ferro	246
Curiosidades Científicas, pelo Tenente de Eng.º Adalberto Ferreira Pinto	247
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — O nosso 53.º aniversário	249
Há 50 anos — Penna Americana automatica, Linhas portuguezas	249
Publicações recebidas	249
Parte Oficial	250
Panorama da Temporada Teatral, por Miguel Coelho	251
Os «rápidos» do Pôrto	252



Dr. Oliveira Salazar
PRESIDENTE DO CONSELHO

VIVA PORTUGAL!

VIVA SALAZAR!

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

Acima da labuta profissional estão os deveres patrióticos, sagrados para todos, indivíduos e pessoas morais.

Tôda a acção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem tido sempre por objecto o bem público e o engrandecimento do país no ramo a que se dedica. Nunca lhe foram, pois, alheias as preocupações patrióticas, hoje mais do que nunca.

O 13.º aniversário da entrada do Sr. Dr. Oliveira Salazar para o Governo provocou um movimento entusiástico, verdadeiramente nacional, de admiração grata e de solidariedade patriótica traduzidas pela grandiosa manifestação de 28 de Abril último, em que se integrou tôda a Nação.

É que têm todos a nítida compreensão da obra colossal do ilustre estadista, que tantos países nos invejam, o Dr. Oliveira Salazar.

O movimento nacional de 28 de Maio de 1926 varrera a demagogia incapaz, que reconhecia estar o país a saque.

A situação financeira era pavorosa; a desordem administrativa desorganisava a vida pública.

Nos primeiros dois anos de gerência o Governo Militar viu-se a braços com violentas revoltas em Lisboa e Pôrto e teve bastantes dificuldades que vencer.

Demais, financeiros abalisados não abundam e por isso a política financeira em princípio adotada era ineficaz para o saneamento do Tesouro.

Em 28 de Abril de 1928, o Sr. Dr. Oliveira Salazar, que já fôra ministro dois dias apenas e se convencera da impossibilidade de

exercer a acção que visionava, resolvera a fazer o sacrifício de aceitar a pasta das finanças.

Era um professor conceituado pela sua inteligência e saber. Auster na vida modesta, que o estudo e o magistério absorviam, fizera ocasionalmente parte de uma comissão encarregada do estudo das reformas financeiras.

Expozera as suas ideias fundamentais em conferências, em que intimava o país a resolver o problema com os próprios recursos e pelo sacrifício, sem recorrer a empréstimos externos.

Quando em 1928 se resignou a aceitar a pasta das finanças, Salazar pôz as suas condições de hegemonia financeira.

Desde logo apelou para o país pedindo-lhe sacrifícios que foram aceitos.

Logo na sua primeira gerência completa o *déficit* transformou-se em saldo importante, situação que se repetiu até hoje. A dívida flutuante externa foi gradualmente reduzida até se extinguir e o mesmo sucedeu à interna. Reformas da Caixa Geral e do Banco de Portugal, do regime monetário, a remodelação dos impostos, transformaram radicalmente a situação do Tesouro. Refez-se a rede de estradas que estava em péssimo estado.

Reconstituiu-se a Marinha de Guerra.

Trabalhou-se em larga escala em toda a casta de obras públicas, aproveitando os saldos das receitas. Fizeram-se importantes conversões da dívida fundada e emitiram-se com êxito empréstimos internos consolidados.

Remodelou-se profundamente a administração colonial, abandonando-se com a situação deficitária, em que se achavam quase todas as províncias isto sem prejuízo da acção de fomento que a Metrópole deve auxiliar.

Depois de quatro anos de profundas reformas, Salazar assumiu a presidência do conselho e tomou sobre si a pasta dos Estrangeiros.

A sua política externa, digna, prudente, reflectida, afirmou-se em mensagens diversas, que dignificaram o país e o prestigiaram em melindrosas conjunturas, como foi o período da guerra civil em Espanha e a actual guerra mundial, em que Portugal se manteve neutral sem menoscabo dos tratados que condicionam a sua acção externa.

Ao mesmo tempo que as finanças e a administração se reorganizavam, o Estado Novo ia tomando raízes nas consciências com a revolução pacífica de uma política social e corporativa, larga experiência que se vai dilatando e aperfeiçoando.

A educação nacional foi objecto de constantes disvelos pela

criação de escolas, construção de edifícios e organização patriótica da juventude na Legião e na Mocidade.

A elaboração e promulgação da lei constitucional representou um grande e fecundo esforço.

Criações dignas de louvor foram o Secretariado da Propaganda Nacional e a Emissora Nacional, que têm prestado relevantes serviços.

Não pode ser esquecida, no devido encarecimento, essa empreza colossal das Comemorações Centenárias, verdadeiro milagre realizado a despeito das circunstâncias externas do estado de guerra, que veio perturbar o mundo.

Milagre, disse, a unidade do plano, a forma por que foi realizado, a rapidez com que se levou a cabo, a admirável lição de patriotismo sem nota destoante, que se encarnou no trabalho harmônico de uma pleia de artífices fieis à palavra de ordem.

A influência exercida por essas comemorações no espírito público em Guimarãis, em Braga, no Pôrto, em Coimbra, em Evora, em Ourique, em Sagres e sobretudo em Lisboa foi enorme.

Re vigorou-se o sentimento patriótico e com él a consciência da grandeza do nosso império no passado e no presente, a confiança nos destinos de Portugal.

A unidade da história, que nos domina, manifestou-se na intima cooperação da Igreja e do Estado em todas as solenidades.

E foi nesse período sem igual que se coroou a obra de harmonia e solidariedade da Igreja e do Estado, firmando-se a Concordata com a Santa Sé e o Acôrdo Missionário anexo, do qual vai resultar acção apostólica intensa no nosso império.

Nesta hora sombria, que o mundo atravessa, os destinos do país estão confiados a um estadista de alta inteligência e tacto governativo, que já deu provas da sua excepcional capacidade ao serviço do mais acrisolado patriotismo.

A Nação confia na sua acção prudente.

Ainda ontem lho demonstrou numa manifestação sem igual, que de Norte a Sul e nas longínquas paragens do Império manifestou o sentir unânime da Nação, o pacto de gratidão e confiança por ela celebrado com o Governo.

Graças a uma forte acção educadora e ao prestígio que Salazar soube conquistar para a Nação, a união de todos os portugueses e a sua fé no futuro são consoladora realidade.

Desses sentimentos compartilha a «Gazeta», clamando com entusiasmo :

Viva Portugal! Viva Salazar!

Os Caminhos de Ferro da União Sul-Africana no ano económico de 1939-40

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A publicação do Relatório Anual da Administração ferro-viária da União Sul-Africana é sempre aguardada com interesse neste país e até fora dêle, porque não se limita a enfileirar números estatísticos e a fazer análises ligeiras dos mesmos.

O seu Administrador Geral aproveita o Relatório para fazer considerações várias sobre os problemas que de momento mais interessam à vida económica do país.

Assim, no Relatório dêste ano vem, entre outros, um capítulo deveras interessante sobre o desenvolvimento agrícola, industrial e mineiro do território.

O movimento comercial; a natureza e valor das exportações, tudo nêle encontra lugar adequado.

E a êste propósito é interessante notar que muitos produtos que a União ainda não há muitos anos importava em grandes quantidades, figuram já nas listas da exportação.

Por mera curiosidade se indicam os valores de algumas exportações de artigos que ainda não há muito eram recebidos, em larga escala, dos mercados dalem mar.

Forragens	235.880	libras
Carnes	168.170	"
Ovos	138.686	"
Queijo	184.049	"
Leite condensado	11.601	"

Como Moçambique podia progredir se adop-tasse política semelhante...

Deixemos porém êste assunto e vejamos o que foi a actividade dos caminhos de ferro neste ano.

QUANTIDADE DE TRÁFEGO RECEITAS ARRECADADAS

O tráfego transportado pelos caminhos de ferro elevou-se a 38 milhões de toneladas. O número de passageiros passou de 120 milhões e o número de animais vivos andou por 4.842.000.

As receitas arrecadadas pela prestação dêstes serviços aproximou-se dos 34 milhões de libras.

Quando se comparam estes números com os que os nossos caminhos de ferro acusam faz-se bem ideia da vitalidade daquele país que não conta ainda 2 milhões de brancos! Há, é verdade, ao lado dêles 6 milhões de negros; mas a actividade dêstes é ainda muita reduzida, tal qual como acontece com os negros de Moçambique que aliás contribuem largamente para os progressos da União e principalmente da província do Transval.

Cêrca de 100 mil indígenas oriundos de Moçambique, empregam-se em ajudar a extraír das entranhas da terra as grandes tonelagens de ouro que anualmente o país exporta.

São também indígenas da União que em grande parte concorrem para a produção do açucar que se eleva já a cêrca de 600.000 toneladas e do qual se exportam quantidades que valem mais de 1.800.000 libras.

As frutas verdes que saem registaram o valor de 2.400.000 libras.

Não é porém o tráfego de exportação que dá grandes receitas ao caminho de ferro.

As tarifas dêste são organizadas no sentido de facilitarem ao máximo a saída dos produtos em excesso. As grandes receitas provêm do tráfego da importação. Por isso o equilíbrio actual, entre as receitas e as despesas dos caminhos de

ferro, baseado nas tarifas em vigor deve tender a romper-se com a deslocação do sentido do tráfego. Com efeito muitas das importações doutras eras, que davam grandes receitas ao caminho de ferro cessaram quase por completo, e muitas outras estão em vésperas de desaparecer também.

O ferro que dantes era importado em grandes quantidades, está sendo produzido na União em condições de competir com o ferro recebido da Europa.

E não virá longe o dia em que este produto comece a ser exportado.

Há 20 ou 30 anos despejavam os navios alemães, principalmente, milhares e milhares de toneladas de cimento nos diferentes portos. Hoje não despejam uma única tonelada!

Noutros tempos os caminhos de ferro tinham wagões frigoríficos destinados ao transporte, para o interior do país, de carnes congeladas importadas da Argentina e da Austrália. Hoje empregam-se na exportação das mesmas e outros produtos.

Em 1905 adquiriram os caminhos de ferro de Lourenço Marques um lote desses wagões destinados igualmente ao transporte das carnes que deviam ser importadas pelo nosso pôrto.

Já não chegaram a servir para o efeito!

A sua aquisição fôra demasiado tardia.

DESPESAS E ENCARGOS

A despesa que a exploração ferro-viária acarreta elevou-se neste ano a 22.625.324 libras.

O excesso das receitas sobre as despesas foi assim de 11.132.000 libras.

Mas estes milhões não representam para a administração lucros. Os caminhos de ferro pagam ao Tesouro Público juro pelo capital de primeiro estabelecimento nêles invertido. Esse juro é ligeiramente superior a 3 % e neste ano rendeu 5.162.286 libras.

Para a depreciação de material foram destinadas 2.389.632 libras.

Outras deduções justificadas absorveram somas importantes, de modo que os lucros apresentados no Relatório andam por 3.692.773 libras.

Mas em matéria de deduções ainda isto não é tudo, porque estes lucros foram em parte absorvidos pelos «déficits» outros serviços da Administração.

O Relatório ocupa-se a páginas 15 da receita líquida da administração e do saldo que passa para o ano seguinte. E diz assim:

Cam. ^{os} de ferro (excesso de receitas)	3.692.773 Lbs.
Portos (excesso de receita)	320.714 »
Exploração dos navios (excesso)	4.535 »
Soma	4.018.022 Lbs.

Dêstes lucros há a deduzir:

«Déficit» da aviação	249.662 Lbs.
Contribuição para o fundo de meios	
Ihoramentos	1.000.000 »
Contribuição para a reforma do	
pessoal	287.000 »
Contribuição para renovação do	
material	800.000 »
«Déficit» do ano anterior	117.897 »
Soma	2.454.559 Lbs.

A receita que passa para o ano económico em curso fica assim reduzida à magra quantia de 1.563.463 libras. Magra... para êles, já se vê.

PESSOAL EM SERVIÇO

Os caminhos de ferro Sul-Africanos empregam uma legião de pessoal. Nem admira visto que exploram mais de 23.000 quilómetros.

Diz o Relatório que neste ano o quantitativo do pessoal se elevou a 85.714 agentes.

E, ao contrário do que acontece em Moçambique, onde a percentagem dos brancos é pequena, nos caminhos de ferro da União os brancos preponderam.

Dos 85.714 agentes, 61.475 são europeus, ou melhor, brancos e só 24.239 são de outras cores.

Vê-se assim que na África do Sul o branco pode trabalhar, não se limitando a dirigir.

INTERCAMBIO FERRO-VIÁRIO COM OS PAÍSES VISINHOS

Os caminhos de ferro da África do Sul ligam-se pelo norte com a rede da Rhodésia que explora os caminhos de ferro que servem o nosso pôrto da Beira e ligam-se por leste com o caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

Da Rhodésia recebeu a Administração Sul Africana 98.585 toneladas de mercadorias e de Lourenço Marques 750.270. Total 848.835 toneladas.

Para a Rhodésia enviou a Administração Sul Africana 145.220 toneladas e para Lourenço Marques 904.985. Total 1.050.213 toneladas.

Estes números mostram como é intenso o tráfego trocado com Lourenço Marques e quanto é diminuto o trocado com a Rhodésia.

Pelo pôrto da Beira não entram mercadorias com destino ao Transvaal. Só Lourenço Marques serve esta província da União.

A Rhodésia troca com a África do Sul apenas produtos dos seus mercados internos.

Lourenço Marques é um dos portos de entrada da União. Uma grande área dêste país está dentro da zona geográfica do pôrto de Lourenço Marques.

As principais mercadorias que a União rece-

beu pelo pôrto de Lourenço Marques, transportadas pelo seu caminho de ferro foram:

Madeiras
Óleos, petróleos e gasolinas
Pasta de papel
Ferro e aço

A maior tonelagem é a dos petróleos e gasolinas representada por mais de 250.000 toneladas. A madeira pesou 179.000; a pasta de papel 20.543 e os metais, incluindo tubagens de ferro e aço, 36.900 toneladas.

Os principais produtos da exportação por Lourenço Marques são o carvão e os minérios.

O carvão foi nêste ano no montante de 618.824 toneladas e os minérios no de 258.852 toneladas.

Tudo o mais é representado por tonelagens pequenas. Ainda assim as frutas pesaram 11.306 toneladas.

Vê-se pois que a União Sul-Africana, que exporta muitos milhões de toneladas de mercadorias, faz um uso muito limitado do pôrto de Lourenço Marques que tem sido preparado e equipado para a servir.

Não admira por isso que a administração portuguesa esteja sempre receiosa de empregar ali grandes capitais.

Fôsse o pôrto de Lourenço Marques pertença da União e seria já hoje um dos primeiros se não o primeiro. A sua importância correria parelhas com Durban.

O tráfego é desviado dêle sistemáticamente, porque... é um «foreign harbour».

As leis económicas andam pela hora da morte...

Façamos entretanto votos porque os nossos vizinhos se compenetrem de que os sacrifícios feitos em seu benefício devem merecer tôda a atenção e respeito.

NOVAS CONSTRUÇÕES

Diz o Relatório que em novas construções se dispenderá este ano 4.810.672 libras.

Nos portos foram dispendidas 513.076 libras e na aviação 89.296 libras.

E assim o capital do primeiro estabelecimento foi acrescido de 5.413.000 libras.

Bonita soma para época de crise e de falênciados caminhos de ferro.

Já em plena guerra, no ano económico que terminou há pouco, foi autorizada pelo Governo a construção de novas linhas férreas.

A ligação da linha do Ermelo com o nosso caminho de ferro da Swazilândia é que não há maneira de ser tomada em consideração. Se é verdade que da sua ligação com a rede do Transvaal resultam incontestáveis benefícios para o nosso pôrto e caminho de ferro, também não são menores as vantagens para a valorização da parte leste do Transvaal e do protectorado da Swazilândia.



Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A SUA FESTA ANUAL TEM LUGAR EM LISBOA NO PRÓXIMO DIA 11

Conforme tem sido anunciado, a festa anual de confraternização entre os oficiais, sargentos e praças do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919, tem lugar êste ano em Lisboa, no «Grémio Alentejano», gentilmente cedido pela sua ilustre Direcção, Rua Eugénio dos Santos, 58, pelas 13 horas de domingo, 11 do corrente.

Estão inscritos 150 combatentes e abrillanta a festa um «jazz» do Ateneu Ferroviário.

Como sempre preside a esta magnífica festa de confraternização o ilustre general Raúl Esteves, figura de grande prestígio no Exército Português e um dos oficiais mais condecorados na Grande Guerra.

MIGUEL COELHO

Afim-de se sujeitar a uma operação cirúrgica, recolheu ao Hospital de São Luiz o nosso querido amigo e distinto colaborador Miguel Coelho, que a seu cargo tem a secção teatral desta Revista.

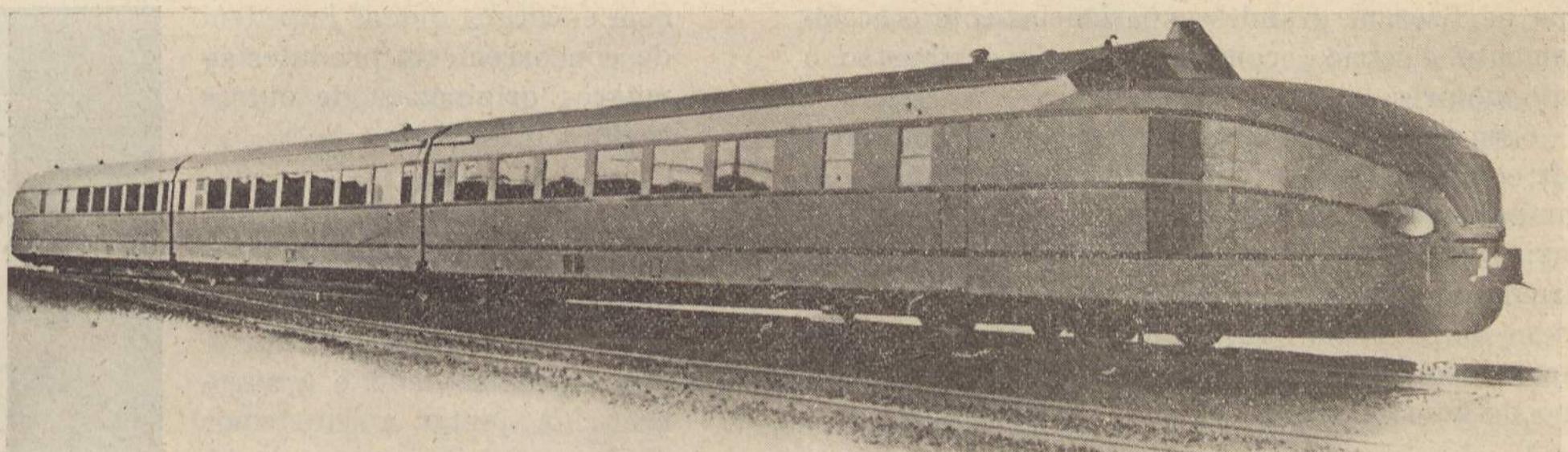
Desejamos-lhe rápidas melhorias.

TRANSCRIÇÃO

O artigo do nosso ilustre colaborador sr. coronel de Eng.º Carlos Roma Machado de Faria e Maia, sobre a primeira volta ao mundo pelos mares glaciais por dois pilotos portugueses, publicado num dos nossos mais recentes números, foi transcrito na íntegra, no decano da imprensa portuguesa, «O Açoreano Oriental» de Ponta Delgada, no seu número de 27 de Março passado.

Agradecemos a transcrição e as referências a esta Revista.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA



Novo tipo de combóio rápido de Berlim a Hamburgo que arranca à média de 215 quilómetros à hora

A Continuidade de Progresso nos Caminhos de Ferro da Alemanha

A história de mais de um século dos caminhos de ferro alemães pode dividir-se em três períodos.

O primeiro compreende o estabelecimento das linhas de grande extensão, ou seja a efectivação a largos traços da rede fundamental sonhada por Frederico List. A sua construção foi orientada sob o ponto de vista capitalista, sem intervenção dos estados, que limitavam a sua acção às medidas que lhes competiam como poder supremo. Na maioria dos casos era a questão dos rendimentos que determinava a construção de qualquer ramal, daí resultando uma série de erros de que apenas citaremos a desordenada concorrência dos caminhos de ferro renanos, do Bergisch-Maerkischen e do Colónia-Mindener, na região do Ruhr e no distrito de Wuppertal.

As locomotivas atingiram já neste primeiro período as maiores potências: os melhores rápidos circulavam em meados do século XIX quase que com a mesma velocidade dos do princípio da guerra.

O segundo período caracterizava-se pela passagem dos caminhos de ferro para a administração do Estado. Bismarck substituiu o espírito de empreendimento capitalista pela subordinação dos caminhos de ferro à política do Estado. Os interesses económicos das populações passaram a ser os determinantes da construção de novas linhas e só então é que os carris começaram de facto a prestar úteis serviços, pois se tratou de estabelecer uma rede secundária de caminhos de ferro, de acordo com as necessidades de comunicações e, sobretudo, para o fomento de comarcas distantes e com reduzido estado de desenvolvimento. Os caminhos de ferro da Prússia foram posteriormente ampliados por muitos outros de via reduzida. Fecharam-se as lacunas que o empreendimento particular tinha deixado na rede principal e, de acordo com o rápido aumento do tráfego, construiram-se grandes estações e segundas vias. Ampliou-se o parque de material circulante e a locomotiva a vapor reinava soberanamente. Só com a passagem do século é

que se fizeram grandes experiências com o accionamento eléctrico, com motores de combustão e auto-motores.

Com a eclosão da grande guerra paralizou quase por completo o desenvolvimento das instalações de caminhos de ferro dentro dos limites do Reich. Todavia aumentou muito a quantidade de material circulante para fazer face às gigantescas necessidades da guerra e nunca até então se tinham posto tantas locomotivas novas em serviço como no último ano de guerra.

A ruína económica resultante do tratado da paz impediu por completo o prosseguimento das obras iniciadas e projectadas, e muitas das já principiadas ficaram em ruínas. Em consequência do armistício perdeu-se um quinto da existência de material circulante em locomotivas e vagões de mercadorias e as entregas obrigadas pelo tratado de paz foram quase do mesmo volume.

Foi, portanto, nas mais desastrosas condições de vida que os caminhos de ferro alemães entraram depois da guerra mundial no terceiro período da sua evolução. A guerra mundial é, porém, apenas a crise aparente do segundo e terceiro períodos da história dos caminhos de ferro, pois, mesmo depois dos maiores encargos e crises, ressurge novamente qualquer meio de comunicação que é indispensável à economia. Era, porém, duvidoso para muitos esse ressurgimento visto que o motor tinha canalizado para a estrada e para o ar muitos dos serviços até então prestados pelo caminho de ferro, chegando mesmo a emitir-se a opinião de que «se o automóvel tivesse sido inventado antes da locomotiva, nunca o caminho de ferro se teria desenvolvido». Entre 1929 e 1933 o transporte de mercadorias e passageiros desceu, respectivamente, de 36 % e 37 %. Só em muito pequena parte se pode atribuir esta queda ao camião.

Considerando o inegualável progresso económico da Alemanha e as gigantescas necessidades da guerra, que obrigaram à duplicação das vias, consegue-se não haver razões para falar de uma perda de tráfego em favor da estrada, mas afirmar-se com segurança que o camião é um complemento do caminho de ferro. É evidente que a motorização e outros processos técnicos se fizeram sentir sobre o carril, mas o caminho de ferro encontra-se hoje em completa revolução técnica.

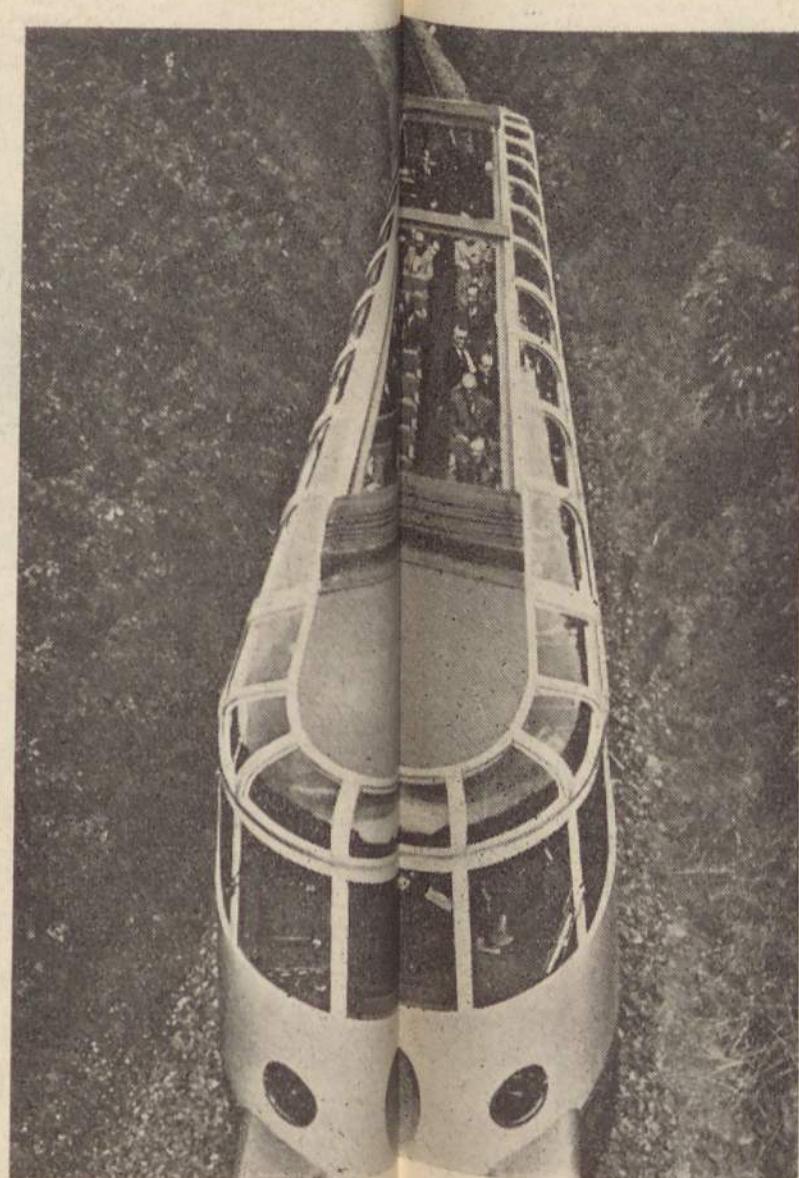
A cada meio de comunicação deve atribuir-se a parte que ele melhor pode servir, havendo muitos factores a considerar para a escolha do mais conveniente. Destaca-se como muito importante entre eles o do preço de custo, que tem, forçosamente, de ser coordenado com a capacidade de produção e com o género e qualidade de mercadorias que, muitas vezes, não podem nem devem ser oneradas

com encargos que as impedem de concorrer com produtos similares originários de outras regiões.

Outros pontos importantes a considerar são a espécie do género de transporte, a rapidez da viagem, a freqüência das possibilidades de expedição, a pontualidade e a segurança. A juntar a isto temos ainda a espécie da mercadoria, o género da sua embalagem e, o que é particularmente importante, o raio de ação do meio de transporte e se pode ser transportada directamente de origem a destino sem transbordo. O serviço de passageiros tem que ser observado sob os mesmos aspectos.

A teoria da divisão dos transportes, reservando para cada género aquilo que fosse compatível com as suas possibilidades, não pode ser efectivada porque nenhum deles está em condições de assumir cabalmente. As exigências do tráfego são hoje superiores à capacidade de todos os meios de transporte reunidos. Depois de 1933 começou a fazer-se sentir a falta de material circulante, mas a requisição dos aços e da mão de obra para fins mais urgentes, impossibilitou o seu aumento.

O camião está reservado, dentro de certos limi-



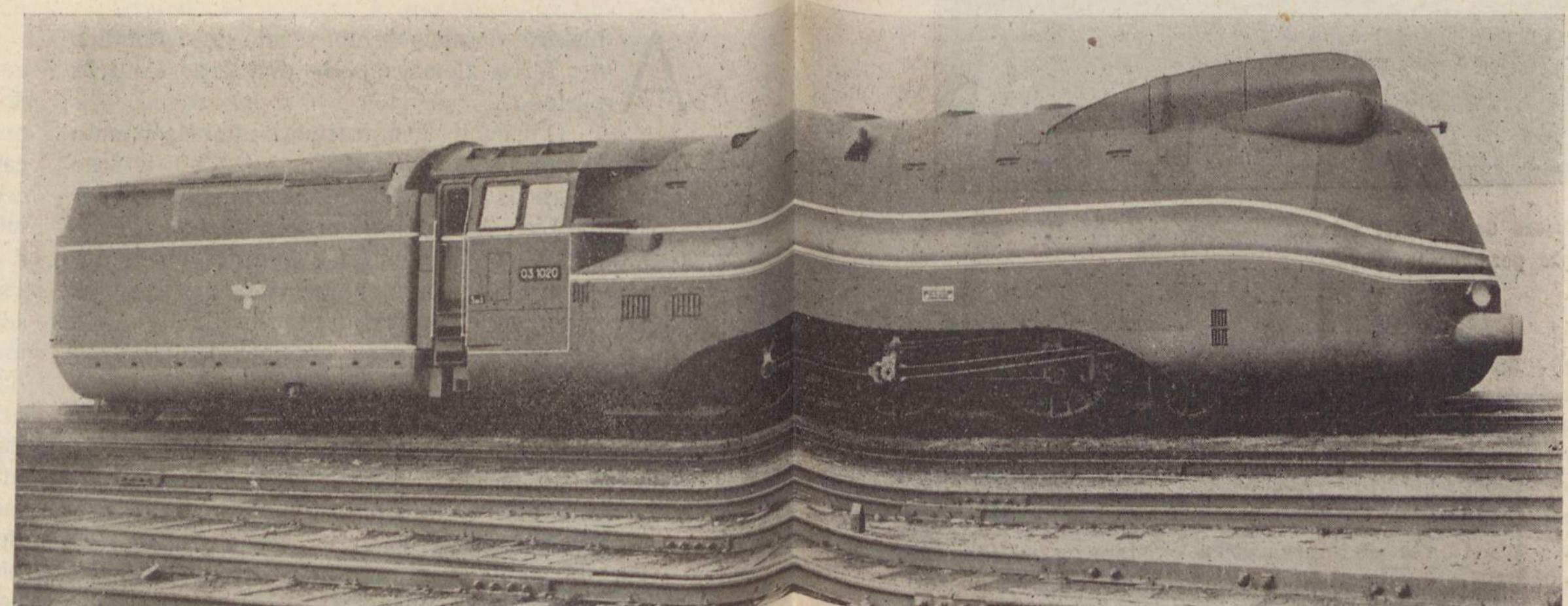
O «combóio de vidro» dos Caminhos de Ferro Alemães construído exclusivamente para passeios turísticos

tes, para fins de guerra, razão por que deixou de poder fazer face à quota-partes que lhe cabia no tráfego comercial, sendo obrigado a consentir no seu parcial regresso ao carril.

Estamos, portanto, em presença de uma comunhão de meios de transporte que satisfaz todas as exigências actuais, mas que apenas se deve considerar como transitória, pois é indispensável ter em atenção as futuras possibilidades do desenvolvimento de cada um deles, conforme as necessidades do tráfego.

Que problemas estarão reservados no futuro ao caminho de ferro e que transportes terá ele que fazer na presença de outros meios de comunicação? Continuar-se-ão a construir caminhos de ferro e a aumentar o material circulante ou será o carril de tal maneira aliviado pelos outros meios de trans-

porte que tenha de ser reduzida a sua organização técnica? A resposta a estas perguntas não pode ser baseada na situação momentânea dos meios de transporte, devendo, pelo contrário, fundamentar-se no aspecto técnico que em breve se oferecerá. A característica basilar do caminho de ferro reside na íntima ligação do carril com veículo, o que



Nova locomotiva BORSIG, material moderno e aperfeiçoado ao máximo

lhe dá as suas vantagens e as suas desvantagens em comparação com os outros meios de transporte. A obrigatoriedade do carril permite a formação de combóios, isto é, a junção de um grande número de vagões constituindo uma unidade de transporte. Os combóios têm a faculdade de permitir os vagões entre si, podendo, portanto, trabalhar com grandes unidades e fazer um transporte de mercadorias sem baldeações. As grandes composições e a elevada velocidade, reduzem o preço do custo.

A formação de grandes composições permite também o transporte de grandes massas com muito maior rapidez do que qualquer outro meio de transporte, o que lhe reserva para o futuro o exclusivo do respectivo tráfego nas grandes extensões.

A formação de combóios não tem só vantagens, representando uma obrigatoriedade forçada pelo carril, posto que os caminhos de ferro têm sempre que trabalhar com combóios; o serviço com vagões isolados sobrecarrega demasiadamente as linhas e só poderá representar uma exceção.

A formação de combóios e a manobra de vagões consomem muito tempo razão por que são mais rápidas as pequenas remessas feitas por camiões, que, em toda a parte, vão de domicílio a domicílio, enquanto que o carril só vai de estação a estação sem transbordo. Esta é a linha divisória entre o transporte por caminho de ferro e por camião, ao qual o carril continuará no futuro a ceder a prioridade para pequenas quantidades isoladas de mercadorias. Essa linha divisória nunca poderá, porém, ser rigidamente admitida, visto que o carril readquire imediatamente a sua hegemonia logo que o volume das ditas mercadorias seja tal que possam ser reunidas em combóios para longas distâncias.

A personalidade do caminho de ferro é ainda mais nítida no transporte em massa de passageiros do que no de mercadorias. Nenhum outro meio de transporte pode comportar as grandes massas de viajantes, que pelo natal, nos períodos de férias, etc., enchem combóio após combóio.

São muito diferentes as exigências impostas a um meio de transporte para o tráfego de mercadorias e movimento de passageiros. O caminho de ferro serve ambos em geral nos mesmos percursos e nas mesmas estações. Os outros são quase independentes nos dois géneros de tráfego. O carril tem que orientar o seu desenvolvimento no sentido de evitar o prejuízo recíproco do tráfego de mercadorias e de passageiros.

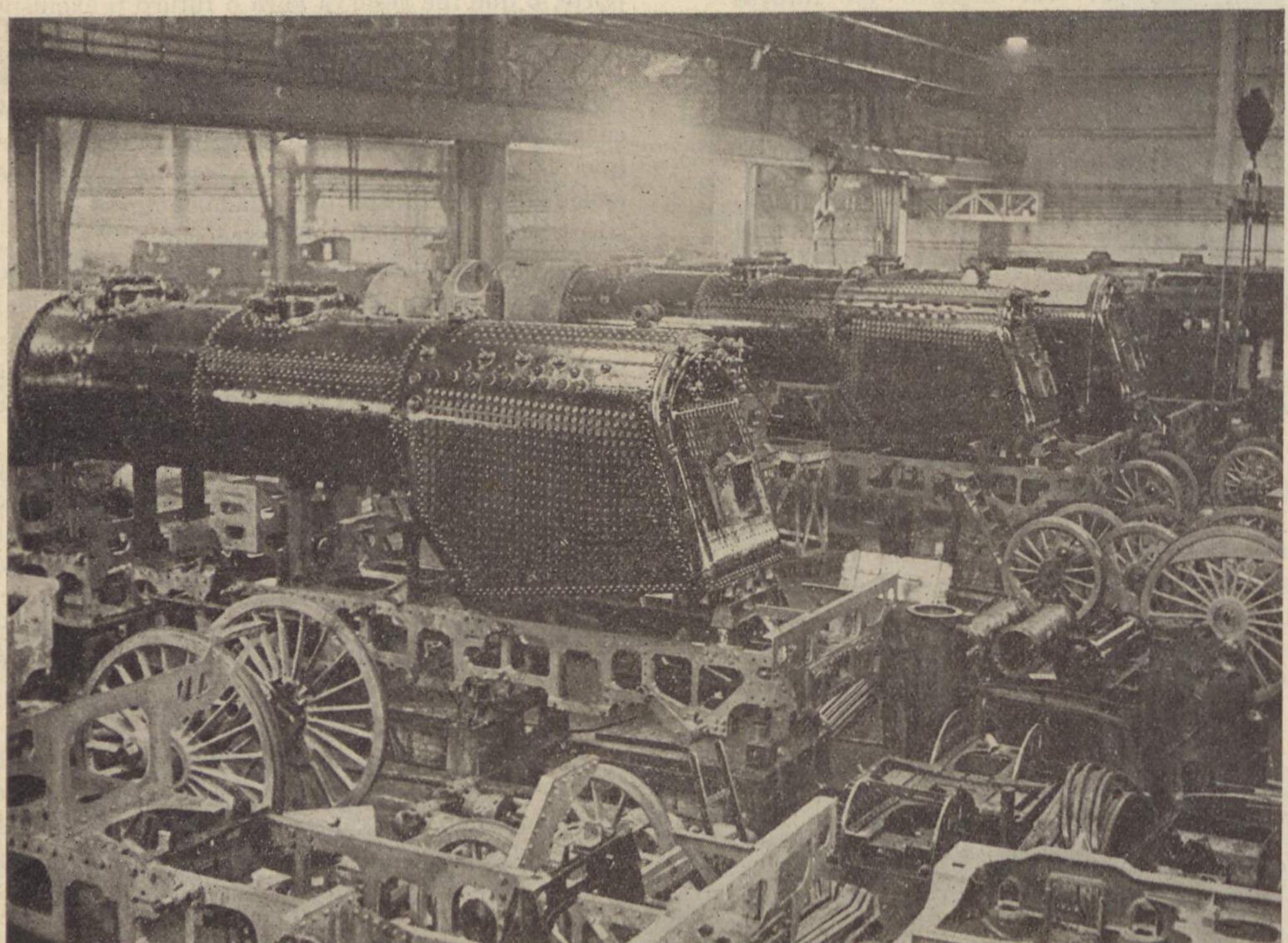
Inicialmente, os caminhos de ferro organizados para o transporte conjunto de passageiros e mercadorias a longa e curta distância, posto que nada justificava a separação, uma vez que o tráfego era reduzido e, por consequência, mínimo o prejuízo recíproco. Quando esta situação se modificou com

o aumento do tráfego, tornou-se muito difícil a modificação da já grande instalação existente. Recorreu-se aos alargamentos e ampliações e só em casos especiais se separaram totalmente os serviços de mercadorias e de passageiros. São bem patentes as extraordinárias consequências desta separação visto que com ela se conseguem sobretudo resultados mais económicos e mais práticos, abrindo-se ao mesmo tempo o caminho para a saída do complicado labirinto do transporte em conjunto. O remédio está sobretudo, na distribuição acertada dos comboios

com alta velocidade. Ao mesmo tempo libertar-se-ia a rede actual de comboios rápidos, de maneira que o seu rendimento para o tráfego de mercadorias subiria extraordinariamente.

Quasi que não seriam necessárias linhas especiais para o transporte em massa de mercadorias.

O serviço dos caminhos de ferro, ampliados com uma rede especial de comunicações rápidas, aproveitaria de todas as inovações técnicas dos últimos anos. O motor eléctrico e o accionamento por Diesel, completam a locomotiva. A construção



Uma das actuais fábricas de material rolante
em produção permanente

de diferentes velocidades por linhas especiais. Isso fez-se, de princípio, com a construção de terceiras e quartas linhas ou vias especiais para comboios de mercadorias. O problema tem, porém, que ser encarado a fundo. Correspondendo às sugestões do Fuehrer, os caminhos de ferro do Estado têm que verificar a possibilidade da construção de uma rede para transportes rápidos de passageiros e mercadorias.

Seria de grande importância para o movimento de passageiros uma rede de comunicações rápidas

ligeira para o serviço de passageiros fornece carruagens que satisfazem plenamente às mais altas exigências de um comboio rápido. A segurança das carruagens contra o acréscimo de perigo de descarrilamento provocado pela maior velocidade, não trará quaisquer dificuldades insuperáveis. Para o transporte de mercadorias existem os grandes vagões que permitem a movimentação do mais pesado tráfego. Se hoje circulam poucos e pequenos comboios de grandes vagões de mercadorias, deve-se isso à falta de procura e não à de oferta.

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

III

Demonstrado ficou nos artigos anteriores que, desde o seu início, imediatamente se começou a verificar que a exploração da linha Coimbra a Louzã era ruínosa para a C. P.—e que essa ruínosa exploração se ia tornando cada vez maior, pois tendo dado em 1907, primeiro ano completo de exploração, um prejuízo de 5.422\$679 réis, em 1939 foi de cerca de mil contos o prejuízo sofrido.

É que sendo a extensão da linha apenas de 29 quilómetros, sem ligação alguma com qualquer outro caminho de ferro, o seu rendimento quilométrico havia fatalmente ser diminuto.

Tudo isto devia ter servido de base para a C. P., quando em 1923 a Companhia do Mondego pensou em prolongar a linha de Louzã a Serpins, visto que em 1923 a de Coimbra a Louzã lhe havia dado um prejuízo de 472.055\$310 com tendências bem nítidas para aumentar, razão porque a C. P. não deveria ter feito o contrato de 30 de Abril de 1924 para a construção e exploração da linha Louzã-Serpins, mas sim procurar pôr termo à exploração da linha Coimbra a Louzã nas condições em que se estava fazendo, realizando para isso um novo contrato em bases aceitáveis, ou entregar a exploração à emprêsa concessionária, isto é, à Companhia do Mondego, logo que lhe fosse possível.

Não se tendo procedido assim, não se acautelaram nem se defenderam os interesses da C. P., e é por estas e outras razões que os seus accionistas não recebem dividendo algum das suas ações, há mais de cinqüenta anos.

É de justiça reconhecer que, ao contrário do que sucedeu por parte da C. P., a Companhia do Mondego tem sabido bem defender os seus interesses—e a prova disso está em ter conseguido realizar com a C. P. um novo contrato para a construção e exploração do trôço Louzã-Serpins, sem

ter tido necessidade de modificar o ruínoso contrato de 22 de Novembro de 1904.

É que talvez se tivesse chegado à conclusão de que, sendo a C. P. uma grande emprêsa, e não estando os seus accionistas acostumados, desde há muitos anos, a receber remuneração do seu capital, um prejuízo de mais mil ou menos mil contos por ano, pouca influência teria no resultado anual da exploração de toda a rête.

O que é certo é que a Companhia do Mondego conseguiu realizar, em 30 de Abril de 1924, novos contratos com a C. P. para a construção e exploração da linha Louzã a Serpins.

Por coincidência, o sr. dr. Ruy Ennes Ulrich era ao mesmo tempo administrador da C. P. por parte dos obrigacionistas, desempenhando nessa altura o cargo de Vice-Presidente da Comissão Executiva do Conselho de Administração.

Os contratos para a construção e exploração do lanço Louzã-Serpins têm a data, como acima digo, de 30 de Abril de 1924, e para a sua exploração estabeleceram-se as seguintes principais condições:

1.º—Logo que seja concluída a construção do primeiro lanço da linha Louzã a Arganil, compreendido entre Louzã e a margem esquerda do rio Ceira, e das respectivas estações e apeadeiros e suas dependências, e que pela fiscalização do Governo, tenha sido autorizada a sua abertura à exploração, a C. P. obriga-se para com a C. M. a fazer, por conta desta última, a exploração do referido lanço, nas condições estipuladas nos seguintes artigos deste contrato, sem que isso importe, de nenhum modo, transferência de propriedade ou de gôzo de concessão ou dos seus direitos, ficando bem entendido e expresso que a C. M. conservará a qualidade e direitos de concessionária que não poderá alienar sem acordo com a C. P., ou forçada por coercivo meio legal judicial, cabendo neste caso à C. P. direito de opção, por-

tanto, na transferência com prioridade a qualquer pretendente.

3.^a — Durante todo o período da vigência dêste contrato, a C. P. fará com pessoal seu, a exploração do referido lanço, e com o seu material circulante, que continuará sempre sendo propriedade sua.

4.^a — A C. P. toma a seu cargo, além das despesas de exploração propriamente ditas, todas as despesas de conservação do primeiro lanço da linha a que êste contrato se refere, bem como as extraordinárias de renovação ou as complementares do primeiro estabelecimento que forem necessárias (excepto o assentamento de uma segunda via, se vier a tornar-se necessária) ficando de conta da C. M. todas as contribuições ou impostos de qualquer natureza que não sejam os que a C. P. cobrar do público por conta do Estado.

7.^a — Em pagamento das despesas de exploração a C. P. receberá por cada quilómetro-trem que se efectuar no lanço a que se refere o presente contrato, incluindo a circulação de máquinas isoladas e de combóios de toda a natureza, isto é, de serviço comercial, de socorro e de serviço de via, quantia igual ao custo médio do quilómetro-trem que no fim de cada exercício, segundo a conta geral das despesas de exploração da mesma C. P. se apurar ter correspondido à exploração da rede geral que lhe pertence.

Parágrafo único — O saldo positivo que venha a resultar da exploração, depois de liquidadas as despesas designadas neste artigo, será destinado a reembolsar o Governo nos termos do artigo quinto do decreto número oito mil novecentos e dez.

Depois de liquidado êste débito será o saldo dividido em partes iguais entre a C. P. e a C. M..

8.^a — Se a receita fôr insuficiente para fazer face ao encargo de que trata o artigo anterior, o Governo autoriza desde já na linha de Arganil, para efectivação, desde que essa insuficiência exista, a cobrança de uma sobretaxa adicional à que vigorar no resto da rede explorada pela C. P..

A importância desta sobretaxa será proposta pela C. P. de acordo com a Direcção da Fiscalização da Exploração de Caminhos de Ferro.

Parágrafo único: — Se na liquidação das contas do exercício de qualquer ano houver saldo positivo da sobretaxa adicional a que se refere êste artigo, êste reverterá para um fundo administrado pela C. P., destinado a cobrir «deficits» futuros; e se o saldo fôr negativo, mesmo balanceado com o saldo positivo anterior, tem a C. P. o direito de cessar a exploração do lanço, objecto do presente contrato, com o aviso prévio de noventa dias ao Governo e à C. M..

No fim do contrato de exploração se o fundo referido apresentar saldo positivo, pertencerá êste ao Estado.»

Verifica-se, pois, que pelo contrato de 30 de Abril de 1924, a C. P. obrigou-se para com a Companhia do Mondego a fazer por conta desta Companhia a exploração do lanço Louzã a Serpins, recebendo em pagamento das despesas de exploração por cada quilómetro-trem, quantia igual ao custo médio do quilómetro-trem que no fim de cada exercício, segundo a conta geral das despesas de exploração da C. P. se apurar ter correspondido à exploração da rede geral que lhe pertence.

É necessário, porém, consultar-se o mapa do desenvolvimento das despesas nas diversas linhas e ramais explorados pela C. P., e bem assim a conta geral da exploração do lanço de Louzã a Serpins, para se saber qual o prejuízo que êste pequeno trôço, apenas de seis quilómetros de extensão dá anualmente à C. P..

Referido ao exercício de 1939, verifica-se que o número de quilómetros-trem percorridos no indicado lanço, foi de 12.230 e que o custo de cada um, foi de 21\$35, tendo sido apenas de 18\$65, na rede geral da C. P., o custo médio de cada quilómetro-trem.

Resumindo temos:

Despesas de exploração no lanço Louzã a Serpins, 12.330 quilómetros-trem	21\$35	263.245\$50
Receita neste lanço		37.753\$88
Prejuízo na exploração		225.491\$62

Há, porém, a notar que no contrato de 30 de Abril de 1924 ficou estabelecido, que a Companhia do Mondego só deve pagar à C. P. quantia igual ao custo médio do quilómetro-trem que tiver correspondido à exploração da sua rede geral, e como êsse custo médio no ano de 1939, foi de 18\$65, a importância que a C. P. devia ter recebido da Companhia do Mondego, seria:

12.330 × 18\$65	229.954\$50
Receita da exploração	37.753\$88
Importância que se devia ter recebido do exercício de 1939	192.200\$62

Era esta a importância que a Companhia do Mondego devia ter pago à C. P. pela exploração em 1939 do lanço Louzã a Serpins, nos termos da condição 7.^a do contrato.

A diferença que vai de 21\$35 para 18\$65 nos 12.330 quilómetros-trem, na importância de 33.291\$00, é que nos termos do mesmo contrato deve recair sobre a C. P., mas como a Companhia do Mondego ainda não pagou a parte que lhe pertence, nem provavelmente o tenciona fazer, alegando para isso falta de disponibilidades, segue-se, que a meu parecer, o prejuízo Real que de facto a C. P. suportou em 1939, não foram 33.291\$00, mas sim—225.491\$62, importância esta, bem como a dos anos anteriores,

respeitante aos prejuízos sofridos na exploração do lanço Louzã a Serpins, a C. P. se vai limitando em lançar numa conta especial a receber, que no ano de 1938 já estava em 1.128.488\$22, segundo o Relatório da Companhia do Mondego referido ao exercício de 1939, e contudo esta Companhia não hesitou em distribuir aos seus accionistas um dividendo de 6% em 1938 — e por sua vez a C. P., sendo credora daquela Companhia, entregou-lhe referido ao exercício de 1938 a quantia de 332.000\$00, participação total que à Companhia do Mondego coube no indicado ano, na exploração da linha Coimbra a Louzã, sem que desta importância se tivesse descontado a mais pequena importância, por conta do seu crédito.

Para se ajuizar bem o interesse que este lanço da Louzã a Serpins pode dar à C. P. no resultado geral da exploração de toda a sua rôde, vou indicar para os últimos cinco anos, qual foi em cada ano a sua receita e despesa:

	Receita	Despesa
1935	37.323\$72	240.087\$66
1936	41.831\$00	270.601\$04
1937	39.862\$32	268.656\$83
1938	35.642\$05	258.901\$17
1939	37.753\$88	263.315\$39

Como comentário, transcrevo o que preceitua o parágrafo único do artigo 8º do contrato de 30 de Abril de 1924.

Diz o referido parágrafo:

«Se na liquidação das contas do exercício de qualquer ano houver saldo positivo da sobretaxa adicional a que se refere este artigo, este reverterá para um fundo administrado pela C. P. destinado a cobrir «deficits» futuros; e se o saldo fôr negativo, mesmo balanceado com o saldo positivo anterior, tem a C. P. o direito de cessar a exploração do lanço, objecto do presente contrato, com aviso prévio de noventa dias ao Governo e à C. M.»

UM OPÚSCULO NOTÁVEL

“O Caminho de Ferro e a Nação”

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

O notável opúsculo “O Caminho de Ferro e a Nação”, da autoria do nosso prezado e ilustre colaborador, sr. Eng.º Carlos Manitto Tôrres continua a merecer da imprensa o mais amplo acolhimento e a mais entusiástica concórdia pela sua doutrina, exposta com clareza e verdadeiro sentimento nacionalista.

De entre os jornais da província que, ultimamente, se tem referido a este opúsculo, desejamos destacar o “Jornal de Lagos”, que lhe faz desenvolvida a lisonjeira referência.

Imprensa

«Correio da Estremadura»



Com o seu número de 19 de Abril completou o “Correio da Estremadura”, que se publica em Santarém, 50 anos de existência. Fundado por João Arruda, e continuado por seu filho, Dr. Virgílio Arruda, este importante semanário não é, apenas, pertença dumha família, constitue, também, património dumha região.

Com efeito, o “Correio da Estremadura” pelos serviços que tem prestado ao distrito de Santarém e pela elevação das suas campanhas regionalistas, em que foram debatidos todos os problemas locais, faz parte da vida espiritual e económica da formosa e fértil região, e a sua história, arquivada em 50 volumes, é a história dos últimos cincuenta anos do distrito de Santarém.

Ao Dr. Virgílio Arruda e aos seus ilustres colaboradores, apresentamos os nossos cumprimentos pelo aniversário do “Correio da Estremadura”.

«Os Ridículos»

Festejou o seu 37.º aniversário de publicação o nosso prezado colega “Os Ridículos”, semanário de humorismo, fundado por Cruz Moreira (Caracoles) e continuado com galhardia pelo sr. Rebelo da Silva.

As nossas felicitações.

«O Açoreano Oriental»

Com o seu número de 19 de Abril último, completou 106 anos de existência o semanário “O Açoreano Oriental”, que se publica em Ponta Delgada, ilha de S. Miguel.

É, como se vê, o mais antigo jornal português. Fundado por Manuel António de Vasconcelos, os seus sucessores têm procurado sempre manter esta verdadeira relíquia da imprensa portuguesa com prestígio condigno.

A todos os seus colaboradores e em especial ao seu director sr. Manuel Ferreira d’Almeida, enviamos as nossas melhores saudações.

«Revista Transtagana»

Com o n.º 85 entrou no 8.º ano de publicação o mensário de cultura e crítica “Revista Transtagana” de Évora, que insere *Notas de toponímia alentejana* (valioso estudo com interessante documentação etnográfica) *Auto-didaxia* por Alfredo Santos, *Os mitos e a sua origem* por Zélia Palma, *Em redor dum termo dos Lusiadas* por H. da Tôrre Negra, *Bibliografia* por Octávio de Campos, *Semana dum Homem Sombrio* por Sérgio Augusto Vieira, *Prelúdio de Abril* por Jorge Ramos, *A auto-sugestão como processo terapêutico* por F. de Sousa, versos de Afonso de Castro, etc.

A Guerra

e as Caminhos de Ferro

XXXI — (Atrazado)

A U. P. informa que milhares de gendarmes guardaram e policiaram as estradas e caminhos de ferro, no Sul da França. Os automóveis recebem ordem de parar, sujeitando-se os seus ocupantes a minuciosos interrogatórios. Igualmente são interrogados todos os passageiros que descem dos comboios, em toda a região do percurso do generalíssimo Franco.

— Informa a E. T. que a região de Keren, na Eritreia, foi alvo de violentos bombardeamentos da R. A. F., que visaram estações ferroviárias, transportes motorizados e posições de artilharia.

— Segundo notícia da E. T. a rendição de Bergonzoli efectuou-se depois da batalha de Soluk, travada no término da linha férrea que segue de Bengazi em direcção a Sueste.

— Diz a E. T. que foram bombardeadas estações ferroviárias, depósitos, transportes motorizados e posições de artilharia inimiga na Eritreia. A Nordeste da cidade de Orti, foram atingidos, em cheio, edifícios «camuflados», que ficaram destruídos.

— Comunica a E. T. que o avanço britânico sobre Soluk pode considerar-se milagroso. Com uma rapidez nunca vista, foram atravessadas 125 milhas de deserto que medeiam entre Mekili e o «término» ferroviário, sob as maiores dificuldades, incluindo ventos fortíssimos e tempestades de areia.

— Diz a E. T. que as condições atmosféricas eram péssimas no resto da Alemanha, mas na região de Bremen o tempo conserva-se bom e assim os pilotos puderam observar bem a forma como os alvos eram atingidos. Junto do entroncamento ferroviário foi incendiada a maior das oficinas, alastrando-se, ainda, o fogo quando os aviões regressaram. Numerosos edifícios industriais a Oeste da estação ferroviária ardem, também, com violência, tendo muitas bombas de altos explosivos caído junto da própria estação.

— A E. T. anuncia que um piloto relatou que depois de atravessar tempestades de neve «os contornos da cidade de Bremen se desenhavam tão claramente sob o luar que as docas e os entroncamentos ferroviários, bem visíveis, era como se estivessem a pedir para serem bombardeados». As suas bombas incendiárias provocaram como que

um círculo de incêndios, dentro do qual lançou então bombas de alta potência, ao passo que os aviões que se lhe seguiam alargavam constantemente a zona incendiada com uma verdadeira chuva de bombas.

— Segundo a E. T. as linhas ferroviárias de Kartum, Pôrto Sudão e Sennardum ficam novamente ligadas entre si, o que permite restabelecer a possibilidade de os ingleses receberem reforços em larga escala.

— A E. T. relata que a chegada das tropas inglesas a Keru, que tomaram, ameaça, de maneira muito grave, as comunicações italianas, porque essa posição fica apenas a quarenta quilómetros de Bishia, que é a testa do caminho de ferro que segue de Asmara para a base italiana de Agordat. As forças de infantaria e cavalaria italianas de Keru pretendem possivelmente, organizar uma nova linha de defesa sobre a qual é feita a retirada.

— A U. P. e E. T. narram que um dos aviões britânicos atingiu directamente com duas bombas um navio a motor, na barra do pôrto de Stavanger, e outro lançou bombas sobre uma importante ponte ferroviária. Os aparelhos empregados nestas operações regressaram sem novidade às bases.

— A D. N. B. comunica que aviões de combate isolados atacaram com êxito aeródromos, estabelecimentos industriais, armazéns e vias férreas no Sueste da Inglaterra.

— Um pormenor da E. T.: As docas de Boulogne estão concentradas num pequeno espaço, o que permitiu aos pilotos acertarem, bomba após bomba, apesar da defesa antiaérea, que abriu fogo com energia, mas não conseguiu atingir um único atacante. Enormes baterias de projectores formavam, por vezes, vastos cones de luz sobre a cidade e as docas, mas nem assim detiveram os atacantes, que lançaram as bombas com precisão sobre os cais, molhes, comportas e linhas férreas do pôrto. Enquanto os ataques decorriam, declaravam-se incêndios em muitos pontos da zona alvejada.

— A D. N. B. forneceu o seguinte relato:

Aviões de combate atacaram, em vagas sucessivas, com bombas explosivas e incendiárias, objectivos importantes, no ponto de vista militar, de Londres. Também foram levados a efeito, com temeridade, ataques isolados, a pouca altura, contra campos de aviação e de manobras, posições de artilharia antiaérea, colunas automóveis, fábricas e linhas de caminho de ferro, no Sueste da Inglaterra. Nessa ocasião, foram lançadas bombas em cheio, sobre aviões de bombardeamento inimigos, do tipo «Bristol-Blenheim», que se encontravam no solo. Foi pelos ares um depósito de munições, num campo de manobras a Nordeste de Londres. Bombas lançadas a Leste de Cambridge, perto de Stortford e de Nottingham, destruiram oficinas de fábricas.

CURIOSIDADES

CIENTÍFICAS

«*Tantum possumus quantum scimus*»

Pelo tenente de Eng.^s ADALBERTO FERREIRA PINTO

PARA a fecção do carvão de madeira ou lenha, pelo método da pirogenação ou distilação industrial, obtém-se 25 a 30 % do melhor carvão, 66 a 71 % de produtos líquidos ou voláteis, e 4 % de alcatrões.

O rendimento da produção de carvão, pelo chamado processo de carvoeiro, não vai além também de 15 a 30 %, nada mais se aproveitando da matéria prima, empregada para tal finalidade.

Os detritos de madeiras, cascas vegetais, bagaços, baganhos, etc., também podem ser distilados; os productos resultantes da distilação são todos aproveitaveis, consoante as propriedades, e os productos carbonisados, são utilizados para constituirem briquetes.

Das substâncias, que se podem obter pela distilação que vimos referindo, dividamo-las em 5 grupos, e assim teremos:

O 1.º grupo, constituído pelos productos carbonisados formando o *carvão*, ainda de larga aplicação doméstica e o único aconselhável para gasogéneos, e obtenção de carvões especiais.

O 2.º grupo, constituído pelos productos pastosos, formando *alcatrões*. Estes podem ser usados como combustível, também amassados com carvão pulverizado ou serradura formam briquetes aplicáveis a gasogéneos ou usos domésticos. Estes alcatrões são utilizados como inductos para cordas de uso marítimo, fios de pesca,

calafetagem de navios, etc., recordemos a aplicação do afamado alcatrão da Noruega.

Os alcatrões, destilados e tratados, deles se obtêm o gaiacol, o fenol, o creosote e o breu, assim como vários óleos leves e pesados utilizados como combustível. Se os alcatrões são obtidos pela destilação de lenhas ou madeiras resinosas, dêles se pode extrair um certo número de hidrocarbonetos da série terpénica, semelhantes aos obtidos na indústria resineira.

O 3.º grupo é constituído por *produtos condensáveis*, mistura de ácido acético, acetona e alcool metílico, productos de nomes bem conhecidos. Estes productos constituem o chamado «vinagre de madeira» que, já no tempo dos faraós, os naturais do Egito empregavam para embalsamento das suas múmias.

O 4.º grupo é constituído pelos *produtos não condensáveis*, conjunto de gases combustíveis que podem ser aproveitados «in loco». Estes productos ou substâncias não condensáveis constituíram o primeiro gás de iluminação, descoberto, em 1800, pelo francês Philippe Lebon. Mais tarde, este gás assim obtido foi destronado pela distilação da hulha, assim como este, em algumas regiões, já foi posto de parte, pelo emprêgo da butana.

Finalmente, o 5.º grupo é constituído pelas cinzas, em grande percentagem constituidas por mistura de carbonatos de po-

tássio, sódio e cálcio, e são utilizadas como lescívia.

A partir d'estes cinco grupos de substâncias que citamos, dizem os técnicos que se obtém uma centena de produtos diferentes! Para fazermos ideia do seu número e das suas aplicações detalhemos aquelas de que já falámos:

O «gaiacol» é um produto de conhecida aplicação terapêutica.

O «fenol» idem, encarado sob o aspecto industrial químico é utilizado devido às suas notáveis propriedades redutoras. É uma das matérias primas para o fabrico da *galatite*.

O «criosote» é também um produto terapêutico, quando purificado, bem entendido. É um excelente inducto para conservação das madeiras; é bem conhecido de todos, as travessas de madeira das vias férreas serem creosotadas.

O «ácido acético» é utilizado em terapêutica, sob a forma de *eter acético* constituindo a base da antipirina, e sob, a forma de *acetato de chumbo*, constitui a conhecida «água branca».

Na indústria do cauchú, o acético é utilizado como coagulante; na indústria da tinturaria, aparece sob as formas de *acetatos de alumínio, bário, níquel, ferro e chumbo*; na indústria dos explosivos lá aparece o ácido acético, para o fabrico das pólvoras sem fumo, sob a forma de *acetato de étilo*; e na indústria da perfumaria também aparece o ácido acético sob as formas de *anidrido acético, acetatos de acetilo, de benzilo* (e. jasmim), *isobornilo* (e. pinheiro) e de *linalilo* (e. bergamota).

O ácido acético com a celulose forma ainda um produto com inúmeras aplicações nos fabricos de filmes incombustíveis, sêda artificial, duma substância conhecida com o nome de vidro inquebrável, artefactos vários, tais como os que eram fabricados com a celulose, impermeabilização de tecidos e vernizes para telas de avião.

A «acetona» torna prático o uso e transporte da acetilena, sendo, para esta, um excelente dissolvente. É também um dissolvente da celuloide, cânfora, óleos, gorduras

e ceras permitindo a confecção de pomadas e vernizes vários; as senhoras não a dispensam no tratamento das unhas.

A acetona forma, com a celulose, tal como o ácido acético que referimos, o *acetato de celulose*.

O «alcool metílico», combinado com os respectivos ácidos, dá o *azotato, cloreto e sulfato de metilo*, de variadas aplicações; dêle se obtém o *aldeido fórmico* que é empregado no cortume de peles, fabrico de matérias corantes, resinas sintéticas e vernizes.

O alcool metílico, em dissolução com o sabão, dá um preparado conhecido dos turistas, uma espécie de alcool sólido, que em pequenos paralelipípedos se combustam em lamparinas rudimentares. É um dissolvente de matérias gordas, resinas, essências e alcalís vegetais (constitue tinturas diversas da medicina); na indústria da perfumaria também faz a sua comparência.

* * *

Esquecendo o que se deita fora, pela pirogenação brutal das lenhas para a obtenção do carvão, pelo método do carvoeiro, lembremos que os detritos da serração de madeiras ou lenhas, tais como pequenos toros ou pedaços, aparas ou serradura, além doutras, podem ter as seguintes utilidades:

Cada mil quilos desta matéria prima podem fornecer 150 litros de alcool; antes do actual conflito uma das nações em luta, já extraía do reino florestal 3.500 toneladas de alcool por ano.

Dos pedaços ou toros de madeira, sem outra utilidade, pode-se fabricar palha de madeira, óptima para colchões, acondicionamento de frutas, ovos e outras mercadorias.

Da serradura, em aglomerados, fabricam-se briquetes para fogão e de boa aplicação para aquecimento de fornos de padaria, e também pequenos blocos, tijolos ou ladrilhos para interiores de construções civis.

A mesma serradura, torrada e tratada químicamente, transforma-se em derivados da sacarose, com a qual se fazem pastas ou farinhas para a alimentação de animais.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso 53.º aniversário

Encontrou a mais franca simpatia entre o público e a imprensa do país o nosso número especial, com que comemorámos o 53.º aniversário desta publicação ferroviária.

Com prazer arquivamos nas nossas colunas as palavras amáveis, da boa camaradagem com que o jornal da classe "O Trabalho Ferroviário" saudou aquêle nosso número especial:

«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 Souza e o jornalista Carlos d'Ornellas, 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'Ornellas, que bem conhecemos, como impulsor desta magnifica obra e àqueles que conseguiram labutam na sua catedral de trabalho na rua da Horta Sêca, 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.»

O semanário regionalista "O Barreiro", dirigido actualmente pelo distinto jornalista Aníbal Pereira Fernandes, referiu-se, em termos que muito nos sensibilizaram, ao nosso número especial com que comemorámos a entrada da "Gazeta" no seu 53.º ano de publicidade. Dessa referência, desejamos arquivar, com os nossos melhores agradecimentos, as seguintes linhas:

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que há 52 anos vem discutindo e defendendo, com uma competência notável, todos os assuntos que se ligam ao magno problema dos caminhos de ferro, é uma revista eclética, de leitura sóbria, equilibrada, agradável, atraente e sobretudo patriótica, pelo que gosa de arreigadas simpatias entre tôdas as classes sociais contando inúmeros leitores em todo o país. Desde há muito que mantemos as mais amistosas relações com a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com quem permudamos muito gostosamente, mas estas palavras de aprêço justificam-se mais uma vez, agora que a referida revista já singra no 53.º ano da sua feliz existência.»

O semanário de propaganda regionalista "Jornal de Lagos" referiu-se, na sua edição de 28 de Abril, em termos penhorantes ao nosso número especial de Março com que comemorámos a entrada da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" no 53.º ano da sua publicação, fazendo especiais referências ao nosso querido director sr. Engº J. Fernando de Sousa e ao nosso ilustre colaborador sr. Coronel Alexandre Lopes Galvão.

Os nossos melhores agradecimentos.

Há 50 anos

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

Penna Americana automatica

De Caw Dashaway

Se dissermos ao leitor que há dez dias que escrevemos continuamente com uma pena, sem a levar ao tinteiro o qual ficou sendo, para nós um objecto inutil, talvez não acredite.

Pois é isto resultado da nova pena americana que é tudo que há de mais commodo, pratico e economico que temos visto.

Graças á sua disposição calculadamente estudada, a pena *Fontaine* composta de uma elegante caneta occa em que se introduz a tinta está sempre prompta para escrever, sem necessidade de ser molhada, sem deixar cair borrhões, sem sujar os dedos, podendo fechar-se e trazer-se na algibeira e constituindo, ao mesmo tempo, um elegante apresto de escripta.

Já em Paris a havíamos visto na mão dos *reporters* da bolsa e do jornalismo mas procurámos-la na exposição, onde nos disseram que a havia, e não a encontrámos.

Por isso, achando-a em Lisboa, na acreditada papelaria dos srs. Estevam Nunes & Filhos, foi uma agradável surpresa para nós, como é um espontaneo prazer a que nos damos recommendando-a aos nossos leitores, sem esperar que tal nol' o pedissem.

Linhos portuguezas

Loanda a Ambaca — No dia 18 de março passado abriu á exploração a 4.ª secção do caminho de ferro de Ambaca até o kilometro 180.

Os trabalhos da construcção proseguem com a maxima actividade, devendo a 5.ª secção estar prompta a abrir em meados de setembro proximo.

Da Avenida a Campolide — Os srs. barão de Kessler e Carlos Ferreira Pinto Basto, cederam a uma companhia os seus direitos de concessão da linha funicular projectada da praça dos Restauradores a Campolide.

O advogado syndico deu parecer favoravel ao pedido que n'este sentido, aquelles cavalheiros fizeram á Camara Municipal, razão porque esta auctorisou a citada cedencia.

Publicações recebidas

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»
— Relatório de 1940.

Acaba de ser publicado o Relatório, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal da importante Companhia de Seguros "Comércio e Indústria", com sede em Lisboa.

Agradecendo o exemplar que nos foi remetido, felicitamos os dignos Administradores desta Companhia de Seguros, srs. Luiz Gonçalves Santiago, João Duarte e José Jorge de Vasconcelos e Sá, pelos excelentes resultados da sua gerênciia.

APQUIVO
CP
Histórico

P A R T E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 84, II série, de 8 de Abril publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1940 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 24.717\$80, como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1940 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 1.457\$41, como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1940 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 15.682\$28, como liquidação definitiva desta garantia.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por portaria de 25 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente mês :

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 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 dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas :

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Francisco Pereira Dias, guarda-freio da 1.ª classe — 428\$61.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Joaquim Alfredo Pereira da Silva, condutor de 2.ª classe 535\$41.

Agostinho Ferreira Guedes, maquinista de 3.ª classe — 538\$68.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

Por portaria de 25 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente mês :

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — colocado definitivamente no respectivo quadro, ao abrigo do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1955. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 26.117).

Por despacho de 3 do corrente :

José Narciso de Andrade Azevedo, desenhador contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Manuel Martins Pontes, fiscal, contratado — idem, idem, idem.

Para os devidos efeitos se publica que o contrato de 24 de Outubro de 1936, visado pelo Tribunal de Contas em 5 de Novembro seguinte, celebrado com António Simões Duarte para exercer nesta Direcção Geral as funções de fiscal de obras foi rescindido, nos termos da sua cláusula 3.ª, a contar de 1 do corrente mês.

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 ôsso, 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: 49002 — ENTREGA AO DOMÍCILIO

Quereis dinheiro?
 JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

TRINDADE

Blanchette — A peças que pertenceram ao repertório do saudoso actor Chaby Pinheiro têm sido disputadas pelas emprêsas, que as têm reposto. Assim já vimos António Silva no papel de *Jacinto* da «Bisbilhoteira», Vilaret no «Conde Barão» e Alves da Cunha no *Tio Rousset* da «Blanchette», preparando-se Vasco Santana para fazer a reprise do «Leão da Estréla».

Os indivíduos de baixa condição social nunca devem colocar os filhos em plano superior, afim de que êles, com a educação que receberam, não se envergonhem de quem lhes deu o ser. Se são modestos e inteligentes, devem dar graças a Deus por os pais terem feito sacrifício em os educar e elevar; mas, se são vaidosos e orgulhosos, a educação recebida só serve para os afastar dos pais e dos amigos dêstes.

É este o tema da «Blanchette», que o grande empresário José Loureiro, voltado à actividade, apresentou no sábado de aleluia, 12 de Março, no seu teatro da Trindade.

«Blanchette» é uma peça que, parecendo antiga, é de todos os tempos e principalmente de agora em que os pais humildes querem fazer dos filhos «doutores». Estes pais devem ir ver a peça, não só porque é teatro são e puro, como também educativo. Ali há muito que apreciar e ponderar.

Alves da Cunha representou muito bem aquele taberneiro abrulado, mas são, que tão depressa se sente orgulhoso de ver o que a filha sabe, como lhe atira à cara com a educação que lhe deu e para nada serve, pois tendo o diploma de professora primária, ainda não conseguiu arranjar colocação. Todo o seu trabalho é cheio de naturalidade.

Madalena Sotto está progredindo a olhos vistos. A sua interpretação na «Blanchette», protagonista, mostra ser um valor com quem se pode contar, a questão é que continue a estudar e não esqueça os conselhos dos mestres. É muito bem feita e cheia de dramatização a descrição que faz desde a sua fuga de casa até ao regresso, sofrendo toda e espécie de vexames e desconsiderações, para conseguir o pão de cada dia, conservando-se sempre pura e honesta. A educação de nada lhe serviu, porque não teve onde a aplicar. Marcou

também com correção a cena de servir o café ao amigo do pai, ela, que cheia de orgulho, despresava o estabelecimento e os seus fregueses. E o pai humilhou-a, obrigando-a a cumprir a sua obrigação, visto que estava às suas sopas, como se costuma dizer. Madalena, se continuar a progredir, ainda há-de ser alguém de valor no teatro.

Emília de Oliveira que com tanta facilidade faz uma senhora distinta como uma mulher de situação e condição humilde, acompanhou muito bem toda a representação, descrevendo magistralmente as torturas por que passava, quando ia ao colégio visitar a filha, cujas companheiras a tomavam por criada, sem que esta o desmentisse.

Juvelina Pinto, afastada há algum tempo do teatro, onde marcou um bom lugar no género revista, estreou-se com correção, no declamado; fazendo, com desenvoltura, um pequeno e simpático papel.

Humilta de Macedo, sempre correcta, entrou em duas ou três cenas curtas.

Luiz Filipe, tem pouco que fazer, no entanto a sua intervenção em cenas patéticas do 1.º e 3.º actos, mostraram o valor dêste artista.

Manuel Corrêa, Silvestre Alegrim, Calazans, Jorge Grave e João Perry, num conjunto regular, encarregaram-se dos restantes personagens masculinos, tendo todos curtas intervenções.

Dispensava a aparição daquêle cão minúsculo, que é fraca companhia para um caçador.

É curiosa e interessante a apresentação da bela orquestra Peninsular, que nos intervalos toca no átrio do teatro.

Parabens a José Loureiro pela sua iniciativa de abrir o teatro e apresentar Alves da Cunha.

NACIONAL D. MÁRIA II

Espelho de três faces — Os leitores amigos de telefonia devem ter ouvido várias vezes um disco que acaba assim: «Mulheres há muitas, mas, Mãe, mãe, há só uma».

Pois foram estas palavras que me soaram aos ouvidos, depois de ter assistido ao espectáculo do teatro Nacional D. Maria II.

A peça é interessante e o enredo curioso, se bem que bata sempre a mesma tecla.

Um viúvo tem um filho. Depois casou-se três vezes e das três vezes se divorciou. O rapaz tentou suicidarse, e as três madrastas, lendo o jornal, foram à casa de saúde informar-se do estado do doente, uma a uma sem se encontrarem. Mas, como o rapaz tinha a mania do suicídio e como o pai andava

viajando, as madrastas resolveram encontrar-se em casa do filho, aguardando a chegada do pai.

O que se passa é engraçado. São três mulheres, com psicologias completamente diversas. Uma condescendente; outra autoritária; outra ainda bastante frívola. Uma serviu quase de ama ao rapaz, a outra de educadora e a terceira de autêntica camarada. Todas três com os mesmos direitos de obrigações, mas, que juntas, não equivalem a uma verdadeira mãe. Eis o espelho de três faces.

Porque se quis suicidar o rapaz? Esta é a pregunta que os leitores certamente farão, mas, a que eu não posso responder, visto que iria tirar o imprevisto que é sempre aneasamente esperado.

Fernando Santos e Almeida Amaral agarraram no «Chaleur du Sein» de André Birabeau, e traduziram-no para português. Bem? Mal? Não sei. O que posso declarar é que se trata de um espectáculo interessante e muitíssimo bem representado. Para isso não era preciso mais nada do que saber-se que entravam no espectáculo as grandes estréllas Adelina Abranches, Palmira Bastos, Lucília Simões e Amélia Rey Colaço.

A primeira faz um engraçadíssimo papel de criada antiga e de quatro patroas recebeu ordens. As outras três são as madrastas que o rapaz teve, respectivamente a condescendente, a autoritária e a frívola. O encontro delas em casa do adoptivo é qualquer coisa de cómico. É claro que todas elas expõem as suas razões e a maneira como representaram os papéis, leva-nos a crer que no estrangeiro representar-se-ia tão bem, mas, melhor, não é possível.

Maria Clementina encarnou o papel de uma enfermeira tagarela, gostando de falar da sua vida, dando a impressão de que não tem mais doentes para tratar. Maria Corte Real, fez uma daquelas meninas, ou por outra, senhoras de porte duvidoso, que não se importam de arruinar um rapaz, desde que este lhe satisfaça as caprichos.

Robles Monteiro, que ensaiou muito bem a peça, tem um papel curto mas simpático, e pelo que diz, bem se avalia quanto custa a um filho não ter uma Mãe viva, e quanto custa a um marido, não ter uma mulher que o compreenda, pois os divórcios que o vitimara, um foi por ela ter ciúmes dele, outro porque ele teve ciúmes dela, e o terceiro, porque havia incompatibilidade de géneros.

Igrejas Caeiro aguentou-se muito bem num papel áspero e arisco, contracenando com as quatro mestras acima designadas. Augusto de Figueiredo, tem curta intervenção, mas, revelou ser um bom galã.

Vilaret foi formidável de graça numa rábula de acto. Se fosse entregue a outro artista, certamente não tiraria o partido que Vilaret tirou. Aquela preocupação de conhecer as pessoas pela voz, não se preocupando absolutamente nada com o que se passa em volta, teve um vinco magistral na interpretação do artista.

Cenas muitíssimo bem cuidadas, como é apanágio da casa de Garrett, desde que está entregue aos cuidados de Amélia Rey Colaço.

A P O L O

Toma lá pinhões — Todas as peças precisam de um título e quanto mais sugestivo, melhor. É certo que muitas vezes esse título nada tem que ver com o assunto da peça. É o caso de «Toma lá pinhões». Passam-se os dois actos e vinte quadros sem uma alusão que nos indique o motivo por que os autores escolheram aquela frase. Mas, adeante.

A revista que a empreesa declara ser «gênero music-hall», não tem princípio, nem meio, nem fim. É uma série de quadros e números, com atracções intercaladas, sem seqüência. Os artistas aparecem e desaparecem sem motivo justificado ou injustificado. Tem no entanto dois quadros que se podem considerar bons. Um em que Carmencita Aubert vem cantar a «valsa apache» de colaboração com as «girls» e «boys». É

claro que o número não tem novidade, no entanto a marcação é que é originalíssima e de grande efeito, assim como o cenário.

O quadro de comédia do primeiro acto é engraçado e rápido, de maneira que o desfecho surte muitíssimo efeito. Já o mesmo não posso dizer do quadro de comédia do 2.º acto. É uma das causas do não agrado foi a artista despir-se atrás de uma cortina transparente, fingindo que se mete numa tina, e mostra os pés calçados com sapato alto. Foi um pequeno descuido da artista, mas, de mau efeito e causador de «fiasco».

Há também um quarteto interessante, interpretado por Tereza Gomes, Maria Brazão, Dina Tereza e Cremilda de Sousa.

O número «fadista» e «espanhola» por Carmencita Aubert e Tereza Gomes está já muito visto e portanto não apresenta novidade. Novidade e grande foi a cortina da «Nazaré» que não está completamente pintada. À rapariga faltam-lhe os dentes, de maneira que a mancha branca na boca, causa um péssimo efeito. Em compensação uma das coristas trás tantas pulseiras que mais parece uma montra de ourives, destacando-se assim de todas as outras.

Há uma rapariguinha que creio se chama Idalina de Oliveira (não consegui programa) que fez duas imitações perfeitas: de Carmencita Aubert e de Maria Luiza. Julgo que esta artista se estreou e mostra grande à vontade em cena. Mas, ou por temperamento ou por acanhamento, não tem vida suficiente para cantar os «sambas» em que se especializou. Lucy Snow é a bailarina já muito nossa conhecida e Pilar Alcaide é outra bailarina, mas espanhola, que se apresenta com vivacidade, apesar das músicas serem bastante dolentes.

Black Daisy é uma bailarina contorcionista e Guilherme Kjolner deliciou-nos com a sua voz em duas canções, uma de pescador, outra de campino.

Como a revista é género «music-hall», os artistas têm muito pouco que fazer a seguir. Rábulas, rábulas e mais rábulas. Carlos Leal apresentou um «compadre» que entreteve a plateia com os seus ditos espirituosos. Gil Ferreira salientou-se no «estrangeiro» de recorte um pouco dramático e sentimental. Celestino Ribeiro fez um chefe de quadro regularmente, porque a sua figura é bastante enfesadinha, semelhando-se ao «Pinocchio» como muito bem diz o compadre. Creio que foi a artista Eulália Vieira que foi para a tina com sapatos de rua.

Música agradável de Vasco Macedo, Raúl Ferrão e Jaime Mendes. Cenários agradáveis de Luiz Salvador, Reinaldo Martins, Cunha e Silva e António Cruz.

Encenação muito boa de Janou e Rosa Mateus. Os autores da revista, Fernando Santos e Lourenço Rodrigues, mais uma vez provaram que sabem enfiar os «pinhões», vendendo-os depois como colares, que toda a gente saboreia, comendo-os um a um.

NOTA — Como o autor desta página recolheu ao hospital de «S. Luiz» no dia 23 de Abril, ficam suspensas as crónicas das outras peças.

Os «Rápidos» do Pôrto

A partir do próximo dia 3, a C. P. suprimirá o serviço dos comboios denominados «Flecha de Prata» que circulavam entre Lisboa-Pôrto e vice-versa. Assim, deixarão de fazer-se os comboios que partiam de Lisboa às 18,6 e do Pôrto às 9,10.