

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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


Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

 Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CENF)
N.º _____

1288

Agosto 1941

ANO LIII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

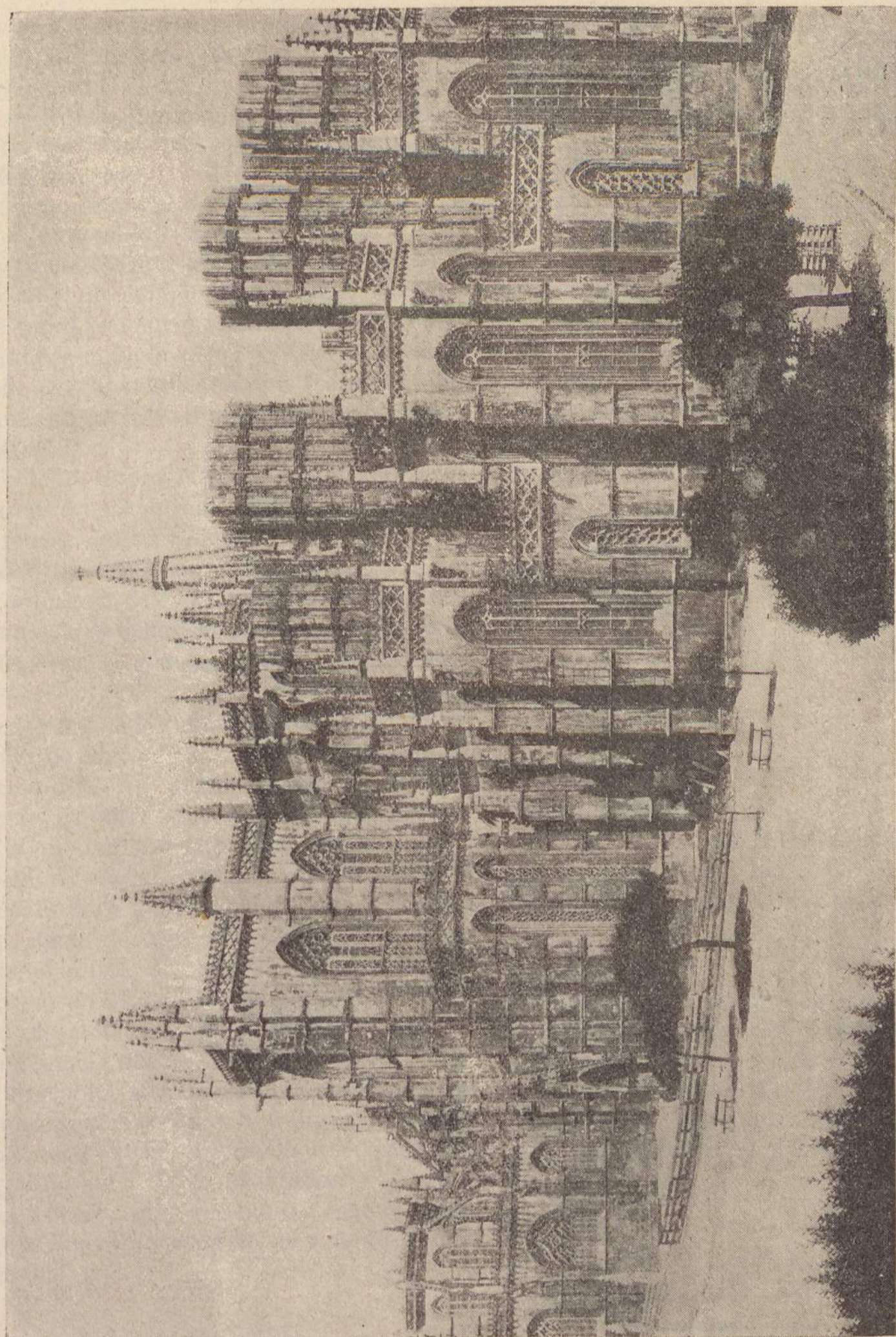
COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Mosteiro da Batalha	419
A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1940, pelo Eng.º J. Fernando de Souza	421
Novas carruagens da C. P.	423
A Literatura Infantil e a sua Função Educativa, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	424
Linhas Portuguesas	425
A Síria, vista de relance, por <i>Alex. Filipe</i>	426
A Guerra e os Caminhos de Ferro	428
Linhas Estrangeiras	429
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	429
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	430
Há 50 anos	431
Parte Oficial	432



MOSTEIRO DA BATALHA

A Companhia Nacional de Caminhos

Os resultados da gerência da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1940 são particularmente instrutivos pelas repercussões, que patenteiam, da crise que desde 1929 perturba em grau crescente a economia da nossa rede ferroviária.

A perturbação mundial da vida económica, que encarecera a exploração e fizera retrair o tráfego, juntou-se a concorrência abusiva consentida à camionagem, que de complemento e auxiliar dos caminhos de ferro procurou tornar-se concorrente, com os caminhões alugados sem tarifas regulares, sem limites de carga, desacomodando o tráfego e deixando ao caminho de ferro a mercadoria pobre por grandes massas.

Por outro lado, tem-se mantido há 13 anos sem solução uma situação anormal e injusta, criada por contratos infelizes de arrendamento de linhas secundárias do Estado que são deficitárias.

Surgiu a miragem da fusão de pequeninas companhias isoladas, que pode ser útil expediente, sem influência decisiva, porém, na respectiva situação financeira.

Por outro mantem-se arraigado o prejuízo de que o caminho de ferro é uma empresa industrial, entregue, como qualquer outra, aos próprios recursos, com os quais deve solver os respectivos encargos, sem o que deixa de ter razão de ser e tem de desaparecer. A verdadeira noção do serviço público transferido para uma empresa por contratos de associação deixa de ocupar o lugar devido na opinião e de produzir as naturais consequências de auxílio, como a todos os serviços públicos exercidos ou não directamente pelo Estado.

A consequência destas erróneas concepções vêmo-la na estranha suspensão da exploração da linha do Tâmega, de Livração a Celorico, exactamente quando está quasi concluída a construção do lanço seguinte até o Arco do Baúlhe.

Deixemos, porém, estas reflexões preambulares para nos ocuparmos do Relatório de 1940 da Companhia Nacional.

* * *

Tem esta as três linhas concedidas:

Tua a Mirandela e a Bragança e ramal de Viseu, com a extensão total de 185 qm., reguladas por três contratos distintos com termos diversos de concessão e que há muito deviam estar unificados antes de qualquer diligência de fusão com outros caminhos de ferro.

de Ferro em 1940

ARQUIVO
HISTÓRICO

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

Na sua rede própria teve a Companhia as seguintes receitas e despesas de exploração em contos:

	Receita	Despesa	Saldo
Tua a Mirandela	1.246	1.110	+ 136
Mirandela a Bragança . .	1.087	1.614	—528
Linha de Viseu	917	1.181	—264
	<u>3.249</u>	<u>3.905</u>	<u>—656</u>

a encontrar:

Receitas fora do tráfego	166	
Garantias de juro	100	266
Déficit da exploração		390
Encargos de obrigações		220
Quota-parte do déficit da Caixa		23
		<u>633</u>

Este grupo de linhas economicamente administrado dava os recursos precisos para ocorrer aos seus encargos financeiros, como se vê pelos resultados da exploração de 1929.

Em 1929, primeiro ano de exploração das linhas arrendadas, a Companhia teve os seguintes resultados em contos:

	Km.	Receita do tráfego	Despesa de exploração	Saldo
Linhas concedidas	185	4.171	3.582	+ 589
Linhas arrendadas	138	3.094	3.547	—453
	<u>323</u>	<u>7.265</u>	<u>7.129</u>	<u>+ 136</u>

Com este saldo encontravam-se cerca de 300 contos dos encargos financeiros das linhas arrendadas. O Governo por sentença arbitral assumiu parte do déficit dessas linhas.

Em 1939, 10 anos depois, a situação era a seguinte:

Linhas concedidas	185	2.929	3.940	—1.011
Linhas arrendadas	189	2.764	3.655	— 891
	374	5.693	7.595	—1.902

As receitas desceram no decénio 1.572 contos e as despesas aumentaram 466, o que transformou o saldo de 136 contos em déficit de 1.902, apesar do aumento de extensão das linhas.

E em 1940 a situação agravou-se.

Veio a crise de 1929 e agora os efeitos da guerra. Fez-se pouco antes o contrato de arrendamento das linhas do Côrço e do Sabor, que se sabia serem deficitárias, mas que enriqueciam, como afluentes, a linha do Douro.

A exploração feita antes pelo Estado era caríssima. O déficit atenuar-se-ia consideravelmente, se as linhas se entregassem à exploração económica da C. N. e assim sucedeu, pois o coeficiente da exploração reduziu-se logo a menos de metade. Nenhum encargo do déficit devia suportar a Companhia arrendatária. A única acção que ela podia exercer era um esforço extraordinário de melhoria da tracção e o emprêgo de automotoras mediante combinação com o Estado devidamente estudada.

Fez o estudo proficientemente o distinto engenheiro Vasconcelos e Sá e sancionou-o o Conselho Superior, mas a proposta ficou letra morta.

A crise agravou-se, mórmente com a falta de carvão e materiais originada pela guerra actual. Assim o resultado da exploração de 1940 foi o seguinte:

	Côrço 98 qm.	Sabor 106 qm.	Conjunto 204 qm.
Receitas do tráfego . . .	2.101	833	2.934
Despesas de exploração . .	3.066	1.373	4.440
Déficit . . .	—965	—540	—1.506

A êsses encargos há que juntar:

Déficit da Caixa	21	
Juros de obrigações	45	
Renda fixa	176	
Fundo para material circulante . .	59	301
Déficit total		—1.807

Pode-se admitir que uma Companhia arrendatária, que paga uma renda fixa, constitui um fundo de renovação de material e libertou o Estado de uma exploração ruínosa, seja onerada, num ano nas linhas arrendadas, por um déficit de 1.807 contos, pelo qual lhe não cabe outra responsabilidade senão a de ter mantido há 13 anos um contrato iníquo e ruínoso?

Assim a sua C/ de Ganhos e Perdas fecha com o saldo negativo, para C/ nova, de 8.991 contos,

muito superior aos 5.546 contos de garantias de juro recebidas.

O Estado, que, segundo o proclama o eminente Estadista que ao Governo preside, deve ser pessoa de bem, tem arruinado persistentemente uma Companhia que vivia em equilíbrio, atirando para cima dela, mercê de um contrato inviável, déficits, que em rigôr era êle que devia solver.

* * *

Vejamos os resultados do ano comparados com os de 1939.

Nas linhas concedidas as receitas de exploração foram:

	Receitas de exploração 1939	1940	Diferenças
Tua-Mirandela	1.104	1.246	+142
Mirandela-Bragança	955	1.087	+132
Linha de Viseu	870	917	+ 47
	2.929	3.250	+321
Fora do tráfego	140	166	+ 26
			+347

Foi bastante sensível o aumento de receitas.

Não tenho presente o anexo ao Relatório, que decompõe as receitas do tráfego, e mostra a que se deu nos passageiros e nas mercadorias.

Basta-nos o lisonjeiro resultado do conjunto. Infelizmente o aumento das despesas, especialmente do combustível, absorveu e excedeu o das receitas:

	Despesas de exploração 1939	1940	Diferenças
Tua-Mirandela	972	1.109	+137
Mirandela-Bragança	1.413	1.617	+204
Linha de Viseu	1.155	1.181	+ 26
	3.540	3.907	+367

Assim os aumentos de receita de 347 contos foram absorvidos pelo das despesas, deixando a descoberto a quota-parte do déficit da Caixa e os encargos das obrigações. Elevou-se pois a 632 contos o prejuízo total devido às linhas próprias.

Comparemos agora receitas e despesas de 1939 e 1940 nas linhas arrendadas:

	Receitas do tráfego 1939	1940	Diferenças
Côrço, 98 qm.	2.023	2.101	+ 78
Sabor, 106 qm.	740	833	+ 93
	2.763	2.934	+171

Houve apenas 171 contos de aumento nas receitas do tráfego. Deve-se porém notar que a linha do Sabor tem sido aberta por troços sucessivos e ainda só há pouco atingiu a extensão actual, o que deveria acelerar o crescimento de receitas se a ex-

ploração não estivesse reduzida a um só combóio por dia.

Comparemos agora as despesas de exploração:

	Despesas de exploração		Diferenças
	1939	1940	
Côrgo . . .	2.503	3.066	+563
Sabor . . .	1.152	1.373	+221
Conjunto .	3.655	4.439	+784

As receitas do tráfego cresceram 171 contos, mas as despesas aumentaram 784, o que agravou o déficit em 613 contos, sem falar nos encargos da Caixa, renda fixa, obrigações e reserva para material circulante.

É interessante indicar os aumentos de despesa de tracção nas diversas linhas:

1940	Despesa de tracção	Despesa total de exploração
Tua a Bragança . . .	1.239	2.724
Linha de Viseu . . .	419	1.181
Côrgo	1.695	3.066
Sabor	671	1.373
Total	4.024	8.344

A despesa de combustíveis foi, em contos:

	Lenha	Carvão
Tua a Bragança	550	215
Linha de Viseu	112	59
Côrgo	563	567
Sabor	305	141
	1.530	982

Apesar de se queimarem 1.530 toneladas de lenha, o consumo de carvão atingiu 982.

Das contas resumidas no Relatório resultaram os seguintes prejuízos a débito da C/ de Ganhos e Perdas:

Prejuízos na exploração	Contos
Mirandela a Bragança	528
Linha de Viseu	264
» do Côrgo	965
» do Sabor	541
Encargos de arrendamento	280
	1.786
	2.578

a encontrar:

Lucro na linha de Tua-Mirandela	136	
Receitas fora do tráfego	166	
Garantias de juro	160	462
Prejuízo		2.176
Encargos financeiros		220
Encargos de caixa		44
		2.440

Por isso o saldo da C/ de Ganhos e Perdas subiu de 6.140 de contos para 8.589, o que representa enorme encargo.

Justificam-se plenamente as conclusões do relatório:

A comparação dos dados relativos a cada um dos dois grupos de linhas mostra-nos: ..

- Houve acréscimo de receita, tanto na rede própria, como nas linhas do Estado, mas, nestas, foi ele cerca de metade do verificado naquelas;
- Houve aumento de despesa em ambos os grupos, mas, nas linhas arrendadas, foi ele mais do dobro do que nas linhas próprias.

A inferioridade do valor económico das linhas arrendadas agravou-se, pois, sensivelmente, em relação aos das linhas concedidas: à notória insuficiência de receitas, sobre tudo da linha do Sabor, junta-se a elevada percentagem das despesas de tracção exigidas pelo traçado e perfil destas linhas, agravadas, na presente conjuntura, de forma excepcional pelo elevadíssimo acréscimo do custo dos combustíveis devido à guerra europeia.

Nas linhas da rede própria o aumento de despesa foi sensivelmente compensado pela elevação das receitas, mas, nas do Estado, magra foi essa compensação, pois pouco excedeu ela 20 % do acréscimo de despesa.

O resultado final, no conjunto das quatro linhas, não obstante o aumento de receita verificado, foi ainda pior do que o de 1939, por que o aumento do custo dos materiais, e sobre tudo o dos combustíveis, anulou por completo aquele benefício a-pesar-de termos continuado a empregar lenha em larga escala, para reduzir ao mínimo as despesas.

Há que sair da situação em que nos encontramos, o que exige medidas que só o Estado pode pôr em acção. Não se farão, decerto, já demorar.

Não é com a fusão das três companhias de via estreita que se remedeia tão grave situação.

Também não é com o estreitamento da linha do Douro para 1^m a fim de pôr termo ao isolamento das 4 linhas: Tâmega, Côrgo, Tua e Sabor, que se melhora a exploração, isolando da rede geral ferroviária de via larga uma linha internacional, que assegure a unidade, de Monção e Barca de Alva até Vila Real e Cáceres.

Diverso é o critério que deve presidir ao estudo de tão instantâneo problema, que para ligação das linhas trasmontanas torna preferível a grande transversal de Caniços ou de Fafe a Mogadouro ou pelo menos a Mirandela.

Novas carruagens da C. D.

Começam hoje a circular nos combóios 13-103, entre Lisboa e Pôrto, 207-202, entre Lisboa e Caldas da Rainha, novas carruagens de tipo americano, das três classes, iguais às que têm sido utilizadas no «Flecha de prata». As carruagens de 3.^a classe apresentam melhoramentos inéditos no nosso País e que muito contribuirão para a comodidade do público.

A' inauguração d'este importante melhoramento devem assistir, por parte da Companhia dos Caminhos de Ferro, os srs. engenheiros Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração, Mário Costa, do mesmo Conselho, e Nazaré, do Movimento e Tracção.

A Literatura Infantil

e a sua Função Educativa

Por REBELO DE BETTENCOURT

NA formação e na unidade moral dos povos, a literatura infantil vem exercendo, desde longa data, um papel importante. É na infância que repousa e assenta a esperança do futuro de todos os povos que querem viver para além dos séculos. E a educação da criança, que constitue a preocupação constante e primacial não só dos pedagogos mas também dos que se impozeram a missão de dirigir os destinos das nacionalidades, não será completa se não for rematada e fortalecida pelo amor e pelo interesse duma literatura própria. Se a ginástica desenvolve os músculos, a leitura dos livros de imaginação desenvolverá o espírito e as tendências criadoras e inventivas.

A literatura infantil, tão rica nos países do Norte da Europa, principalmente na Inglaterra e na Alemanha, e em todos êles cultivada por escritores e escritoras de talento, tem também nas nações latinas cultores de alto mérito. Em Portugal contamos já, felizmente, com um grupo de escritores e poetas que se dedicam, com reconhecido valor, a êste delicado e difícil género literário.

A verdadeira literatura, seja qual fôr o seu aspecto, ou o seu género, não se limita exclusivamente a ser um espelho em que se refletem as sociedades; não é, apenas, um mero pretexto de beleza e de arte; está igualmente e ao mesmo tempo, com o seu poder criador de emoções ou a sua análise crítica, possuída da missão de educar e de formar caracteres.

A beleza, como disse John Ruskin, é a assinatura e a presença de Deus. E Deus, tanto para o crente como para o artista, é fonte perene de harmonia e bondade, de generosidade e de ternura. Uma alma que se comove, nunca deixa de ser uma alma generosa. A generosidade encaminha-nos para Deus e dá-nos o sentido nobre da vida.

A literatura infantil tem nas gerações escolares uma acção decisiva e profunda. É no período que decorre dos 8 aos 14 anos que a alma humana é mais impressionável e curiosa e a memória, por sua vez, é dotada de maior poder retentivo. O que se decora, o que se vê ou o que se sente nêsse período da vida, raras vezes se esquece. As imagens e as emoções dêsse tempo acompanham fielmente o homem até o derra-

deiro quartel da velhice. Tão vivas e tão fortes são essas emoções e essas imagens que, nem mesmo nos casos de loucura elas se apagam. O entendimento do presente pode anuviar-se de todo, mas as recordações do passado permanecem intactas, ligadas por uma lógica, e, às vezes, por um raciocínio tão claro que chega a assombrar os próprios psiquiatras. Conclue-se daí que memória e inteligência exercem funções e actividades diferentes, podendo agir separadamente e sem que o aniquilamento de uma implique o desaparecimento da outra.

São eternas as imagens e as emoções da infância. Duradouras igualmente as amizades que se firmaram na camaradagem dos bancos das escolas primárias. E os sonhos e as ambições que se architectaram e acalentaram no desabrochar da juventude são também aquêles que, com maior paixão, desejamos mais tarde, na idade adulta, converter em realidade. O desenvolvimento da imaginação infantil deve merecer, pois, o maior carinho por parte dos pedagogos.

Não é novidade para ninguém que os homens de imaginação são preciosamente aquêles que dispõem de maior capacidade realizadora. Não me refiro exclusivamente à imaginação literária ou artística, envolvo também a imaginação dos homens de ciência, dos que inventam, dos que, a pouco e pouco, pelas suas descobertas maravilhosas, se vão apoderando das energias da natureza e dos seus mistérios.

À literatura infantil cabe, portanto, a missão de estimular a imaginação. Educar e provocar a imaginação das crianças é tão útil como enriquecer-lhes a inteligência com noções e conhecimentos de coisas práticas e positivas. As crianças sempre amaram o maravilhoso, tudo aquilo que vai além do comum e do quotidiano. O que não existe, aquilo que só tem existência no mundo da ficção, tem maior encanto do que a própria realidade. Os livros que lhes falarem, por isso, de coisas extraordinárias serão, por consequência, os seus livros preferidos.

A literatura infantil é digna de ser amparada e estimulada. E os escritores que, ao mesmo tempo, deslumbram as crianças, pelo maravilhoso, e lhes ensinam a viver a vida com dignidade, fazem obra meritória, digna de aplauso e reconhecimento.

Linhas Portuguesas

A circulação de vagões particulares nas linhas nacionais ou quaisquer outras

O «Diário do Governo» de 21 de Julho passado publicou um decreto-lei inserindo várias disposições atinentes à alienação de vagões particulares matriculados em empresas exploradoras de caminhos de ferro e às condições em que esses vagões podem circular nas linhas férreas nacionais ou destas passarem para quaisquer outras linhas férreas. Publicou também uma portaria aprovando o regulamento para a admissão e circulação de vagões particulares nas linhas férreas nacionais, tanto de via larga como de via reduzida.

Foram feitas novas alterações, a título provisório, nas linhas da C. P., sendo estabelecida circulação de novos combóios nas linhas do Leste e ramal de Cáceres e da Beira Baixa

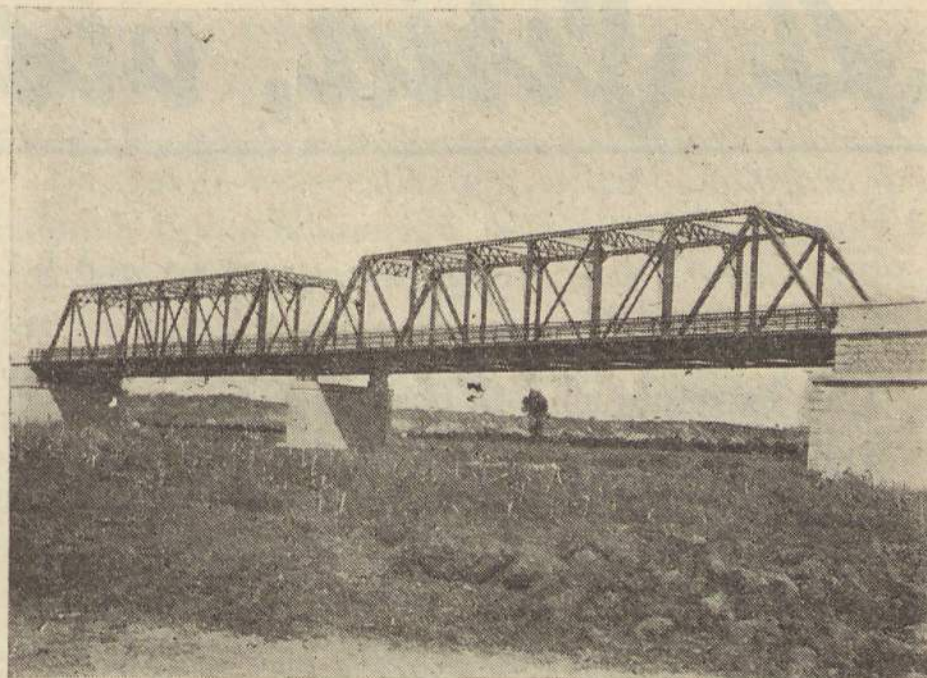
A partir de 25 de Julho passado foram feitas as seguintes alterações nas marchas e horários dos combóios da C. P.: linha do Norte, ascendente n.º 103/13, «omnibus», com 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, antecipa a sua marcha entre Lisboa (Rossio) e Entroncamento, com partida da primeira estação, às 13 e 5, e chegada à segunda, às 15 e 44, continuando para o Porto; linha do Leste e ramal de Cáceres, n.º 101, misto, com as três classes, antecipa a sua marcha em todo o trajecto, com partida da Torre das Vargens (B.), às 2 e 20,



Ponte «General Trindade» sobre o Sorraia, em Coruche
Projecto do Eng.º Ferrugento Gonçalves

e chegada a Marvão-Beirã (B.), às 5 e 9; n.º 103, suprimido entre Entroncamento e Abrantes; n.º 121, «omnibus», com as três classes, antecipa a sua marcha em todo o trajecto, com partida do Entroncamento,

às 0 e 5, e chegada a Elvas às 4 e 33; partida daquela cidade, às 5 e 3, e chegada a Badajoz, às 5 e 25. Os passageiros procedentes de Lisboa (Rossio) têm seguimento pelo combóio n.º 2.017, que parte desta estação



Ponte do «Sorraia Velho» em Coruche
Projecto do Eng.º Ferrugento Gonçalves

às 20 e 50. É estabelecida a circulação do novo combóio n.º 163, «omnibus», 1.ª, 2.ª e 3.ª classes entre Entroncamento e Guarda, com partida daquela estação, às 16 e 13, e chegada a Abrantes, às 0 e 52, de onde parte às 0 e 58, continuando para a Guarda; linha da Beira Baixa, n.º 161, «omnibus» até à Covilhã e misto (1.ª, 2.ª e 3.ª classes), desde aquela cidade, modifica a sua marcha, entre Alferrarede e Guarda, com partida de Abrantes, à 1 e 53; chegada a Castelo Branco, às 5, e partida, às 5 e 18, e chegada à Guarda, às 11. É estabelecida a circulação do novo combóio n.º 163, «omnibus» (1.ª, 2.ª e 3.ª classes), entre Entroncamento e Guarda, com partida de Abrantes, às 16 e 59; chegada a Castelo Branco, às 19 e 3, e partida, às 19 e 7, e chegada à Guarda, às 22 e 10; n.º 2.142, mercadorias, com 3.ª classe, modifica a sua marcha em todo o trajecto; parte de Castelo Branco, às 18, e chega a Barca da Amieira-Envendos; n.º 2.144, recovagens (1.ª, 2.ª e 3.ª classes), amplia a sua circulação desde a Guarda de onde parte, às 14 e 10; chega a Castelo Branco, às 21 e 18, e parte às 21 e 46, e chega a Abrantes às 0 e 49. É suprimido o n.º 2.145 entre Abrantes e Covilhã.

Os combóios n.ºs 2.142 e 2.144 fazem serviço nas condições das observações do cartaz-horário.

Transporte de passageiros em camionetas entre Évora e Torrão

A carreira de camionetas da C. P. para transporte de passageiros entre a estação de Évora e Torrão (P. Bernardino Ribeiro), serve as seguintes localidades: Évora, Pomarinho, Escola da Mitra, Barrocal, Tourega, Tojal, Hospital, S. Braz do Regedouro, Alcáçovas (estação), Alcáçovas e Torrão. A tarifa de camionagem respeitante a este serviço entrou em vigor.

O DOMÍNIO FRANCÊS NO ORIENTE

A Síria, vista de relance

Por ALEX. FILIPE

Uma estreita facha de terreno onde a aridez do deserto luta sem cessar contra a doçura da paisagem do mediterrâneo, uma imensa fachada donde a Ásia ocidental espreita a Europa e a África, uma ponte lançada por sobre o deserto entre os impérios do Norte e do Egito, eis o que é a Síria.

Mundo pequeno de 185.000 quilómetros quadrados, povoado somente por três milhões de habitantes, mas um mundo de grande importância pela sua excepcional situação intermediária, pode considerar-se como a chave duma abóbada lançada entre três continentes e duma extrema riqueza pelas recordações que a ligam tão alto quanto a História o lembra.

Ao Sul, uma possessão inglesa: a Palestina, criada pelo tratado de Sèvres depois da grande guerra de 1914-1918 e colocada sob o mandato britânico ficou destinada a tornar-se um grande lar nacional para os judeus, muito embora haja que recordar as desavenças quasi constantes havidas com os muçulmanos, que são em muito maior número do que os israelistas. Para o seu comércio a Palestina dispõe de dois magníficos portos: Haifa e Jaffa. A capital é ainda Jerusalém, mas o grande centro de judeus é Tel-Aviv, que tende a suplantá-lo.

O Líbano

Ao Norte da Galileia, a terra levanta-se, incha e eleva-se a 3.000 metros de altitude, numa espécie de muralha com a extensão de 170 quilómetros de comprimento por cerca de 45 quilómetros de largura, caindo, dum lado quasi a pique, sobre a imensa planície de Beka e resvalando, em rápidas escarpas, do outro lado, para o mar Mediterrâneo. São estes montes e estes vales que formam o Líbano.

A guerra de 1914-1918 agitou as condições de vida destes povos. Bloqueados nas suas montanhas, abandonados à sua sorte os libaneses foram disimados pela fome e pelas intempéries. Muitos dos sobreviventes emigraram e actualmente metade dos Maronitas libaneses vive no estrangeiro, sobretudo na América do Norte. De superpovoado que era o Líbano tornou-se pobre de habitantes.

A sua principal fonte de riqueza, a produção da seda, que exigia numeroso dispêndio de mão de

obra, teve de ser abandonada, tanto mais que, durante a trágica crise da fome, milhares de amoreiras, destinadas à alimentação das lagartas do sirgo, tinham sido arrancadas para aproveitar os terrenos a fim de os utilizar na cultura de cereais.

Os libaneses souberam então utilizar a beleza natural da sua Pátria. Dos seus vales frescos e verdes fizeram um ideal rincão de vilegiaturas.

Quando o verão chegava os ricos da Síria, os opulentos egípcios e mesmo os turistas da Mesopotâmia, abandonavam as suas residências em troca da frescura do Líbano. Aí, instalados a dois mil metros de altitude, graças às belas estradas que foram abertas, poderiam contemplar dos desfiladeiros de Arz-Libnan os últimos representantes dos famosos cedros do Líbano: 350 árvores protegidas por um muro e formando uma encantadora ilha de verdura.

A Costa

A costa da Síria, muito rectilínea, como que traçada à régua, não parecia estar reservada para uma grande prosperidade marítima. Os fenícios, contudo, souberam aproveitar os medíocres abrigos naturais de que dispunham. Separados do mundo asiático pelas altas cadeias do Líbano, forçados ficaram a voltarem-se para o Ocidente. Tornados os carreiros do mundo mediterrâneo antigo, fizeram da sua costa como que uma placa giratória entre a Ásia, a África e a Europa por onde todas as mercadorias tinham de passar.

Hoje as grandes cidades fenícias desapareceram, dando lugar a pequenos lugares, pacíficos e típicos, cujas casas se cobrem com telhas encarnadas.

Apenas ficaram subsistindo as cidades situadas nos pontos de comunicação com o interior: Trípoli, à entrada da passagem do Nahr-el-Kibir e sobretudo Beirute.

Beirute

Beirute é a capital da Síria. É a Ibrahim que ela deve a sua ressurreição.

Presentemente é ao mesmo tempo uma grande cidade onde o seu comércio, que está desenvolvendo-se, se enquadra perfeitamente na vida espiri-

tual, intensa e progressiva, pois são numerosos os estabelecimentos existentes, especialmente os de venda de artigos religiosos.

Conta, também, hospitais, escolas diversas, uma Universidade denominada a de S. José, e uma Faculdade de Medicina, próspera, bem freqüentada e dirigida por jesuítas. A população desta cidade eleva-se ao número de 162.000 habitantes.

O seu pôrto, criado em 1894 por uma sociedade francesa, é o de melhor apetrechamento da costa, entre Porto-Saide e Smirna elevando-se a cerca de dois milhões de toneladas o seu tráfego marítimo anual.

Damas

O mar abandonado, os altos vales transpostos é Beka, a planície, traço de união entre a montanha e o deserto. Como uma pérola no escrínio, como um paraíso nessa planície rude, eis o que é Damas.

Linda cidade-Oásis estira-se negligentemente ao longo do Barada, verde e branca sôbre a terra de côr de ocre. Lança para o céu um ericado de minaretes, e estende um pesado monte de zimbórios aos pés das montanhas do Anti-Líbano.

É uma cidade do interior, uma cidade do deserto, com as suas casas construídas de terra, de telhados encarnados, arredondados, onde se aninham mais de 17.000 habitantes.

Voltando as costas ao mundo ocidental esta cidade é o grande mercado dos árabes do deserto e a grande *étape* sôbre a estrada do Eufrates ao Egipto. Graças ao automóvel esta cidade tornou-se

a cabeça de linha dos serviços regulares entre Bagdade, a capital do Iraque.

Palmira

Perto de Damas está o deserto e nêsse deserto existe uma cidade, como que morta, entre numerosas ruínas: é Palmira.

Capital desenterrada dum potente império árabe, Palmira tinha conhecido o seu apogeu com o Rei Odenath e, sobretudo, com a sua viuva Zenóbia, que conseguira submeter às suas leis tôda a Ásia Menor. Palmira era então nessa época a cidade mais brilhante do Oriente. A cultura grega lá se refugiara e o retórico Longin criara nessa terra a sua escola. Mas Zenóbia teve de lutar contra os romanos, cuja dominação se estendia nessa época pelo mundo inteiro. Foi vencida por Aurélio, feita prisioneira e conduzida a Roma onde foi vexada a ponto de ser obrigada a caminhar diante do carro do triunfo do seu vencedor. Isto passou-se no ano de 273 da era de Jesus Cristo.

Depois Palmira pouco a pouco se foi enterrando nas areias do deserto e perdendo a importância que a impuzera. No fim do século XVII grandes escavações puzeram de novo à luz do sol as suas ruínas e sábios arqueólogos, à testa dos quais se encontrava Volney, fizeram surgir das areias os arcos de triunfo dessa cidade tragada e, pouco a pouco, surgiram para a admiração dos povos os seus templos e as monumentais colunas da cidade que o tempo enterrara sob as areias e quási sob o denso veu do esquecimento.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXV

Segundo a «E. T.» a R. A. F. atacou de dia um entroncamento ferroviário perto de Lille.

— Diz a «D. F. I.» que o embaixador da U. R. S. S., acompanhado dos seus colaboradores, partiu de Berlim, em combóio selado, segundo comunicaram dali ao «Neue Zürcher Zeitung». O jornal acrescenta que se ignora o destino do combóio. Também foi autorizada a partida da delegação comercial soviética e dos jornalistas russos que se encontravam em Berlim. Julga-se que os diplomatas soviéticos serão encaminhados em direcção a Sueste, regressando à Rússia, via Constantinopla.

— Foram atacados em Bremen, pela R. A. F., segundo a «E. T.», um armazém de mercadorias e um entroncamento ferroviário, a Nordeste da cidade. Foram metralhados um combóio de mercadorias e aparelhos pousados no aeródromo. Outros aparelhos «Blenheim» bombardearam objectivos na ilha de Norderney, onde os quartéis e ninhos de metralhadoras foram varridos pelo fogo dos aviões ingleses. Destas operações faltam cinco dos aparelhos ingleses.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que aviões de combate e de caça destruíram: na região báltica, seis combóios de transporte; setenta camiões; e na parte central da «frente», 34 carros blindados. Vários combóios descarrilaram, em consequência dos bombardeamentos. No extremo Norte, próximo de Murmansk, um combóio em marcha foi destruído pelas bombas.

— A «D. N. B.» diz que foram bombardeadas, nos últimos dias, fábricas soviéticas da região de Smolensko. A cidade dêste nome não é somente um entroncamento ferroviário importante, possui grande número de fábricas de munições, de aviões, assim como muitos armazéns ferroviários, cuja destruição constitue para os bolchevistas uma perda que não pode ser substituída. Os combates ao Norte desenrolam-se segundo o plano elaborado. Uma formação de aviões de combate levou a efeito ataques destruidores sobre a rede de caminho de ferro de Murmansk e interrompeu a linha noutro

ponto importante. Foi destruída uma estação e metralhado um combóio rápido.

— A «O. F. I.» diz que a situação no sector de Leningrado começa a assemelhar-se à duma grande fortaleza assediada. Das quatro grandes linhas de comunicação que conduzem àquela cidade duas estão interrompidas. O caminho de ferro da costa do Oceano Glacial, que vai de Murmansk a Leningrado, não pode ser explorado em virtude do ataque das forças germano-finlandesas, que já atingiram esta linha, no seu ponto mais vulnerável, perto do porto de Kalahyti, no Mar Branco. Simultaneamente, o caminho de ferro de Dunaburgo a Leningrado foi bombardeado nalguns pontos, por aviões, vindos da Letónia. Por consequência, o tráfico nesta linha, necessário às divisões «vermelhas» batidas na região do Báltico, encontra-se seriamente prejudicado.

— A «D. N. B.» diz que algumas formações aéreas alemãs bombardearam o caminho de ferro Moscovo-Leningrado, cujo tráfego foi interrompido, ficando assim privada de reforços e de munição as tropas russas do sector do lago Ladoga.

— Diz a «O. F. I.» que, na Carélia, as tropas alemãs e finlandesas efectuaram, em toda a «frente», um avanço médio de uns trinta quilómetros. No istmo, os finlandeses cortaram em dois pontos a via férrea de Leningrado a Viburgo.

— Informa a «E. T.» que os bombardeiros da R. A. F. continuaram a sua ofensiva, com pesados ataques, concentrados, sobre o sistema industrial alemão. A cidade e os cais ferroviários de Haam foram violentamente atacados. Foi novamente lançado grande número de bombas explosivas e incendiárias sobre os objectivos, em Munster, e outra formação atacou, com grande êxito, as comunicações na cidade industrial de Bielfeld e outros centros ferroviários.

— A «E. T.» diz que Munster foi atacada pela quarta vez, em noites sucessivas. Foram atingidas as vias férreas e ficaram em chamas grandes edifícios no aeródromo. Um importante centro ferroviário de Bielfeld, a Leste de Munster, foi localizado por meio de facho luminoso e bombardeado depois com a produção de muitos incêndios. Os aviões britânicos atacaram também Essen, devastando uma fiada de edifícios industriais.

— A «U. P.» diz que a aviação alemã atacou a linha ferroviária Smolensk-Moscovo, que foi interrompida em vários pontos. Nessa ocasião, numerosos combóios de mercadoria foram atingidos em cheio e descarrilaram. Além disso, foram postas fora de combate algumas baterias soviéticas.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte comunicado da R. A. F., no Próximo Oriente: «Bombardeiros pesados da R. A. F. continuaram os seus ataques contra o porto de Bengazi. Foram lançadas bombas no molhe da Catedral, perto do Comando Militar, em edifícios públicos e em desvios ferroviários!»

Linhas Estrangeiras

Ecos & Comentários

ALEMANHA Segundo noticia um jornal de Berlim, a fábrica Borsig, Hennigsdorf, entregou há pouco, festivamente a sua 15.000.^a locomotiva de linhas aerodinâmicas.

Há cem anos August Borsig forneceu a sua locomotiva n.º 1, para a linha Berlim-Anhalt. Se as primeiras tinham apenas 40 a 50 CV. e o consumo de 30kg/CV de carvão, as actuais consomem menos (6k/CV) e atingem 3.000 CV e mais.

Desde 1853-54 que a fábrica Borsig exporta para todo o mundo. Experiências com máquinas muito desenvolvidas e locomotivas de outros tipos, só com parcial revestimento aerodinâmico, deram tais resultados que já antes da guerra as encomendas aumentaram. Provou-se que por revestimento da máquina-motora e geradora de vapor, se podia alcançar uma economia de 27 % e 48 % de potência a 120 e a 140 km/h, em comparação com a potência dispendida principalmente nos engates das locomotivas não revestidas.

Com a mesma energia (carvão, água, lubrificantes) pode alcançar-se uma potência relativamente maior com o revestimento aerodinâmico.

Informa um jornal de Estocolmo que a direcção das oficinas de construção do caminho de ferro do Reich em Berlim, em estreita colaboração com uma fábrica de construções mecânicas, construiu um novo tipo de locomotivas de manobra, que, mesmo que não se encontra na mesma via que os vagons, dispõe de força bastante para os rebocar ou empurrar, permite executar as manobras de maneira que os vagons possam ser aproximados, facilita que se regule a força de transporte e exige pouco espaço para as manobras. A primeira locomotiva deste tipo foi provida dum motor Diesel de 65 P. S., transporta uma carga de 25 toneladas, e pode atingir uma velocidade de 30 quilómetros por hora e tem quasi oito metros de comprimento. A cabine de condução está a uma altura suficiente para permitir ao maquinista que observe o que tem a fazer e que se mantenha em contacto com o posto de sinais. A locomotiva move-se numa via, ao lado da via dos vagons em manobra. Está provida dum dispositivo para rebocar ou empurrar, podendo também funcionar lateralmente e tem também um cabrestante. Para poder servir de pequena locomotiva vulgar, possui nas duas pontas um gancho para se atrelar automaticamente e atrás tem uns tampos que se abaixam lateralmente.

Algumas experiências têm mostrado as vantagens desta locomotiva no serviço das gares e tiveram como consequência a criação de locomotivas para manobras ainda mais potentes. Esta máquina tem contribuído grandemente para a solução do problema das manobras nas gares.

P o r S A B E L

Ainda Antero de Quental

A FINAL, Antero vai ter, na sua terra, um monumento. Dissolvida, como já dissemos em um dos nossos «ecos», a antiga comissão presidida pelo dr. Humberto de Bettencourt, constituiu-se, felizmente, uma outra, sob a égide do Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, sr. dr. Francisco Machado de Ataíde Faria e Maia, escritor ilustre e homem de acção, a quem a cidade deve inúmeros serviços. Ernesto do Canto da Maia — escultor que fez a sua vida artística, durante largos anos em Paris e ali conheceu os maiores triunfos, foi encarregado de executar o monumento. Este artista é também açoreano, da mesma ilha e da mesma cidade. Não lhe será difícil, por essa circunstância, interpretar, no ambiente regional, próprio, a figura inconfundível do grande poeta dos «Sonetos».

O monumento, segundo lemos nos jornais de Ponta Delgada, será inaugurado em Abril de 1942, mês em que decorre o centenário do nascimento de Antero.

Banquete de homenagem

N O dia 10 de Agosto corrente, promovido por um grupo de amigos, realizou-se, num dos restaurantes de Lisboa, um banquete de homenagem ao sr. Carlos Rodrigues Parreira, chefe da 2.^a Circunscrição de Material e Tracção em Campolide, que foi um bom funcionário no serviço da C. P. e que agora acaba de ser aposentado.

Foi para testemunhar ao sr. Rodrigues Parreira a muita estima que lhe votam, que os seus muitos amigos o quizeram homenagear.

Associando-se a essa homenagem, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* agradece o convite que recebeu para tomar parte naquele banquete.

O cimento nas auto-estradas

N A cidade de Marburgo, foi recentemente proferida uma interessante e documentada conferência sobre novos materiais de construção usados nas auto-estradas da Alemanha.

Entre todos, o mais importante é o cimento. O emprêgo do cimento na construção de estradas é já conhecido há muitas dezenas de anos. Porém, o seu uso somente tomou uma amplitude generalizada depois do início da construção das auto-estradas do Reich, cujas superfícies de rolagem são constituídas de beton em mais de 90 %. Assim, em fins de 1933 contavam-se apenas na Alemanha cerca de 3,4 milhões de metros cúbicos de cobertas de beton, ao passo que em 1938 essa cifra ascendera logo a 56,6 milhões de metros cúbicos, dos quais cabiam às auto-estradas 41 milhões.

Estes números demonstram não só a importância do trabalho realizado naqueles curtos 5 anos, mas, sobretudo, o gigantesco apetrechamento alemão, conseqüente, em vias internas de comunicação, possuidoras de uma capacidade de tráfego praticamente ilimitada.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

ARQUIVO
EP
HISTÓRICO

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

A TOLICE E O TEATRO

Em Lisboa há um costume muito «interessante» e que mostra o grau de «snobismo» de certo sector da sua população.

Em se anunciando a estreia de uma fita portuguesa, logo os reclames indicam «espectáculo de gala» e o português valente vai ao guarda fato, tira de lá a casaca e o «smoking» e as senhoras as «toilettes» vaporosas e trata de exhibir êsses trajes na noite de estreia.

O cheiro a naftalina impesta as salas onde se passa o filme e êsse tal sector pavoneia-se nos corredores, dando-se ares de entendido, e ostentando as vestimentas que só denotam tolice e nada mais.

Quando nos vários teatros da capital vemos representar os diversos artistas, não nos preocupamos com vestuários, e no entanto era muitíssimo mais admissível e até mesmo próprio, assistir de grande «toilette» às estreias das peças no nosso primeiro teatro de declamação D. Maria II. Mas, até mesmo para êsse vamos com o fato que costumamos trazer na rua.

Portanto, se para vermos os artistas em carne e ôsso não nos encasacamos, porque motivo o havemos de fazer para admirarmos êsses mesmos artistas numa tela e ainda por cima com a sala às escuras? É ou não o cúmulo do ridículo?

Mas, nas récitas de companhias estrangeiras, dá-se o mesmo caso. Nunca ninguém veste trajo de «soirée», para ir ver representar Lucília, Palmira, Adelina, Amélia, Aura, Maria Mattos, Alves da Cunha, e outros de igual quilate artístico. Mas, quando aparece um «qualquer», quer venha muito ou pouco reclamado do estrangeiro, toca a envergar o «grande uniforme» para lhe mostrar que também o temos. O que os «snobs» não dizem é que não o sabem vestir!

Tenho por hábito ir «à futrica» a todos os espectáculos, sejam eles quais forem e seja também qual fôr a categoria artística dos que se exhibem. Apenas visto a casaca ou o «smoking» quando as circunstâncias o exigem.

Além disso julgo que «espectáculo de gala» é uma festa nacional e francamente não me parece que a estreia de uma fita portuguesa ou de uma companhia estrangeira, pertença à categoria de actos solenes. Estas estreias serão, quando

muito, um pretexto para ostentação ridícula de fatos que jazem nos guarda dos ditos à espera de verem a luz do dia, que, por acaso, nestas ocasiões, é luz eléctrica.

E não venham para cá com a célebre toada de que «no estrangeiro faz-se assim». É claro que no estrangeiro é hábito uma pessoa envergar o «smoking» para jantar e depois vai para os divertimentos com essa «toilette», quando vai, porque nem todos são dignos disso.

O que se dá com o vestuário dá-se também com outra espécie de «snobismo» que é preciso meter nos eixos.

É freqüentíssimo nas nossas casas de espectáculo haver retardatários em grande número. Diz-se que entrar com o pano levantado dá nas vistas e é chique. Será, mas, não é próprio dos habitantes de uma capital que quer ser civilizada.

O silêncio de uma representação só deve ser perturbado pelos artistas. No estrangeiro, principalmente nos teatros de declamação e de ópera, quem não está no seu lugar a tempo e horas, não entra na sala depois de começado o espectáculo que começa rigorosamente à hora marcada.

O português que gosta tanto de imitar tudo quanto se faz no estrangeiro, porque não o imita nesta maneira de proceder?

E se o entrar fora de horas incomoda o espectador, muito mais incomoda o artista. Calcule-se um actor ou actriz que está a aplicar os seus sentidos na representação de uma peça e a ser constantemente distraído pela entrada dos espectadores, alguns dos quais arrastam os pés, batem com os assentos das cadeiras, enganam-se nos lugares, etc., etc..

E se é certo que o público deve exigir bom trabalho dos artistas, estes, para bem se desempenharem da sua missão, precisam de não ser incomodados.

A V E N I D A

Israel — Se esta peça tem subido à cena na época de inverno, interpretada pelos artistas que nela tomam parte, certamente que não seria necessário apresentar outra, pois eram três meses garantidos de enchentes. Isto sem reclame.

«Israel» da autoria de Henry Bernstein e traduzida pelo Dr. Norberto Lopes, trata de um conflito entre cristãos e judeus, assunto bastante discutível mas melindroso para uma revista no género da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Portanto passemos ao desempenho:

Palmira Bastos, a grande Palmira, encarnou na perfeição o papel de «Helena, Duquesa de Crecy», contudo achei que representou um pouco para o público, no final do 2.º acto, o que não era preciso.

Alves da Cunha, magistral no «judeu Israel». Todo o

seu trabalho é perfeito, principalmente a cena final do 1.º acto, e a cena do 2.º com Palmira.

Luiz Felipe, se não alcançou ainda as esporas de ouro no «Gastão de Crecy», contudo tem um belo trabalho, pena é que tivesse gritado e gesticulado em demasia. O facto de ser um impulsivo e um revoltado, não quer dizer que saia do tom da representação.

Jorge Grave muito bem no «raisonneur» Conde de Guerin. Manuel Correia foi um autêntico «Padre Silvan», ouvindo muito bem a confissão do «príncipe» no 3.º acto.

João Perry compôs bem o tipo do «Marquês de Nartel», e representou-o correctamente. Carlos Viana igualmente no «Conde de Segurier», Silvestre Alegrim foi o autêntico inglês «Ronald Hurst».

João Calazans, Costa Aurea, Azevedo Moreira, Artur Moura e Alvaro Barradas, respectivamente em «Conde Morice», «Conde Heitor Nartel», «Gilberto de Jouvins», «criados da duquesa e do príncipe», completaram o esplêndido conjunto que a empresa José Loureiro apresentou e que Palmira Bastos e Alves da Cunha encenou.

Os interiores da cena bastante cuidados artisticamente por Berta de Bivar.

Vi esta peça somente no dia 5 de Agosto, pois estive fora de Lisboa. A enchente era completa e isto em plena época de verão. O que faria se fôsse na do inverno...

* * *

Por não estar em Lisboa não assisti às representações da «Casa da Sorte» no Variedades e do «Processo de Mary Dugan» no Apolo. Esta última vi eu há tempos no Politeama. Mas, pelo tempo que ambas estiveram em cena, posso avaliar do seu valor artístico e comercial, se bem que no desempenho de ambas entrassem artistas categorizados.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA - 21,45 - «Israel».

MARIA VITÓRIA - 21 e 23 - «O Retiro dos Pacatos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Luz que se apaga».

CONDES - 21,30 - «O sonho de Butterfly».

ODÉON - 21,30 - «Herança de uma vida».

OLIMPIA - 14,30 às 0,45 - «No último momento».

CHIADO TERRASSE - 21,15 - «Andy Hardy, detective».

CAPITÓLIO - 21 - Programa duplo.

CENTRAL - 21,15 - Programa duplo.

PALÁCIO - 21,30 - «Herança de uma vida».

JARDIM-CINEMA - Aos domingos.

CINE-ARTE - 21 - «A Ilha do Destino».

REX - 21,15 - Programa duplo.

PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.

EUROPA - 21 - «Capitão invencível».

PARIS - 21 - «Esta mulher é minha».

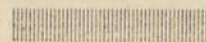
ROYAL - 21 - «Ele e ela».

LYS - 21 - «Andy Hardy, detective».

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

Há 50 anos

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



Tarifas de transporte

Bilhetes de banhos no ramal de Cascaes. — Em muito breves dias, naturalmente antes da publicação do nosso próximo n.º, começará a vigorar n'este ramal um serviço de banhos, por fôrma tão commodas como original entre nós.

E' o da venda de maços de 30 bilhetes, transmissíveis, por um preço muito reduzido, validos para ida e volta, por zonas.

Sabem o systema dos vapores de Lisboa a Pedrouços e Cacilhas? Sabem alguns o dos tramways de Madrid? pois é o mesmo que, pela primeira vez, que o saibamos, é adoptado em caminho de ferro, por iniciativa do actual chefe de Trafego da Companhia Real, o sr. Alfredo Krus, que desde muito pensa em o adoptar.

Este serviço perfeitamente novo consiste em o publico comprar em qualquer occasião, nas estações Central do Rocio, Campolide ou Alcantara (Terra ou Mar) um pacote de 30 bilhetes de ida e volta que lhe custam:

Para a 1.ª zona do ramal de Cascaes, isto é, Junqueira à Cruz Quebrada 9:000 réis em 1.ª classe, 6:000 réis em 2.ª ou 4:500 em 3.ª

Para a segunda, Caxias a Oeiras 14:000 réis em 1.ª 9:000 réis em 2.ª e 7:000 réis em 3.ª.

Para a última, Carcavellos a Cascaes 18:000 réis em 1.ª 12:000 réis em 2.ª e 9:000 em 3.ª

Munido com estes bilhetes o passageiro pôde ir 30 vezes à zona para a qual os comprou, seguindo no comboio directo das 6,15 da manhã e regressando no das 9 da manhã de Cascaes.

Mas como os bilhetes são perfeitamente transmissíveis, o seu possuidor pôde repartil-os pela sua familia ou ainda por outras pessoas, tendo assim a certeza de não ficar prejudicado caso não possa, elle proprio, utilisal-os, como, por exemplo, quando tenha que suspender ou terminar os banhos, etc.

Bom é que digamos qual o preço porque sae cada viagem, para que se veja como a tarifa é immensamente módica:

O preço de ida e volta fica assim reduzido:

Para as estações de Junqueira a Cruz Quebrada:

1.ª classe 300 réis; — 2.ª 200; — 3.ª 150;

Para as de Caxias a Oeiras:

1.ª classe 466 réis; — 2.ª 300; — 3.ª 233;

Para as de Carcavellos a Cascaes:

1.ª classe 600 réis; — 2.ª 400; — 3.ª 300.

E' incontestavelmente das tarifas mais reduzidas que tem sido adoptadas nas linhas portuguezas, e ao mesmo tempo a mais liberal de que temos conhecimento, o que faz honra ao seu iniciador.

Bom será que o publico a aprecie bem e não deixaremos de fazer votos para que as suas condições vantajosissimas não sejam aproveitadas pela especulação agiota, como é tão vulgar succeder no nosso paiz, desde os bilhetes de operarios até... as cédulas da casa da moeda.

Bilhetes de banhos da linha da Beira Baixa. — Está em preparação uma tarifa de bilhetes de ida e volta de serviço de banhos, procedentes da linha da Beira Baixa, a qual se projecta pôr em vigor desde a abertura da linha

Assignaturas em Cascaes. — Conforme o aviso que adiante publicamos os bilhetes de assignatura na linha de Cascaes ficam, desde hoje, sendo validos para os comboios directos do Rocio, mediante uma pequena sobretaxa.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 115, II série de 20 de Maio 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 liquidação definitiva da garantia da anuidade (juros e amortização) da linha da Boavista à Trindade, explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao ano de 1939, e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 178.308\$40, recebida a mais nas liquidações provisórias.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 116 metros quadrados, à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 18,527.31 e 18,560.66, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Gandra, freguesia de Sanfins, concelho de Feira, distrito de Aveiro, conforme desenho existente no processo e enviado pela Companhia das Linhas do Vale do Vouga.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 784m²,70, à esquerda da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 34,637.98 e 34,853.36, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Esgueira, concelho e distrito de Aveiro, conforme desenho existente no processo e enviado pela Companhia das Linhas do Vale do Vouga.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Aveiro em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Repartição de Exploração e Estatística

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 S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 13 do corrente, o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o 18.º aditamento ao mesmo complemento e suas ampliações que estabelecem abatimentos sobre os preços de transporte propriamente dito das remessas de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; bôrras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro; água-raz; essências de terebintina e terebintina seca, quando destinadas a exportação pelas barras do Tejo e Douro.

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 S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 13 do corrente, o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suprimindo as concessões a que se referem o 1.º e 8.º aditamentos ao mesmo complemento e o aviso ao público A n.º 96, de 25 de Setembro de 1935, que são anulados.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00
Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame
Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA