

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

1289

Setembro 1941

A N O L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

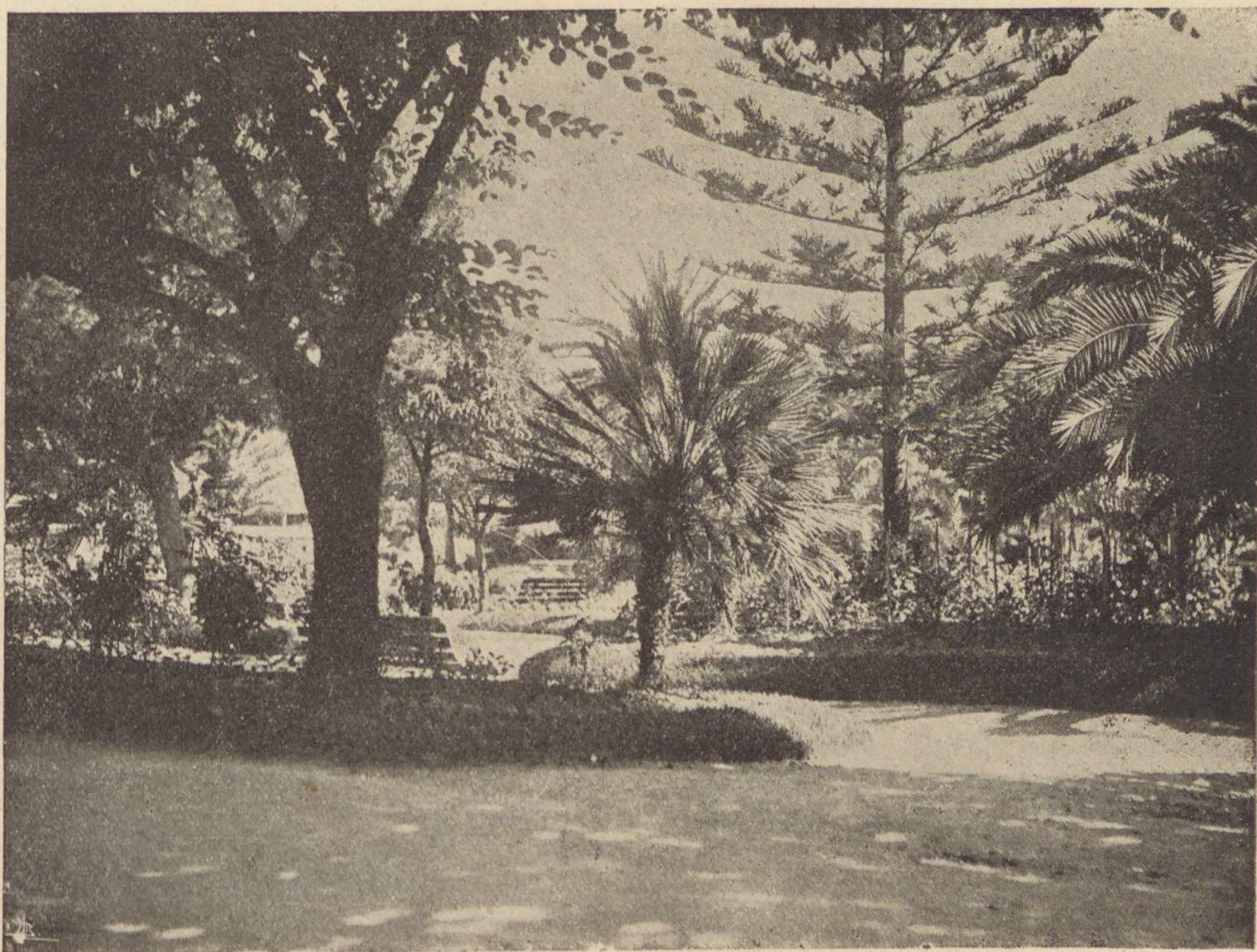
COLABORADORES:

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



S U M A R I O

Figueira da Foz, Um trecho do Jardim Público	435
Fundo especial de Caminhos de Ferro, Relatório de 1940, pelo <i>Eng.º J. Fernando de Souza</i>	437
Novo Director Geral dos Caminhos de Ferro Espanhois	438
A Guerra e os Caminhos de Ferro	439
Hamburgo, uma vez, ao sol claro de um Agôsto distante, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	440
2.º Congresso Trasmontano, Programa itinerário	442
Linhas Estrangeiras	444
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	445
Há 50 anos	446
O Sanatório dos Ferroviários da C. P.	446
Parte Oficial	432



FIGUEIRA DA FOZ—Um trecho do Jardim Público

Fundo especial de Caminhos de Ferro

RELATÓRIO DE 1940

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

TEMOS presente o Relatório e Contas da Gerência do Fundo especial de Caminhos de Ferro no ano de 1940, publicado pela respectiva Comissão Administrativa.

Como é sabido, a lei de 14 de Julho de 1899, que deu grande impulso à construção e melhoramentos dos nossos caminhos de ferro, na parte explorada pelo Estado, conferiu autonomia à sua Administração e criou um fundo especial dos mesmos, destinado a encargos de novas construções e melhoramentos de linhas por obras complementares e aquisições de material circulante. Para esse fundo revertiam os excessos de receitas de impostos e da receita líquida sobre determinadas cifras.

Conseguiu-se assim levantar avultados capitais e conceder garantias de juro. Mais tarde, em 1927, após o arrendamento dos C. F. E., que tinham tido um parêntesis da infeliz administração republicana, remodelou-se o fundo especial destinado a todas as linhas e não só aos antigos C. F. E..

Depois de um notável período de actividade da nova Administração o Sr. Conselheiro Moreira Júnior apresentou às Câmaras em 1910 um valioso projecto de lei, que criava no Fundo especial secção especial destinada ao incremento das linhas concedidas, que não faziam parte dos C. F. E..

Essa proposta não chegou infelizmente a ser convertida em lei. Anos depois, em 1927, as linhas do Estado foram arrendadas e ampliaram-se as funções do Fundo especial. Tornou-se aplicável a todas as linhas e destinou-se-lhe a maior parte da receita de impostos. Instituiu-se uma Comissão que o administrasse e fez-se sair do Fundo as despesas do custeio da Direcção Geral.

Em 1940 essa despesa atingiu 2:109.128\$12 de remunerações certas e 13.499\$00 de remunerações accidentais e 159.696\$00 de outras despesas, o que soma 2:282.325\$72.

Dispenderam-se com as novas construções, obras e melhoramentos 7:680.329\$93 que se dividem nas seguintes parcelas:

Estudos	297.915\$58
Construção	2.271.871\$30
Material circulante	57.352\$30
Officinas gerais do Sul e Sueste	100.038\$00
Obras complementares	5.251.068\$35

Com o material da Direcção Geral gastou-se 26.453\$33.

Despesas várias da mesma Direcção importaram em 39.877\$22.

A principal despesa a cargo do Fundo especial é a de encargos de empréstimos. Essa e a quota para a Associação Internacional de Caminhos de Ferro importaram em 15:352.880\$11.

Em resumo, a despesa efectiva somou 25.453 contos.

A receita efectiva do Fundo especial foi de 27:548.769\$00 de imposto ferroviário.

Os 1.549 contos a mais que os 26.000 contos previstos no orçamento são devidos a aumento imprevisto de tráfego.

Receberam-se mais 6.982\$00 da C. P. por participação do Estado nas receitas das linhas arrendadas e 77.669\$55 de receitas diversas.

Assim o Fundo especial teve 27.630 contos de receitas e 25.453 de despesas, pelo que caducou a favor do Tesouro o saldo de 2.179 contos.

O Relatório insiste em mostrar que esses saldos deviam ficar à disposição da Comissão para serem gastos nos anos seguintes, como sucede com outros serviços das Juntas Autónomas das Estradas e dos Portos.

Eis como se dividem os gastos com a construção de linhas:

Estudos 297.915\$58

Construção:

Linha de Arganil	174.558\$29
Linha de Cintura do Pôrto	587.270\$06
Linha da Régua a Lamego	17.319\$59
Linha de Portalegre	736.341\$02
Linha de Sines	49.391\$73
Linha do Sul (Barreiro a Cailhas)	3.460\$87
Linha do Vale do Linha	25.979\$70
Linha do Vale do Sabôr	6.540\$30
Linha do Vale do Tâmega	373.094\$16
<i>Total</i>	2:271.871\$30

Os gastos com obras complementares foram os seguintes:

Ramal de Alfândega	63\$96
Ramal de Braga	152\$45
Linha do Cais do Sodré a Cascais	2:380.468\$52
Linha de Cintura do Pôrto	12.139\$33
Linha do Douro	122.618\$83
Linha de �vora	504.809\$05
Linha do Guadiana	10\$66
Linha de Leste.	16.858\$97
Linha do Minho	645.717\$58
Ramal de Montemor	12\$79
Ramal de Montijo	1.584\$98
Linha de M�ra.	880\$04
Linha de Leste.	10.660\$69
Linha de Portalegre	1.077\$79
Linha de Portimão	76.265\$26
Ramal do Pôrto	5.155\$51
Linha do Sado	20.326\$22
Linha de Sines.	922\$15
Linha de Sueste	22.159\$31
Linha do Sul	1.310.908\$42
Linha do Vale de Ave	11.194\$71
Linha do Vale do Corgo.	13.291\$14
Linha do Vale do Sabôr.	26.859\$09
Linha do Vale do Tâmega	19.454\$01
Linha do Vale do Vouga.	47.476\$87
<i>Total</i>	7:680.329\$93

Os encargos administrativos compreendem:

Anuidades dos C. F. E.—	
À Junta da C. P.	1.121\$00
� C. G. D.	1.044\$00
C. G. D.—Ramal de Tomar	547\$00
Tesouro Público	8.446\$00
Encargos diversos	134\$00
	<hr/>
	11.292\$00

Garantias de juros:

Senhora da Hora-Trofa	2.327\$00
Boa Vista-Trindade	1.624\$00
Mirandela-Bragança	57\$00
Foz-Tua-Mirandela	20\$00
S�nta Comba-Viseu	32\$00
	<hr/>
	4.060\$00
Juntando encargos de empr�s- timos	11.293\$00
	<hr/>
	15.353\$00

somam os encargos de linhas construídas ou garantidas.

Juntando os 2.422 contos de despesas da Direc o Geral, somam as despesas e encargos perto de 18.000 contos, o que deixa 8.000 livres para anuida-

des de empréstimos, o que permitiria gastar cêrca de 160.000 em novas constru es e melhoramentos utilizando plenamente o Fundo especial conforme o preceito da lei que o criou.

As receitas do imposto ferroviário por companhias foi:

Companhia dos C. de F. Portugueses	24.534.682\$00
Companhia dos C. de F. P. da B. Alta	1.164.127\$00
Companhia Nacional de C. de Ferro.	526.128\$00
Comp. ^a P. para Const. e Exp. de C. F.	383.572\$00
Companhia C. de F. N. de Portugal .	598.534\$00
Caminho de F. Cais Sodré a Cascais	1.247.560\$00
	<hr/>
	28.453.613\$00

O imposto sôbre passagens gratuitas somou 21 contos.

As receitas do Fundo especial tem oscilado entre o máximo de 31.656 contos em 1928-1929 e o mínimo de 26.707 em 1939.

Em 1940 atingiram, como vimos, 28.474.

A Comissão do Fundo especial não entra no Relatório em pormenores acêrca dos trabalhos feitos nas diversas linhas em constru o e do estado em que se encontram, o que figura no Relatório especial da Direc o Geral.

Vimos 373 contos gastos na linha do Tâmega, exactamente quando a Comissão administrativa da Companhia do Norte suspendeu a explora o da linha por deficitária com grave prejuízo da região.

Quanto   linha de Portalegre, está ou não estudado, como   de lei, o prolongamento até   cidade?

Seria para desejar que estes e outros pontos se esclarecessem.

Novo Director Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Recentemente tomou posse do cargo de Director Geral de Caminhos de Ferro, em Espanha, o eng.^o sr. Pedro Benito Barrachina, que por êsse facto foi alvo de diversas manifesta es de simpatia por parte da imprensa e das entidades ferroviárias do pa  vizinho.

Ao empossamento do sr. Benito Barrachina assistiram o Ministro das Obras Públicas, sr. Peça; o sub-secretário, sr. Granda; o antigo Director Geral, sr. Pérez Conesa, e altos funcionários das Companhias espanholas.

Falaram diversas entidades, salientando as qualidades de trabalho e inteligência do empossado, que agradeceu t das essas demonstra es de simpatia.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXVI

A «D. N. B.» diz que a arma aérea alemã tem bombardeado, nos últimos dias, os centros importantes do tráfego e da produção de armamento de Moscovo. Os resultados têm sido esplêndidos. Foram principalmente visados os centros ferroviários, em especial o de Orel, e os arrabaldes setentrionais da capital moscovita. Orel é o ponto de intersecção do caminho de ferro de Moscou a Karkov, com o de Brjansk a Jeles. Portanto, o ataque a Orel teve especial importância, porque, depois do ataque a Brjansk, a 130 quilómetros daquela localidade, a linha, que tem especial valor estratégico, para o transporte de tropas e para o fornecimento de metais e de carvão, ficou inutilizada. Os bombardeamentos do material rolante dos caminhos de ferro e das vias de transporte prosseguiram com êxito. No sector Sul da «frente» Central, os bombardeiros alemães realizaram um ataque a um comboio blindado soviético, o qual foi destruído pelas bombas e pelas armas de bordo. As perdas bolchevistas foram muito pesadas. No mesmo sector os aviões alemães bombardearam um importante entroncamento de caminho de ferro, fazendo voar os carris, arrasando estações e depósitos, etc.. Nos cais, manifestaram-se incêndios. Também foram levados a efeito violentos ataques a importantes cruzamentos de estradas, os quais ficaram inutilizados.

— Afirma a «D. N. B.» que os ataques da arma alemã, executados com grande êxito, tiveram como efeito o descarrilamento de seis comboios, na linha Leninegrado-Moscovo, a qual ficou interrompida em vários pontos. Foram atacadas, na região do Sudoeste de Murmansk, fortificações de campanha, colunas em marcha e aglomerações de tropas soviéticas com êxito integral. Dois comboios e várias linhas ferroviárias foram atingidas por bombas em cheio.

— A «D. N. B.» transmitiu o seguinte comunicado do Supremo Comando das Fôrças Armadas Alemãs: «Proseguem, com êxito, as operações na «frente» Leste. Aviões de combate bombardearam

instalações militares de Moscovo e vários entroncamentos de caminhos de ferro importantes. Observaram-se grandes incêndios e violentas explosões nas linhas férreas».

— Pela «D. N. B.» sabe-se que os aviões alemães voltaram a bombardear as instalações militares de Moscovo e entroncamentos de caminhos de ferro.

— A «D. N. B.» diz que as autoridades japonesas intimaram todos os estrangeiros de que devem abandonar a Manchúria dentro de 48 horas, para que os comboios possam ser totalmente empregados no transporte de tropas e material de guerra. De Pequim anunciam que não se entregarão mais passaportes, nem «vistos» de trânsito para viagem entre a China do Norte e a Manchúria. Os estrangeiros que viajem em qualquer daqueles países devem regressar imediatamente aos seus domicílios.

— A «O. F. I.» afirma que o general von Leed aumenta a pressão das suas tropas sobre Leninegrado, enquanto a arma aérea alemã bombardeia as linhas em volta da antiga capital. Sobre as de Lugo-Leninegrado-Novgorod, foram lançadas dezenas de milhar de quilos de explosivos que provocaram muitas destruições e incêndios visíveis a grande distância. A linha de Leninegrado a Bologojó está cortada em vários pontos. Um comboio constituído por uma locomotiva e trinta e cinco vagões carregados de munições, foi pelos ares, ao ser directamente atingido com potentes bombas explosivas e incendiárias. Outro comboio, que transportava tropas russas, foi também atingido descarrilando. Registou-se elevado número de mortos e de feridos. Noutro sector, foi destruído um grande trôço de linha.

— Segundo a «E. T.» foram bombardeadas algumas vias de comunicação ferroviária perto de Saint-Omer, na França ocupada.

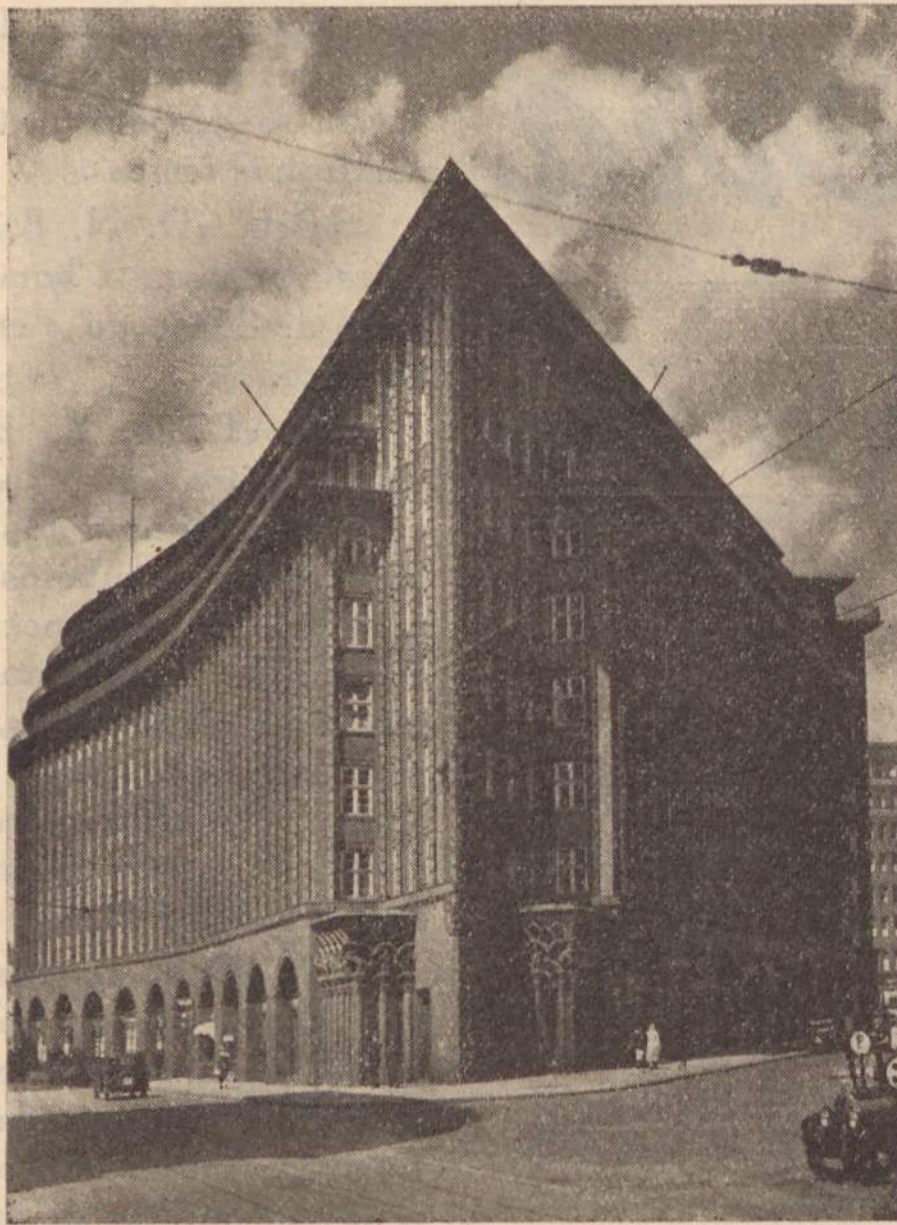
— Pela «D. N. B.» sabe-se que no sector norte de Cherson-Depropetowk os aviões alemães conseguiram causar grandes estragos nas instalações ferroviárias e nos comboios de mercadorias.

— Diz a «D. N. B.» que a aviação do Reich destruiu mais algumas vias férreas russas e que a «Luftwaffe» bombardeou, com êxito, empregando bombas de todos os calibres, linhas e instalações do caminho de ferro na retaguarda da «frente» soviética. Numerosas vias ferroviárias ficaram destruídas. No sector de Gomel, foram ateados numerosos incêndios nas instalações de um centro ferroviário.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

ARQUIVO

 HISTÓRICO



HAMBURGO — O célebre e imponente edifício «Chile-Haus»

HAMBURGO, UMA VEZ, AO SOL CLARO DE UM AGOSTO DISTANTE

Por REBELO DE BETTENCOURT

O barco em que viajo entra no pôrto de Hamburgo, numa luminosa e macia manhã de Agosto. O espectáculo que tenho em minha frente é imprevisito, absolutamente inédito para mim. Navios de todas as nacionalidades transformam a vasta planície aquosa do pôrto numa fantástica floresta de mastros e de canos. As bandeiras movendo-se ao vento brando dão-lhe um ar de festa e de apoteose.

São dez horas. Próximo de nós, um outro barco apresta-se a partir. Ao longe, envolvida numa neblina fina e translúcida, que o sol polvilha de oiro novo, descortino o panorama extenso da cidade. Há quantos anos isto foi? E, todavia, a imagem maravilhosa e inesperada, que eu trouxe dêsse espectáculo, mantém-se a tal ponto viva que, ao fechar agora os olhos para a poder ver melhor por dentro, tenho a impressão de continuar a sentir a sua presença... Há coisas que não morrem de todo

na nossa lembrança. Certas paisagens, depois de vistas, continuam a ser, pelo seu encanto, pela persistente permanência das suas imagens, as nossas mais belas paisagens interiores. O presente, em parte, é feito de coisas do passado.

Sempre o espectáculo dum pôrto me maravilhou desde pequeno. Nasci numa cidade, à beira-mar, numa ilha atlântica. Depois, nas minhas veias, ainda corre um pouco de sangue de antigos navegadores e de velhos emigrantes. Um navio representa sempre para mim o mistério e o deslumbramento de outras terras distantes e desconhecidas, de outras ilhas, de outros povos. O mar! A volúpia das viagens! Em qual de vós nunca ardeu um dia o desejo de embarcar e partir para outras terras, de ver outras paisagens?

O que nos envelhece é o tédio localista, na expressão de Fidelino de Figueiredo, é a monotonia do quotidiano. Partir, seguir num dêsses navios!

Qual é o português que não estremece ao ouvir o silvo dum navio que parte ou dum navio que chega, como se na sua voz estentórica vibrasse a voz da distância e do mistério?

Nunca, como nessa manhã luminosa dum certo mês de Agosto, saudável e distante, senti eu tanto a pena de não ser pintor, de não poder numa tela a óleo ou talvez melhor numa aguarela, fixar um dos aspectos mais curiosos do pôrto de Hamburgo, com as suas docas, as suas centenas de embarcações e os seus *ferry-boats* cruzando-se constantemente. Tudo aquilo era novo para mim. E, no entanto, eu tinha vindo de Londres, cujas docas são também famosas pela opulência milionária dos seus aspectos. Mas as margens do Tamisa, muito verdes, não me tinham surpreendido: paisagens quasi idênticas me tinha ofertado, desde pequeno, a minha ilha natal de S. Miguel. Hamburgo, não. Tudo aquilo era diferente, nada do que tinha na minha presença se parecia com o que eu já tinha visto. E, por isso, não tive pressa em desembarcar.

Um *ferry-boat* levou-me ao centro da cidade. Desembarco sozinho. Nem sequer levo comigo, como tinha feito em Londres e em Paris, um guia ou um mapa para me orientar na cidade. Destino a tarde inteira dêsse dia para percorrer Hamburgo ao acaso, sem perguntar nada a ninguém, ao sabor da minha curiosidade. Os meus companheiros de viagem tinham desembarcado já, duas horas antes, com programa estabelecido: visita ao jardim zoológico, um passeio de automóvel através da cidade, jantar num cabaret, com a indispensável, quasi obrigatória aventurasinha de amor. Eu não premeditara nenhum programa, pois preferira que tudo saísse das mãos pródigas do acaso, até mesmo a aventura de amor, tão grata aos portugueses de lei, que genialmente escreveram, pela pena de Camões, o canto nono dos «Lusíadas».

As cidades, como as mulheres, para nos encantarem, precisam de personalidade, de um conjunto de atributos que constituem o seu mistério, a sua atracção, o segredo do seu império. O que é que nos prende mais numa mulher? Muitas vezes não é a sua mocidade. É quasi sempre a sua ternura, a sua voz, o seu espírito, a sua alegria e também, não raro, aquela doce porção de sentimentalidade que nos leva à consoladora conclusão de que o ser humano não é feito exclusivamente de carne e osso...

As cidades, para nos conquistarem, precisam de ter, além das suas ruas, dos seus parques, das suas árvores, dos seus monumentos, qualquer coisa de imaterial; carecem, sobretudo, de possuir uma alma própria; qualquer coisa de imponderável, de subtil, de raro, que não sabemos perfeitamente definir; qualquer coisa de humano, que nos entenece e nos faz cismar; qualquer coisa de sonho vago e suspenso que parece querer falar e não pode... As

cidades também têm alma. E o que é que mais nos atrai numa cidade? Os seus edifícios monumentais, ou as suas casas antigas, as suas avenidas largas e extensas, ou as suas ruas discretas, silenciosas, com o seu quê de recolhido ou conventual? Às vezes, é uma nesga de rio, é um grupo de árvores, uns certos becos torcicolados, como em Coimbra; às vezes, é a gravidade austera, medita-bunda, dos seus edifícios, como na universitária Oxford; às vezes, é pela alegria pagã e voluptuosa, como em Lisboa... Durante os cinco escassos dias que passei em Hamburgo tive a impressão de que o sol daquela cidade alemã era próximo parente do sol alfacinha. Hamburgo é uma cidade alegre, curiosa, acolhedora, onde nos sentimos à vontade, onde não temos a impressão de nos sentirmos exilados ou estrangeiros. Tudo aquilo era novo para mim. Novo e diferente. Não sei se os senhores conhecem o prazer de percorrer, sozinho, uma cidade, sem perguntar nada a ninguém, onde é que fica isto, onde está situado aquilo, qual é o caminho mais curto para se visitar um museu, esse prazer raro de nos confundirmos com a multidão, de nos sentirmos anónimos, guiados, apenas, pela mão do acaso ou do instinto, entrar agora num «bar» e beber, como um bom alemão, uma vasta caneca de cerveja; logo topar um restaurante e banquetear-nos com um apetitoso prato de salsichas condimentadas com duas ou três colheres de mostarda, com um frasco inteiro de mostarda, se fôsse necessário; parar, de súbito, à porta dum templo, duplamente sagrado, pelo símbolo divino de que está investido e pelo cunho de arte de que está animado, dessa arte subtil, espiritual, que torna quasi imateriais as suas próprias pedras...

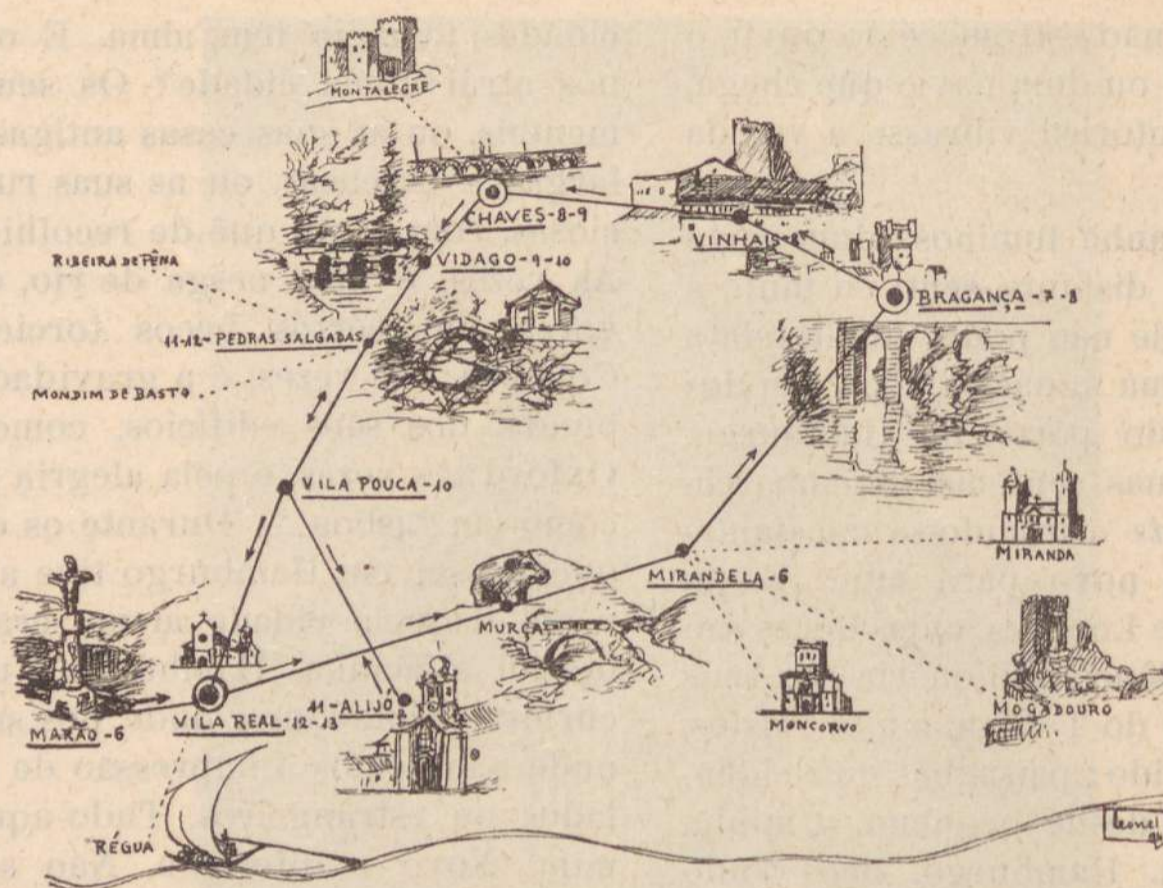
Durante cinco dias de sol errei sozinho pelas ruas de Hamburgo, sem perguntar nada a ninguém, almoçando e jantando onde calhava. Sucedeu passar segunda vez por algumas ruas e por algumas praças. E tive, então, a impressão de que tudo aquilo que via pela segunda vez já me conhecia, já era meu amigo, já queria tratar-me afectuosamente por tu. E o próprio sol de Hamburgo, como um cabaz inexgotável de oiro fino, parecia perguntar-me do alto da concha azul do céu, e em magnífico português:

— «Que notícias me trazes do meu parente, S. Ex.^a o sol de Lisboa?»

Em bom português, ao entrar, um dia, numa casa de postais, e ao pedir um selo para franquear correspondência minha para Lisboa, me falou também um alemão que nunca saíra da sua Alemanha.

Não se admirem, pois, que o sol luminoso de Hamburgo me tivesse falado igualmente em português...

Lisboa, numa manhã
de sol de primavera



2.º Congresso Trasmontano

Programa Itinerário, de 6 a 13 de Setembro

Dia 6 — Sábado:

- A's 7,45 horas — Concentração no Pôrto: — Avenida dos Aliados em frente do «Jornal de Notícias».
- A's 8 — Partida dos Congressistas (por Valongo, Paredes, Penafiel e Amarante).
- A's 11 — Alto Marão: Saüdação à Província: — Recepção dos Congressistas pelo Ex.^{mo} Governador Civil de Vila Real, Tenente Assis Gonçalves. Merenda trasmontana na Veiga da Campeã, oferecido pela Comissão de Vila Real.
- A's 13 — Partida para Mirandela.
- A's 15 — Paragem em Murça: — visita à Câmara Municipal.
- A's 15,30 — Partida para Murça.
- A's 16 — Ponte do Franco (limite do Distrito): Recepção pelo Ex.^{mo} Governador Civil de Bragança, Dr. Morais Campilho.

Em MIRANDELA

- A's 17 — Chegada a Mirandela: — visita à Câmara Municipal.
- A's 18 — Visita à Quinta do Romeu.
- A's 20 — Jantar.

Dia 7 — Domingo:

- A's 8 — Partida de Mirandela.

Em BRAGANÇA

- A's 10 — Chegada a Bragança.
- A's 10,15 — Missa na Sé Catedral.
- A's 11,30 — Recepção a Sua Excelência o Presidente da República. Cumprimentos na Câmara Municipal.
- A's 13 — Almôço.
- A's 15 — Inauguração da Galeria Duarte Pacheco e Sala Presidente Carmona, no Museu «Abade Baçal».
- A's 15,30 — *Sessão Solene Inaugural do Congresso, presidida pelo Venerando Chefe do Estado* (no salão da Biblioteca Erudita).
- A's 17 — Visita aos Monumentos da Cidade.
- A's 18 — Despedida do Chefe de Estado.
- A's 20 — Jantar.
- A's 22 — Representação do «Auto de St.^a Bárbara».
- A's 23 — Baile no Club de Bragança.

Dia 8 — Segunda-feira:

- A's 10 — 1.^a Sessão para defesa de teses (Museu).
- A's 12 — Almôço Regional, oferecido aos congressistas pela Câmara de Bragança.
- A's 15 — Partida.
- A's 16 — Visita a Vinhais: — Recepção na Câmara Municipal.
- A's 16,30 — Partida para as Pedras Salgadas.

Nas PEDRAS SALGADAS

- A's 19 — Chegada às Pedras Salgadas.
- A's 20 — Jantar.

Dia 9 — Terça-feira:

- A's 10 — 2.^a Sessão do Congresso (no Casino).
- A's 13 — Almôço.
- A's 15 — 3.^a Sessão do Congresso.
- A's 18 — Visita à Estância Balnear.
- A's 21 — Banquete oferecido aos congressistas, pela «Sociedade Vidago, Melgaço e Pedras Salgadas» — no *Palácio Hotel de Vidago*.

Dia 10 — Quarta-feira:

- A's 10 — 4.^a Sessão do Congresso.
- A's 13 — Almôço.
- A's 14,30 — Partida para Vila Pouca.
- A's 15 — Visita a Vila Pouca de Aguiar.
- A's 17 — Partida de Vila Pouca de Aguiar para as Pedras Salgadas.
- A's 20 — Jantar.
- A's 22 — Festa no Casino. Far-se-á ouvir a insigne pianista trasmontana D. Elisa de Sousa Pedroso (Carnaxide), Presidente do Círculo de Cultura Musical.

Dia 11 — Quinta-feira:

- A's 8,30 — Partida para Alijó.
- A's 9,30 — Concentração no Pópulo. — Recepção ao Senhor Presidente da República. — Visita a Alijó. — Cumprimentos na Câmara Municipal. — Inauguração da Ponte sobre o Tua. — Almôço Regional, oferecido pela Câmara de Alijó.
- A's 17 — Partida para Sabrosa.
- A's 18 — Sabrosa. — Inauguração do «Patronato Dr. António Monteiro».

- A's 18,15 — Partida para as Pedras Salgadas.
 A's 20 — Jantar.
 A's 22 — Festa no Casino: — Evocação poética da Província de Trás-os-Montes, pelo Prof. da Universidade de Coimbra, Dr. Paulo Quintela e Poeta Miguel Torga.

Dia 12 — Sexta-feira:

- A's 10 — 5.^a Sessão do Congresso.
 A's 13 — Almôço.
 A's 15 — 6.^a Sessão do Congresso.
 A's 16,30 — Partida para Vila Real.

Em VILA REAL

- A's 18 — Cumprimentos no Palácio do Governo Civil.
 A's 18,30 — Festival no jardim.
 A's 21 — Banquete Oficial.

Dia 13 — Sábado:

- A's 10 — 7.^a e última Sessão de Estudos — aprovação dos votos do Congresso (no Teatro Avenida).
 A's 13 — Almôço.
 A's 15 — Recepção ao Venerando Chefe do Estado.
 A's 16 — Sessão Solene de encerramento do Congresso, presidida por Sua Excelência o Presidente da República (no Teatro Avenida).
 A's 18 — Visita ao Museu Etnográfico Provincial. — Inauguração de Melhoramentos.
 A's 20 — Jantar.
 A's 22 — Festa no Jardim Público da Cidade.

Sessões do congresso

Dia 7 de Setembro — BRAGANÇA — às 15,30: SESSÃO SOLENE DA INAUGURAÇÃO DO CONGRESSO**Dia 8 — BRAGANÇA — às 10: 1.^a SESSÃO DE ESTUDOS:**

- DR. JOÃO COUTO, Director dos Museus Nacionais de Arte Antiga: «*Congressos e Conferências do Pessoal Superior dos Museus de Arte*».
 P.^o FRANCISCO MANUEL ALVES, «Abade de Baçal», Antigo Director do «Museu Regional do Abade de Baçal», de Bragança: «*Costumes e Tradições*».

Dia 9 — PEDRAS SALGADAS — das 10 às 13: 2.^a SESSÃO:

- CONSELHEIRO J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro Civil, Director de «A Voz»: «*Caminhos de Ferro e Estradas de Trás-os-Montes*».
 D. ELISA DE SOUSA PEDROSO, Presidente do Círculo de Cultura Musical: «*Música do Povo*».
 CAPITÃO JORGE DAS NEVES LARCHER, do Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, de Lisboa: «*Castelos da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro — sua protecção e conservação*».
 FERNANDO AUGUSTO DE BARROS RUSSEL CORTEZ, Topógrafo: «*A Olaria Negra em Trás-os-Montes*».
 P.^o ARNALDO JOAQUIM DIAS, Missionário: «*A Festa dos Pauliteiros*».
 AMÉRICO DE ALMEIDA, Agricultor: «*A Cultura da Batata de Semente em Trás-os-Montes*».
 DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR, Professor: «*Os Dialectos Trasmontanos*».
 DR. LEONEL CARDOSO, Funcionário Superior das Alfândegas: «*Lavoisier em Trás-os-Montes*».

PEDRAS SALGADAS — das 15 às 18: 3.^a SESSÃO:

- DR. DOMINGOS FERREIRA DEUSDADO, Advogado, Presidente da Casa de Trás-os-Montes e Alto Douro: «*A Casa de Trás-os-Montes em Lisboa*».
 JOÃO AFONSO CÔRTE-REAL, do Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, de Lisboa: «*O General Flaviense Inácio Maria Machado de Morais Carmona, pai do venerando Chefe de Estado*».
 DR. ADRIANO RODRIGUES, Coronel do Estado Maior e Professor da Faculdade de Ciências da Universidade do Pôrto: «*O Problema Nacional do Ferro*».
 DR. AMORIM FERREIRA, Professor da Faculdade de Ciências e Director do Observatório Central Meteorológico, da Universidade de Lisboa: «*O Clima de Trás-os-Montes*».

- DR. ARMANDO NARCISO, Professor da Faculdade de Medicina e Director do Instituto de Hidrologia de Lisboa: «*O Clima e as Águas Minerais de Trás-os-Montes na Indústria de Turismo*».

Dia 10 — PEDRAS SALGADAS — das 10 às 13: 4.^a SESSÃO:

- J. M. CORDEIRO DE SOUSA, da Academia Portuguesa de História: «*Um trasmontano Ilustre: O Conselheiro Luciano Cordeiro*».
 CONDE DE CAMPO BELO (D. HENRIQUE), do Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia: «*Lemes de Mesão Frio, Padroeiros de Loivos da Ribeira*».
 DR. EUGÉNIO DE ANDREIA DA CUNHA FREITAS, Secretário de Falências: «*Um poeta trasmontano na Inquisição: Francisco Furtado de Mendonça*».
 VISCONDE DE ALCOBAÇA, Engenheiro Civil: «*Notas sobre o Castelo de Anciães, Antiga sede Militar*».
 D. MANUEL MELLO VAZ DE SAMPAYO, Proprietário: «*Lobo Vaz de Sampaio, Governador da Índia, 1526-1529*».
 DR. HENRIQUE ANTÓNIO PEREIRA, Professor: «*As Caldas de Chaves, riqueza nacional, que urge desenvolver*».
 JOÃO BAPTISTA VILARES, Professor: «*Terras de Samba*».
 DR. ANTÓNIO C. MADEIRA, Médico: «*Moncôrvo, centro Mineiro*».
 LUIZ CHAVES, Professor do «Museu Etnológico do Dr. Leite de Vasconcelos» e do «Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia»: «*Turismo Folclórico em Trás-os-Montes*».

Dia 12 — PEDRAS SALGADAS — das 10 às 13: 5.^a SESSÃO:

- DR. CANDIDO MENDES BRAGANÇA, Coronel-Médico: «*Divagações sobre Paludismo e outras Endemias em Trás-os-Montes*».
 DR. RÊMO DE NORONHA, Médico: «*O Problema alimentar do trabalhador da Vinha do Alto-Douro (Baixo-Corgo)*».
 DR. ANTÓNIO BERNARDO FERREIRA, Conservador do Registo Civil: «*Casas Regionais, Instituições de Utilidade Pública*».
 DR. AUGUSTO ABREU LOPES, Director da Escola de Medicina Veterinária: «*A Pecuaria em Trás-os-Montes*».
 DR. MANUEL MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial: «*Alguns trasmontanos na colonização*».
 DR. ADÉRITO MENDES MADEIRA, Médico: «*Moncôrvo, sua riqueza agrícola, condições climáticas e riquezas do sub-solo*».
 VISCONDE DE ALCOBAÇA, Engenheiro Civil: «*A vida nas aldeias, meios de progresso*».
 DR. ANTÓNIO MONTEIRO, Médico: «*Protecção às crianças das aldeias trasmontanas — sua defesa moral e melhoria das condições alimentares e higiénicas*».

PEDRAS SALGADAS — às 15: 6.^a SESSÃO:

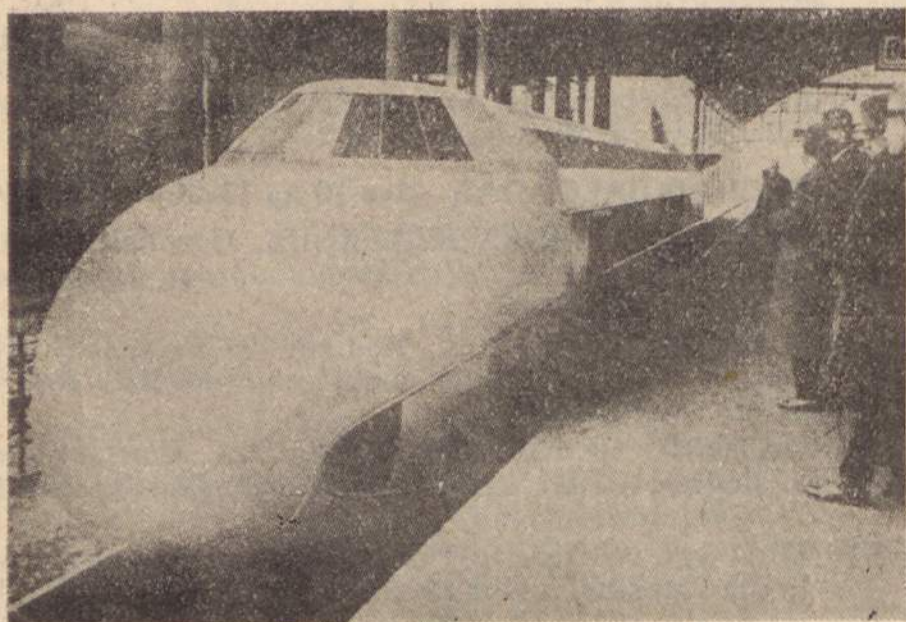
- GUILHERME CARDIN, Presidente da União Hoteleira de Portugal e Administrador Gerente da Sociedade Estoril: «*Turismo Nacional — Cozinha Portuguesa e pratos regionais*».
 DR. HENRIQUE DE BARAHONA FERNANDES, Professor da Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa: «*Serviço Social*».
 D. MANUEL MELLO VAZ DE SAMPAYO, Proprietário: «*A Organização macissa do Corporativismo Português*».
 DR. JOSÉ ABOIM ASCENÇÃO CONTREIRAS, Médico: «*A Acção Social dos Valores Hidrológicos de Trás-os-Montes*».

Dia 13 — VILA REAL — das 10 às 13: 7.^a SESSÃO (Última).

- CAPITÃO ALFREDO AUGUSTO GUERRA, Professor: «*Demarcações na Região Duriense*».
 DR. RÊMO DE NORONHA, Médico: «*Divisão Administrativa do Concelho de Mesão Frio*».
 Apresentação e votação, em Assembleia Plena, dos votos do Congresso.
VILA REAL — às 16: SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Diz o B. C. I. que as primeiras locomotivas do continente europeu foram feitas há 125 anos, na Real Fundição de Ferro em Berlim. A primeira destas locomotivas entrou em acção em Junho de 1816 e esteve algumas semanas à disposição dos habitantes de Berlim que, pagando um bilhete de entrada, poderiam observar a locomotiva em movimento. Depois foi mandada por via fluvial para a Alta Silésia onde fez serviço numa mina de carvão, e finalmente foi utilizada na construção duma bomba a vapor. A segunda locomotiva do mesmo género foi começada em 1817 e mandada em 1818 para o território do Sarre, onde fez serviços na



ALEMANHA — O Zepelin Ferroviário

mina de carvão "Bauernwald". Estas locomotivas consistiam numas máquinas de rodas dentadas, cujos cilindros de vapor estavam metidos verticalmente na caldeira. Diz-se que puxavam um pêso de cinquenta quintais. Como se sabe, o primeiro comboio público só começou a transitar no ano de 1835 entre Nuremberg e Fürth.

— Os Caminhos de Ferro Alemães, a principal empresa de tráfego na Alemanha e também a maior do mundo no ramo de transportes, ampliaram em 1940, a sua rede ferroviária. Dêste alargamento da rede e da intensificação do tráfego motivado pela guerra, resultou enorme acréscimo das receitas em todos os sectores do tráfego. As receitas do movimento de passageiros e de bagagem subiram de 1,7 para mais de 2,4 biliões de marcos, ou seja quasi a metade. No tráfego de mercadorias as receitas aumentaram de 3,8 para 4,7 biliões de marcos, e equivalendo a uns 25%. A totalidade das receitas dos Caminhos de Ferro Alemães subiu de 5,8 biliões em 1939 para 7,6 biliões de marcos em 1940. Uma característica notável de 1940 foi a passagem de um grande número de passageiros para as classes superiores, o

que prova uma melhor situação nos rendimentos das grandes camadas da população.

As contas de "renovações" e "amortizações" acusam novamente importantes verbas. As amortizações atingem a totalidade de meio bilião de marcos. Em vagões de passageiros conseguiram diminuir grandemente o pêso com a aplicação de metais leves: esta circunstância deve exercer, de futuro, uma acção favorável nas despesas com a renovação das vias permanentes.

CHILE Os Caminhos de Ferro chilenos acabam de adquirir 5 automotoras "Diesel", construídas por firmas alemãs, que se destinam ao percurso Santiago-Osorno, isto é, Paerto Montt e Santiago para Conception. O trajecto superior a 1.000 quilómetros deve ser percorrido num espaço de 11 horas. Devido a um sistema especial de sinalização os comboios nalgumas zonas, não podem ultrapassar 60 quilómetros à hora. Por isso, a rapidez do arranque e também a capacidade dos motores, tiveram de ser tão cuidadosamente calculadas que a sua velocidade normal de 130 quilómetros ainda pudesse ser excedida. Cada comboio compõe-se de duas automotoras e uma carruagem central. Os eixos vulgares encontram-se na extremidade do comboio enquanto os eixos especiais se encontram no centro, junto dos motores. Cada comboio tem o comprimento de 64,9 metros e a largura máxima de 2,95 metros deslocando, com a lotação completa, 152 toneladas. As instalações são moderníssimas. Na cabine do 1.º condutor encontra-se uma instalação telefónica com comunicação para a cabine do 2.º condutor e para a carruagem central. O comboio é provido de uma cozinha eléctrica com 6 bicos e uma capacidade de 15,4 kws, incluindo fornos para assados e doces e um depósito circular de água quente para aquecimento. Num dos "bares" encontra-se uma máquina de café, de 5,4 kws. que também fornece água quente. O comboio tem 124 lugares.

ESPAÑA O correspondente do "Politiken" anuncia que numa conferência realizada em Paris acêrca dos horários dos comboios da Europa ocidental previram-se importantes melhoramentos no serviço ferroviário. O que antes da guerra nunca foi realizado na prática, torna-se, agora, uma bela realidade. De Madrid a Berlim ou vice-versa serão apenas 49 horas de viagem, com um só transbordo na fronteira espanhola, em Hendaia.

Igualmente importante é a reabertura da linha de Expresso do Oriente, de Paris a Estrasburgo, Karlsruhe, Stuttgart, Munique, Viena e capitais do sueste. Projecta-se o serviço diário por Bucarest. De Paris à Bélgica e Holanda será organizado um serviço diário de expressos e na linha de Paris a Colónia e Berlim será aproveitada a velha ligação de Namur a Liège. Afora o projectado expresso do Oriente, organizar-se-á também um outro serviço de expressos de Paris a Viena.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

A VENIDA

A menina de oitenta anos — José Loureiro não é um desses empresários feitos à pressa e vulgarmente conhecidos por «milicianos». Não. José Loureiro é um autêntico, um verdadeiro empresário, pondo a Arte acima de qualquer interesse incluindo o comercial, por isso fiado muitas vezes na amizade falsa dessa creança grande que se chama público, perde rios e rios de dinheiro, apesar de ter fé nas peças que apresenta. Sempre de sorriso nos lábios, porfia até que chega a vencer. E a prova está no êxito dessa peça forte intitulada «Israel» a que me referi no último número, e saída de cena em pleno sucesso para dar lugar ao mimo de graça e de leveza chamado «A menina de oitenta anos», predados estes em que são férteis as comédias alemãs e francesas.

Alberto Barbosa e José Galhardo é que adaptaram para o nosso meio, com um cunho grande de actualidade, esta encantadora obra teatral repleta de ternura e de delicadesa. Deram-lhe um sabor delicioso igual ao de uma carapinhada em dia quente de verão.

Como os cartazes não indicam o nome dos autores desta peça austríaca, dizia-se nos corredores que a adaptação fôra extraída da peça espanhola «Tatarabuela» e que esta peça fôra representada, em récita única de homenagem a uma das nossas atrizes, em tradução de dois outros homens de teatro M. B. e M. M.

Êste facto nada interessa pois que o público riu e aplaudiu com sinceridade, provando assim que gostou francamente, que é o principal. Eu também gostei, contudo dispensava perfeitamente aquela rábula de revista intercalada no primeiro acto, recordando o passado, que é quasi uma cópia fiel de outra que há tempos ouvi numa revista a «Cocote Florinda», e que era desnecessária.

«A menina de oitenta anos» fez-me lembrar várias vezes o «Centenário», encantadora peça, e «Riquezas de sua avó», mimo de graça e ternura.

Para o êxito da peça do Avenida muito contribue a apresentação. Palmira Bastos, na encantadora velhinha de

oitenta anos (salvo seja) cheia de ternura e da bondade, mas, ao mesmo tempo, ríspida, foi colossal de graça e de naturalidade. Palmira Bastos é inegalavel neste género de papeis, e, como ensaiadora, faz brilhar os artistas que a rodeiam, pois a todos dá a mão. Gostaria que tivesse dado uns traços no rôsto para vincar a idade comparada com o resto da família: filhos, netos, bisnetos. Mas, como se trata de «uma menina» pode ser que a illustre artista tivesse preferido apresentar-se apenas com a cabeleira alva de neve e aprumada, sem auxílio de bengala ou corcovada.

Alves da Cunha, num papel cómico e que representou «a sério», esteve óptimo. Ligeiresa e mocidade não lhe faltaram. Estes dois papeis «Maria Eugénia» e «José Manuel» são os fuleros à volta dos quais gira a acção.

Brunilde Júdice, muitíssimo bem na «Madalena». Todas as cambiantes da mulher moderna, mas, ao mesmo tempo fiel, foram dadas com relêvo pela illustre actriz. Berta de Bivar foi embirrenta na «Estefânia», amiga das casas de caridade, mas, sem caridade alguma para com o sogro. Juvelina Pinto engraçada na «Clara», neta, cheia de mocidade e de alegria. Maria Manuela, na «Margarida» pouco tem que fazer. Carlota Calazans foi uma «Rosa» bastante graciosa, marcando bem a cena de sedução e da troca de flores com «Afonso».

Manuel Correia, artista consciencioso e probo, arranjou um tipo estupendo. A figura assenta-lhe que nem uma luva no seu físico, de maneira que o seu trabalho no «Afonso» foi muito engraçado, apesar de representado «a sério» e sem exageros. Jorge Grave no «Durado», bem. Alves da Costa e João Perry, ambos muito à vontade em «Luiz e Gonçalo». Silvestre Alegrim foi o «creado-actor» visto que tem vocação para o teatro e tanto assim que, em todas as saídas, tinha tiradas dramáticas e cómicas de várias peças conhecidas. Lamento apenas que, chamando-se na peça «Miguel», não tivesse aproveitado o «refrain» da cançoneta que êle tão bem interpretou, principalmente quando estão a chamar por êle. João Calazans, certo no notário «Vilaça». Alvaro Barradas correcto no mordomo «Joaquim».

Encenação de Palmira e Alves da Cunha, boa. Interiores cuidados pelo bom gosto de Berta Bivar. Espectáculo recomendável a todos os que amam a família.

A P O L O

Duas Orfãs — O grupo de artistas que está trabalhando no Apolo merece a simpatia do público. Trata-se de um agrupamento modesto com vontade de agradar e composto

de elementos, alguns dos quais têm, na sua bagagem, louvores da crítica.

Pode ser que as peças representadas não ofereçam ao público o interesse desejado por elles, mas é de notar que não apparecem peças novas, e, quando as há são entregues a empresas de nome feito que as metem na gaveta, à espera de vez e umas e outras permanecem no esquecimento para não serem deitadas no cesto dos papeis.

Seja como fôr, uma peça boa vê-se sempre, desde que o conjunto que a representa seja homogéneo e a «mise-en-scene» seja limpa. Ora o grupo do Apolo não tem «azes» nem «vedetas», mas representa regularmente, não se parecendo com «amadores». E, a verdade manda Deus que se diga, quantas e quantas vezes eu e todos os que freqüentam os teatros, temos visto agrupamentos de artistas categorizados, representarem como se fôsem amadores?

«As duas orfãs» tem sido representada várias vezes e, com franquesa, a do Apolo é um espectáculo limpo em tôda a acção da palavra.

Adelina Abranches, a maior de todas as artistas portuguezas da actualidade, quiz honrar o grupo, não só emprestando o seu nome glorioso para cartaz, como encarregando-se do difícil papel de «Madame Frochard», que representou primorosamente apesar da illustre actriz ter já tempo sufficiente de palco, para estar a descançar como merecia, se as entidades que superintendem nestas coisas de teatro tomassem mais a peito este caso, dando-lhe o sufficiente para viver sem ela necessitar de trabalhar, como galardão pelo muito que fez pelo Teatro Português.

Não faço distincção ao trabalho dos outros artistas dirigidos por Joaquim Miranda, um fanático pelo teatro e que muito tem trabalhado per elle e pelos seus colegas. Esse trabalho, consciencioso merece, como acima digo, a simpatia do público, que tem uma peça, género «dramalhão policial» no teatro Apolo que assim volta às tradições do seu antigo nome «Príncipe Real».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

COLISEU - 21,50 - Companhia de Circo.
 APOLO - 21,45 - «As duas orfãs».
 AVENIDA - 21,45 - «Menina de 80 anos».
 VARIEDADES - 21,50 - «O Zé dos Anzois».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,50 - «Fugidos do mundo».
 CONDES - 21,50 - «Uma noite no grande hotel».
 ODÉON - 21,50 - «Irene».
 OLIMPIA - 14,50 às 0,45 - «Justiça do Oeste».
 CHIADO TERRASSE - 21,15 - «A comédia do amor».
 CAPITÓLIO - 21 - «A secretária de meu marido».
 CENTRAL - 21,15 - Programa duplo.
 PALÁCIO - 21,50 - «Irene».
 JARDIM-CINEMA - Aos domingos.
 CINE-ARTE - 21 - «O gato e o canário».
 REX - 21,15 - Programa duplo.
 PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.
 EUROPA - 21 - «Pôrto de abrigo».
 PARIS - 21 - «Chamam o dr. Kildare».
 ROYAL - Rua Direita da Graça, 100.
 LYS - 21 - «Uma voz que renasce».
 IMPERIAL - 21 - «3 sem juízo».
 PAVILHÃO PORTUGUÊS - 21 - Cinema e Variedades».
 PROMOTORA - 21 - Variedades.
 MAX-CINE - 21 - «Os filhos de Deus».

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1891)

Linhas portuguezas

Mormugão — O jornal *Railway Times*, da India, de 20 de junho, publica o 10.º relatório annual da companhia do caminho de ferro de Mormugão. As contas do anno findo em 31 de dezembro de 1890 mostram a receita de 475:476 rupias, e a despeza de 408:436 rupias, dando o saldo de rupias 67:000 a favor do governo portuguez.

A companhia avalia em 125:000 libras as necessarias despesas para o complemento das obras do porto.

Guimarães — Conforme a portaria que hoje publicamos foram prorogados por mais seis mezes os prazos concedidos à companhia do caminho de ferro de Guimarães, para construir um caminho de ferro, de via reduzida entre Guimarães e Fafe.

Pessoal da Beira Baixa — Foram nomeados para o serviço de via e obras d'esta linha os srs.: Thomaz Malheiro, engenheiro chefe de divisão; José de Mello Borges e Barbin Chabrion, chefes de secção; José Bonifacio Lopes, José A. Duarte do Amaral, Lourenço de Almeida e Silva, Francisco Xavier Henrique Brito e Philippe Ribeiro, sub-chefes.

Atravez d'Africa — O Supremo Tribunal de Justiça confirmou o accordão da Relação de Lisboa denegando provimento ao agravo do ex-sub-empregado João Burnay contra a companhia de Ambaca (constructora).

Tanto nos tribunales de Londres como nos de Lisboa a interpretação e juizo sobre tal questão tem sido a mesma, vencendo a companhia sempre a questão.

Sociedade dos ascensores e construcções — A comissão installadora da Sociedade anonyma de ascensores e construcções, que acaba de se constituir em Lisboa, entrou já na Caixa geral dos depositos com 120 contos de réis, ou 10 p. c. do capital subscripto.

A subscrição dos iniciadores é a seguinte: conde de Moser, 15 contos; Eduardo Moser, 8; Herman Moser, 7; Lima Mayer, 18:500\$000 réis; Torlades O'Neill, 13\$500 réis; Antonio Joaquim de Oliveira, 10 contos; Abrahão Bensaude, 17:500\$000 réis, Polycarpo Anjos, 6 contos; Pedro Gomes da Silva, 10; Thomaz Alfredo dos Santos, 2; Augusto Martins, 2:500\$000 réis; Teixeira Judice, 3:500\$000 réis; Alves Diniz, 6:500\$000 réis.

O Sanatório dos Ferroviários da C. P.

Depois de longos anos de abandono e esquecimento vai, finalmente, começar a funcionar, dentro de breves semanas, o magnífico Sanatório que a C. P. mandou construir a meia encosta da Serra da Estrêla, entre a Covilhã e as Penhas da Saúde, numa situação verdadeiramente privilegiada. É deveras louvável a attitude da C. P. em querer facultar aos seus doentes um meio de tratamento tão eficaz como excelente. Felicitamos, por isso, a illustre Direcção da C. P.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 113, II Série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

De harmonia com o artigo 9.º do decreto n.º 31:233, de 28 de Abril de 1941: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear o engenheiro Júlio José dos Santos delegado do Governo junto da Câmara dos Agentes Transitários.

O «Diário do Governo», n.º 121, II série, de 27 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 provisoriamente a conta da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que à mencionada companhia seja paga a quantia de 606.630\$57.

O «Diário do Governo», n.º 113, II série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho de 13 do corrente:

Libânio Valleré Gomes, dactilógrafo do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 121, II série, de 27 de Maio, publica o seguinte:

Por despacho de 22 do corrente:

Alfredo José da Luz, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 113, II série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o auto de recepção definitiva do fornecimento de motores e mais aparelhagem eléctrica para as novas oficinas gerais do Barreiro, adjudicado à Sociedade Anónima Brown Boveri & C.ª, por contrato de 24 de Janeiro de 1939, pela importância de 26:780 francos suíços, e bem assim considerar a referida Sociedade quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do citado contrato.

O «Diário do Governo», n.º 116, II série, de 21 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 444 metros quadrados, à direita da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 14,804.64 e 14,831.98, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Águeda, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Américo Ferreira dos Santos e ao sul, nascente e poente com caminhos públicos.

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, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 145 metros quadrados, situada entre os 204 e 206 do 2.º lanço da linha do Vale do Lima, destinada a ser ocupada por parte do leito de um ribeiro afluente do Rio Velho de Estarães, que foi desviado do seu curso devido à construção da mencionada linha.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 11, da linha de cintura do Pôrto (terraplanagens e obras de arte correntes no caminho de Rebordãos), de que é adjudicatário Artur Ferreira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º de decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 13 do corrente o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas, reduzindo de 8 para 7 toneladas a carga mínima do vagão completo, ou pagando como tal, da rubrica «Chinelos não designados».

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 aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é anulada a bonificação de 25 por cento sobre o preço de transporte propriamente dito das remessas de mármore, estabelecido pelo aviso C n.º 92, de 21 de Setembro de 1925, da extinta Direcção do Minho e Douro.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado

por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente o projecto de aviso ao público, apresentado pelos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, pelo qual o apeadeiro do Campo, situado ao quilómetro 113,500 da linha de Espinho a Viseu, passa a desempenhar serviço de mercadorias em regime de vagão completo.

O «Diário do Governo», n.º 127, II série, de 3 Junho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 27 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias (excepto Sociedade Estoril), pelo qual é anulada a redução de 50 por cento no transporte de cães de caça, estabelecida pelo aviso A n.º 642, de 20 de Junho, de 1940, que é anulada.

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 27 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, pela qual são suprimidas as concessões a que se referem os 3.º e 6.º aditamentos ao mesmo complemento, que são anulados.

O «Diário do Governo» n.º 136, II série, de 13 de Junho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 3 do corrente o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portu-

gueses anulando o complemento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor na antiga rede, relativo a concessões no transporte de adubos compostos e superfosfatos de cálcio, gesso (em pedra ou pedra de) e gesso ou sulfato de cálcio moído para terras e pirites (excepto as queimadas).

O «Diário do Governo», n.º 142, II série, de 21 de Junho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 28:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 11, de grande velocidade — bilhetes semanais para operários —, pela qual é modificada a redução da alinea a) da condição 3.ª da mesma tarifa, relativamente a utilização de combóios.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 16 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é suprimida a redução de 50 por cento sobre os preços da base 7.ª da tarifa geral, concedida ao transporte de cães de caça pelo aviso ao público B 135, de 15 de Julho de 1937, que fica anulado.

O «Diário do Governo», n.º 146, II série, de 26 do Junho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 19 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril — Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais, suspendendo, até publicação em contrário, o serviço especial de verão a preços reduzidos para a Cruz Quebrada, a que se refere o aviso ao público B 126, de 8 de Junho de 1936.

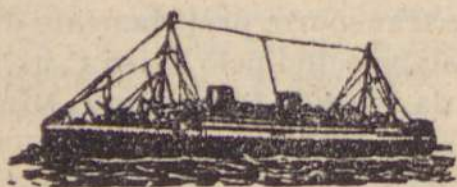
Quereis dinheiro?
JOGAI NO

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



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.