

# 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

# 1295

## 1 - DEZEMBRO 1941

## A N O L I I I



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

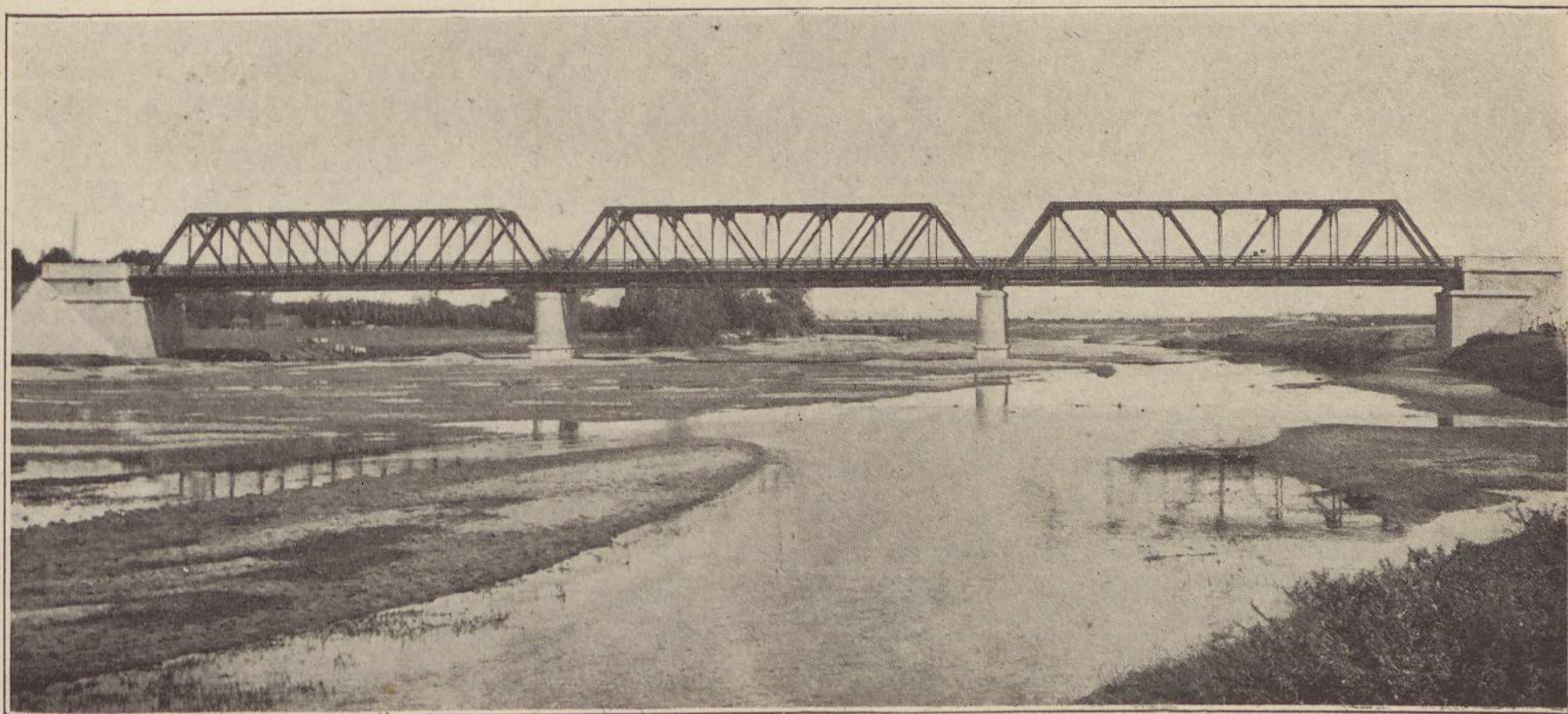


S U M A R I O

|  |     |
|--|-----|
| Coruche, Ponte . . . . .   | 599 |
| Através do Atlântico, pelo Eng.º Civil <i>Américo Vieira de Castro</i> . . . . . | 601 |
| As grandes vias de comunicações, por <i>Alexandre Settás</i> . . . . .           | 603 |
| Há 50 anos . . . . .   | 605 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta . . . . .              | 605 |
| Ateneu Ferroviário . . . . .   | 606 |
| Eurico Francisco Ramos . . . . .   | 606 |
| Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas . . . . .                              | 607 |
| A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .  | 608 |
| Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .                | 609 |
| Parte Oficial . . . . .  | 611 |







CORUCHE — PONTE



# Através do Atlântico

## Economia de prestígio

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

A guerra de 1914-1918 abalou profundamente a economia do Velho Mundo. Desde então nunca mais a Europa deixou de dar sinais de senectude e debilidade, embora de forte querendo sempre presumir. Serenado o tremendo e injustificável conflito natural teria sido ver as nações da Europa trabalhar de concerto — se não ostensivo, pelo menos implícito — para a fortalecer. Nada, porém, de semelhante se passou nos últimos quatro lustros. Os países da Europa pareciam apostados em praticar tudo quanto pudesse contribuir para ainda mais a enfraquecer. Sem dúvida, as responsabilidades nesse descalabro da economia estão muito desigualmente repartidas entre os diversos países. Mas, nem é nossa intenção destrinçar essas responsabilidades, nem para tanto dispormos de espaço, nem essa destrinça seria oportuna. Por agora de apaziguamento apenas se deve tratar a bem da pobre humanidade. Vamos analisar somente, a título de exemplo, os desacertos praticados nos últimos anos com respeito às comunicações entre o Velho e o Novo Mundo.

Ao estalar do presente conflito aceso prélio ia travado entre várias nações da Europa por causa da travessia do Atlântico. A quem mais depressa o atravessasse seria atribuída uma comprida fita azul, a qual do maior prestígio o cercaria. Já por horas e minutos se contavam as diferenças entre as durações das travessias. Na verdade, se de atravessar a Mancha se tratasse, natural seria assim succeder. Mas, tratando-se de tão extenso percurso, semelhante procedimento chegava a ser puerilidade. Aumentava-se a força das

máquinas e o capital nelas imobilizado em enormes proporções, e consumiam-se milhares e milhares de toneladas de combustível, só para ganhar algumas horas na travessia do Atlântico!...

O Tio Sam, embora a sua colossal riqueza a tais cometimentos o convidasse, mantinha-se prudentemente afastado da onerosíssima luta. Contentava-se com receber festivamente nos seus portos os rápidos e luxuosos paquetes por outros construídos e embarcar nêles os seus milionários, de visita à empobrecida Europa, já de perto vigiada pelo terrível flagelo, o qual havia de a conduzir à ruína.

O líquido elemento, pela sua vastidão e uniformidade presta-se admiravelmente para a realização de unidades de transporte de enorme capacidade. Diminuto peso morto, reduzido pessoal — não se tratando de servir milionários, está bem de ver — moderado peso por unidade de força tornam êsses meios de locomoção deveras económicos. Mas o líquido elemento é caprichoso. Se suporta de bom grado ser percorrido com lentidão, opõe-se tenazmente a ser sulcado com grande velocidade. Quem em tal intento persistir terá de sofrer-lhe as duras consequências: as despesas de locomoção agravam-se em largas proporções. E assim desaparece a principal vantagem dêsse utilíssimo elemento. Em tais condições, se o bom senso presidisse à direcção da economia do mundo e, mais particularmente, da economia da debilitada Europa, era de esperar a construção de unidades cujos cascos apresentassem a menor resistência possível ao avanço nas águas e man-



ter a velocidade dentro de moderados limites. Assim se transportaria, com a menor despesa possível, a produção através do globo, e se fortaleceria a economia mundial que, nos últimos lustros antes da presente guerra, tão carecida andava já de bom amparo. Tal não sucedeu, porém. Entrou em cena o prestígio. Primeiro dos armadores, depois das nações. Como essas rápidas, e ultra-rápidas, embarcações traziam prestígio, mas arruinavam as empresas, recorreu-se ao orçamento dos países para as subsidiar e manter nessa corrida para a bancarrota.

Os governos, sempre fracos perante a opinião pública, habilmente e interessadamente estimulada, cederam com facilidade.

Mercê dessas inadequadas subvenções chegou-se aos gigantescos paquetes "Queen Mary" e "Normandie", maravilhas da ciência, da arte e da técnica, construídos um de cada lado da Mancha para prestígio dos dois países fronteiriços. Enorme capacidade de transporte, extraordinária velocidade para navios mercantes e elevadíssimas despesas de condução. Mesmo navegando com a lotação de passageiros e mercadorias completa êsses colossos dificilmente cobriam as despesas de exploração. Em lucros ninguém pensava; ao juro e amortização do capital, pagos pelos governos, raras vezes se aludia. Infelizmente a carga só por excepção ia completa e, quando se conseguia um terço da lotação de passageiros, lavrava já grande contentamento.

Em tais condições a situação mais económica para êsses palácios flutuantes era a permanência em qualquer porto, sòlidamente amarrados. Assim o Estado apenas pagava o juro e amortização do capital e as despesas de conservação. Quando navegavam, não em busca de lucros, como sempre deve suceder em toda e qualquer exploração normal, mas à cata de prestígio, a estes já consideráveis encargos vinham juntar-se os prejuízos da exploração. E — circunstância digna de nota — quando se iniciou a sua construção (1934) a capacidade de transporte dos navios em serviço no Atlântico era mais do que suficiente para o tráfego normal entre o Velho e o Novo Mundo, onde, em virtude da crise mundial, o número de milionários começava

a diminuir e a emigração estava submetida a medidas draconianas.

Vejam agora as despesas de capital e de exploração ocasionadas por um dêstes admirados gigantes do Atlântico. Os números seguintes são extraídos de um nosso artigo publicado na imprensa diária em 1935 e só são válidos para essa data.

O custo de qualquer dêstes paquetes aproximava-se de 2.000.000 contos — o orçamento do Estado Português. Tomando 6,5 % para juro e amortização dêste capital a anuidade para êsse serviço eleva-se a 130.000 contos. Como o número de viagens completas (ida e volta) previsto por ano era de 26, a parte afe-rente a cada viagem era de 5.000 contos. As despesas de exploração por viagem estavam calculadas em 20.000 contos. A despesa total por viagem completa era, portanto, de 25.000 contos e, por ano 650.000 contos!.... A tanto deviam chegar as receitas anualmente para não haver prejuízos. Em lucros, repetimos, ninguém pensava. Só o prestígio — o ruinoso prestígio — preocupava os espíritos.

A enormidade dêstes números mostrava claramente que da exploração dêsses paquetes só prejuízos podiam advir. Estavam de antemão votados a um insucesso financeiro certíssimo. Os poucos anos de exploração regular dos dois paquetes mostraram a justiça destas previsões, aliás bem fáceis de fazer.

Sofria a economia das nações envolvidas na inglória contenda e sofria a economia do globo. Mas, *de minimis non curat prætor*.

Um dia, para obviar aos prejuízos decorrentes dêstes desacertos, e das obomináveis lutas ora travadas por todo o nosso planeta, inventar-se-há uma "nova ordem mundial"; todas as leis económicas actualmente em vigor serão postergadas e descobrir-se-hão fontes de riqueza completamente novas, cuja natureza ninguém antevê.

Por agora observa-se apenas que nas nações onde parece germinar a idea dessa "nova ordem mundial", das quais o nefando ouro desertou há muito para felicidade dos habitantes das mesmas, a economia se encontra na mais lamentável situação.



## As grandes vias de comunicações

# O transiraniano, artéria vital da antiga Pérsia

O IRÃO, COLOSSAL IMPÉRIO QUE ANTECEDEU A PÉRSIA, TEM AGORA A SUA DESIGNAÇÃO PRIMITIVA.—BREVE RESUMO DA HISTÓRIA MOVIMENTADA DÊSSE POVO.—UMA ANEDOTA COMPROVATIVA DO HEROISMO NATIVO DOS SEUS MAIORES.—O QUE É E O QUE REPRESENTA O TRANSIRANIANO NA ECONOMIA DÊSSE ESTADO PODEROSO E MUITO AMBICIONADO.—A SITUAÇÃO ACTUAL DO IRÃO, MOTIVADA PELA GUERRA—A IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DO TRANSIRANIANO

P o r A L E X A N D R E S E T T A S

**H**A quem imagine que o Irão é o novo nome com o qual a Pérsia foi baptisada recentemente. Todavia, bem pelo contrário, o Irão é muito mais antigo do que aquele nome mencionado nos compêndios de geografia de há umas dúzias de anos, pois que desde cerca de vinte e cinco séculos assim se chamava aos imensos territórios que Círus-o-Grande conquistara e dos quais a Pérsia, propriamente dita, não era mais do que uma das suas vinte subdivisões, cu *satrapias*, como então se chamava às províncias dêsse Estado de grandeza quasi incomensurável.

Do Cáucaso ao Oceano Índico e do Mar Egeu ao rio Indus, o Irão englobava toda a Ásia Menor, a Síria, o Chipre, a Palestina, o Egipto, a Cirenaica e pelo Beloutchistan, o Afghanistan e o Turquestão, estendendo-se até à Indo-Kouch, a Palmira e ao Himalaia.

Era o mais vasto, o mais rico e o mais potente império do mundo. Podia mobilizar perto de três milhões de combatentes, pertencentes a cinquenta e seis nações diferentes e durante cento e vinte anos dominou toda a História da antiguidade.

Atingiu o seu apogeu nos reinados de Darius primeiro e Xerxes mas estes soberanos eram dotados de tão indomáveis ambições que se perderam no decurso de três guerras nórdicas (de 504 a 450 A. de C.) ao pretenderem a conquista da Grécia que, defendida tenazmente por um forte punhado de heróis, tais como Calimaco, Miltíades, Leónidas, Temístocles, Aristides e outros mais, infligiram aos invasores persas, em Maratona (430 A. C.), nas Termópilas, em Salamina, (480 A. C.) em Tanagra (456 A. C.), uma série de sangrentos desastres onde se afundou todo o orgulho e potência dos reais potentados.

Já nesse tempo se proconizava o comando único das forças guerreiras, assim como o mostra este curioso episódio:

Quando Xerxes, em 481, se lançou no ataque à

Grécia com os seus 1:700.000 soldados de infantaria, mais 400.000 cavaleiros e uma esquadra de 1.200 embarcações, Gelou, rei de Siracusa, ofereceu aos Spartanos o apoio de 28.000 infantes, mas com a condição de ser elle nomeado generalíssimo e comandar em chefe todas as tropas combativas.

—Não, obrigado! Foi-lhe respondido. Nessas condições guardai para vós os combatentes que me cedeis.

Leónidas, rei de Sparta, que, dispondo somente de 300 homens se deixou matar no ataque, conseguiu assim reter o inimigo no desfiladeiro dos Termópilos.

No momento do combate as sentinelas avançadas gritaram-lhe:

—Reparai bem nos persas que marcham contra nós!...

—Está bem. Respondeu inflexível. Nós marcharemos ao seu encontro.

—Mas são tão numerosos que as suas flechas quasi obscurecem o sol, disse um dos conselheiros, com tão excessivo receio que se traduzia em evidente exagêro.

—Tanto melhor, respondeu imperturbável Leónidas, iremos então combatê-los debaixo da sombra dos seus engenhos de guerra.

\* \* \*

Terminado há exactamente três anos, o transiraniano que muito devia ter contribuido para o desenvolvimento económico do Irão, foi desde sempre a principal causa da intervenção russo-inglesa.

Reunindo o Golfo Pérsico ao Mar Cáspio, constitue, com o transiberiano, a única via por onde, actualmente, o socorro anglo-americano pode alcançar o exército russo para o abastecer.

O transiberiano tem um percurso interminável, mais demorado ainda com as circunstâncias advindas do inverno e a sua cabeça oriental, Vladivostock, está à mercê do Japão, emquanto que o transiraniano constitue uma ligação perfeitamente directa e, sobretudo,



mais segura: o Golfo Pérsico e as regiões que o cercam, as quais estão sob o imediato *contrôle* dos ingleses.

\* \* \*

A gigantesca empreitada que representa o transiraniano e cuja inauguração feita pelo Xá Riza Khan, que custeou as despesas da sua construção, tinha sido celebrada com uma festa nacional, dada a sua capital importância, fez atrair sobre o Irão as desgraças duma ocupação escondendo a necessidade real sob um mau pretexto.

Essa linha, de 1.450 quilómetros de extensão, é a última em data, dos grandes trabalhos de comunicações já agora realizados completamente. É uma obra de importância considerável, cuja realização se chocou com inúmeras dificuldades. Juntar o Mar Cáspio ao Oceano Índico constituía uma empresa custosa especialmente para o Irão, desprovido de técnicos e de material moderno, para a sua execução. Por isso a linha que parte de Bandarshahpur, no Golfo Pérsico, passa por Teheran e alcança Bandarshah, no Mar Cáspio, foi criada à custa de muitos sacrifícios.

Esta via férrea atravessa grandes desertos e o seu perfil, em dois pontos, afastados entre si, ascende a mais de 2.000 metros de altitude, para vir em declive até perto do Mar Cáspio, onde fica apenas a cerca de vinte metros acima do nível do mar. O número de túneis, viadutos e outras obras de arte é extraordinariamente formidável.

Começada em 1935 a linha do transiraniano, a despeito dum trabalho esgotante não ficou terminada antes dos fins de Agosto de 1938. O custo desta grande obra foi elevadíssimo pois se empregaram mais de cinquenta mil operários indígenas e mais de mil técnicos estrangeiros.

Entre os adjudicatários dos referidos trabalhos, figuraram os empreiteiros franceses com uma boa percentagem. O importante trço de Salehabad-Bouroudjird foi executado inteiramente por engenheiros franceses que empregaram máquinas e materiais também da mesma nacionalidade.

Até 1938 o Irão não possuía nada mais além de nove quilómetros de via férrea que ligavam Teherão a Chah-Abdoul-Azim, lugar célebre pelas suas peregrinações. Nesse tempo eram necessárias mais de vinte horas em carro ou a cavalo, caminhado por estradas péssimas para se ir da capital às margens do Mar Cáspio.

Os ingleses e os russos opuzeram-se sempre à construção de caminhos de ferro no Irão. Os ingleses, porque temiam uma ameaça da Rússia contra a estrada das Índias; os russos, porque não desejam ver derivada para o Golfo Pérsico a corrente de comércio Persa que se escoaria para o Cáucaso e para a região caspiana.

Não foi senão depois de prolongadas intervenções diplomáticas, cheias de lutas, que o Xá conseguiu que se colocassem os primeiros carris do Transiraniano nos seus domínios. Os ingleses que até esse momento

tinham feito a mais completa obstrução a semelhante empresa decidiram-se por fim a financiar a grande obra, mediante a garantia dum monopólio na exploração e transportes sobre chás e açúcares.

O Irão ficou altivo da sua obra, valiosíssimo elemento de importância ferroviária, e esperava que o transiraniano ajudaria possantemente a economia do País, o que em parte se realizou.

Todavia, não era ainda de admitir nessa data, dum próximo passado, que tão importante ligação ferroviária viria dar lugar à substituição de pacatos passageiros e inofensivas mercadorias por aguerridos militares e destruidores elementos de guerra.

\* \* \*

Na madrugada de 25 de Agosto último, depois duma crise diplomática que durou mais de vinte dias e foi assinalada pela troca de numerosas notas oficiais e imensos telegramas trocados entre Teherão, Londres e Moscovo, dois homens abandonaram quasi precipitadamente o Palácio Real, na capital do reino iraniano.

Eram eles os ministros da Grã-Bretanha e da União Republicana Social Soviética, que depois de uma noite quasi inteira consagrada a tentar convencer o Xá de aceder sem resistência militar às conveniências anglo-soviéticas, viram derruir a esperança depositada na última tentativa feita.

Por isso regressaram apressadamente às respectivas legações e, horas depois, colunas de carros de guerra, britânicos e soviéticos, que permaneciam desde há semanas ao longo das fronteiras do Irão, fizeram a sua entrada nesse país.

Quatro dias mais tarde, depois de algumas resistências locais, prontamente sufocadas, o Xá Riza Khan Pahlevi dava ao pequeno exército iraniano ordem de cessar toda a resistência e convocava de novo para uma reunião no Palácio Real os dois interlocutores da célebre noite de 25 de Agosto, para os advertir de que aceitava as condições de cessação de luta, ou melhor, da simples resistência mostrada.

Segundo estas condições toda a frente nordeste do Irão, com a rica província de Azebeidjan e Tabriz, a ridente capital dos *delfins* iranianos, devia ser ocupada pelas tropas soviéticas enquanto que uma vasta porção do sudoeste passava a ficar sobre a verificação militar britânica.

Agora, uma pergunta se impõe, a qual vem a ser:

¿ Porque razão a Grã-Bretanha e os Estados Soviéticos se esforçam tão decisivamente a ditar tais condições a um país que, até Setembro de 1939, mantinha com essas nações estreitas ligações de amizade e sempre se quizera manifestar alheio ao conflito internacional?

A resposta, racional, seria esta:

Porque, segundo documentos diplomáticos trocados no período de 1 de Agosto a 25 do mesmo mês, as forças britânicas e soviéticas receberam ordem de se aproximarem das fronteiras iranianas para evitar que



os italianos e alemães, lá residentes, pudessem prestar auxílio a presumíveis paraquedistas, lá lançados, isto segundo o que a rádio britânica fazia prever.

A tais argumentos replicava Teherão que o número de estrangeiros no seu território não excedia o número de duas mil pessoas, incluindo mulheres e crianças, e que para lhes anular os efeitos ofensivos as forças de polícia existentes bastavam suficientemente para o efeito.

Na verdade a ocupação do reino do Xá parece ter sido imposta por imperiosas necessidades de ordem política e estratégica, visto que a ligação entre as forças inglesas e soviéticas não podia, com efeito, efectuar-se no princípio das hostilidades germano-russas senão por quatro caminhos.

Primeiro, pela estrada do norte, por Mourmansk e o caminho de ferro que conduz deste pôrto a Leninegrado, mas esta via de passagem está actualmente cortada, até às portas de Leninegrado em virtude da progressão dos exércitos alemães.

A segunda entrada, igualmente ocupada pelas forças do eixo que dominam a entrada dos Dardanelos, desde a ilha de Lemnos, não é utilizável.

A terceira passagem, a do este, por Vladivostok e o transiberiano, demasiado excêntrica e longa, não faculta vantagens.

Posto isto só uma estrada ficava possível, com facilidades de acesso rápido e seguro, a qual vem a ser a do Irão, com excelente continuidade de caminhos entre Mossoul e Tabriz e o Cáucaso, utilizando uma via de caminho de ferro notável, ultra-moderno, a do transiraniano, inaugurado, como se disse no princípio deste artigo, há apenas três anos.

É bem doloroso para o espírito humano constatar-se que uma tão importante obra ferroviária, feita com enormes dispêndios e construída para assegurar o progresso económico e moral dum país, seja, em última análise, primordial motivo pelo qual o Irão se viu embrulhado no conflito que, aliás, sempre se esforçou por evitar.

Assim desta maneira, com o sacrifício da neutralidade do Irão, e utilizando o transiraniano, poderão as tropas, e sobretudo o material de guerra britânico, atingir não somente o Cáucaso mas também os portos caspianos onde embarcarão mais facilmente para os portos russos.

O caminho de ferro transiraniano é o último dos grandes percursos de ligação internacional que existe e, tal como o caminho de ferro do Yunnan<sup>(1)</sup>, igualmente disputado e como o caminho de ferro de Addis Abeba a Djibouti, é uma obra da engenharia francesa, pois desde os estudos preliminares à construção, e do material fixo ao material circulante tudo saíu das oficinas francesas.

Esta linha, num só lanço, vai do Golfo Pérsico ao Cáspio e nessa imensa extensão do percurso mais de 1.000 quilómetros tiveram de ser furados através das

# Há 50 anos

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

## Linhas Portuguezas

**Reduções de 50 por cento** — Os officiaes do exercito de Africa pediram á Companhia real dos Caminhos de ferro concessão de abatimento de 50 por cento no custo das suas viagens particulares, a exemplo do que já de ha muito se fazia ao exercito do continente. O conselho resolveu fazer mais essa concessão, o que nos parece de toda a justiça, á vista do precedente que existia, posto, francamente o dizemos, sejamos contrarios a estas concessões, que representam um beneficio exclusivo para uma determinada classe, justamente a que menores relações tem com as vias ferreas.

A industria dos transportes é como outra qualquer; vende a sua mercadoria como todas as outras, e não vemos razão para que a venda mais barata a uma classe de individuos que a nenhuma outra podem nem d'ella recebem igual concessão.

A classe militar, por muito respeitavel que é não tem, todavia maiores direitos do que a commercial, a industrial e a agricola; não comprehendemos como seja exceptuada da regra geral.

E a proposito vem dizer que a noticia que demos no numero anterior sobre projectos de concessão de redução de preço de 50 por cento nas viagens dos parochos e prelados diocesanos não tem fundamento, ao que nos consta. Era simples balão de ensaio.

Bem fizemos, pois, em gastar com ella quantos pontos de admiração havia na typographia.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Reünio a assemblea geral da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta para eleição de dois administadores por porte dos obrigacionistas.

Presidiu o sr. dr. António Centeno, secretariado pelos srs. Alfredo Ferreira, coronel Esmeraldo Carvalhais, comissário do Govêrno; e David Pestana comissário do Govêrno adjunto.

Foram eleitos para os cargos vagos os srs. prof. doutor Mosés Amzalak e eng. Francisco Leite Pinto.

rochas das grandes montanhas que cercam o norte e o sudoeste do planalto iraniano.

Os trabalhos importaram em mais de cinco biliões de francos franceses e, aproximadamente, cinquenta mil operários trabalharam durante quatro anos para abrir esta grande via de comunicação entre a Ásia Indiana e a Ásia Central.

Uma outra grande via férrea está em construção no norte do Irão, a qual partindo de Teherão deve ligar a capital persa com o transiraniano, propriamente dito, em Tabriz, e aos caminhos de ferro soviéticos do Cáucaso a qual está quasi terminada e virá facilitar as ligações das forças anglo-soviéticas.

(1) Muito em breve viremos tratar nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», desta linha.



# ATENEU FERROVIÁRIO

---

---

Prosseguindo no desempenho da acção cultural que tão alevantadamente vem mantendo, realizou-se no Ateneu Ferroviário, no dia 3 do pretérito mês, uma conferência subordinada ao título «A utilidade das sociedades de recreio», a qual foi esplendidamente proferida pelo ilustre ferroviário sr. Anibal Pereira Fernandes, empregado principal da Divisão de Exploração da C. P. e que soube manter a selecta assistência em permanente interesse pelo tema tratado.

Não nos permitindo a escassez do espaço de que dispomos dar o conveniente realce ao trabalho do estudioso conferente, sintetizamos nestas simples palavras toda a consciente apreciação sobre o que ouvimos:

O assunto, expandido com absoluto conhecimento de causa e analisado com argucioso espírito de observação, foi desenvolvido com maestria e focado sob os mais diversos aspectos, desde o educativo até à finalidade sentimental. Não esqueceu ao orador dar o merecido relevo às vantagens que esses núcleos associativos dispensam aos seus filiados e famílias, seja qual for a finalidade em vista, a dentro dos princípios recreativos, considerando tais agremiações como centros de cultura, de onde irradiam evidentes benefícios para a sociedade. Demonstrou, exemplificando, os diferentes factores que militam a favor da causa enunciada e inumerou, entre outros, os da captação voluntária de indivíduos que se integram entusiasmados nas suas fileiras, afastando-se assim de lugares francamente perniciosos ou simplesmente suspeitos, pois de bom agrado os trocam por esses centros de convívio e, implicitamente, se desligam de companhias prejudiciais e das concomitantes emergências económicas da vida, optando por estas simpáticas reuniões onde a par do recreio da alma, tão necessário a quem labuta cotidianamente, podem colher as melhores influências educativas e sociais, a par de apreciáveis distrações para o espírito que, segundo Danton, depois do pão é a primeira necessidade do género humano.

Secretariado pelos srs. Mário de Sousa Diniz e Fernandes Perneco, respectivamente Presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário e Presidente da Assembleia Geral, presidiu à conferência o sr. Engenheiro Carlos Santos que, apresentando o sr. Anibal Pereira Fernandes se expandiu com acentuado prazer em considerações acerca da personalidade do conferente, considerando-o pessoa estudiosa, trabalhador e sobretudo como indivíduo de carácter inconcusso e funcionário exemplar ao serviço da C. P., pois, como chefe da repartição onde ambos trabalham, tem tido bastantes ocasiões para lhe poder apreciar os méritos próprios e a acendrada dedicação pelos serviços da companhia que servem devotadamente.

No final da conferência, que foi muito aplaudida,

## Eurico Francisco Ramos

Com perto de vinte anos de serviços prestados a esta casa, faleceu, no dia 17 do mês findo, o chefe das oficinas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Eurico Francisco Ramos, elemento que, dificilmente, se substitue, pois era possuidor de qualidades, que nós sempre soubemos apreciar.

Um dia, Eurico Ramos adoecera com variadíssimas doenças—isto diziam os médicos—e tantos remédios tomou, tantas especialidades lhe levaram a fêria completa, que houve que recorrer ao dr. Armando Narciso, que o mandou internar no Hospital de Santa Marta. Um mês passado, Eurico Ramos apresentava-se ao serviço, consideravelmente melhorado. O dr. Armando Narciso dera com a doença e Eurico Ramos voltou ao trabalho, apesar do coração avariadíssimo. Mas a maldita doença continuou a persegui-lo e, no sábado 15, do mês findo, entrou de novo no Hospital de Santa Marta. Na segunda feira, às primeiras horas da manhã, deixou de sofrer, e morreu com 37 anos de idade, deixando três filhas menores.

O seu funeral foi pobre, e, a acompanhá-lo foram deabalada até ao alto de S. João, umas cinquenta pessoas, entre estas todos os empregados desta casa, alguns dos nossos colaboradores e um representante da Tipografia «Americana».

Saúdades, deixou-as o Eurico Ramos, permanentes entre nós todos.

o sr. Anibal Pereira Fernandes recebeu os parabéns da assistência e alguns elementos do magnífico Grupo Cénico do mesmo Ateneu, sob a direcção de D. Anita Correia, prodigalizaram à assistência apreciáveis momentos de deliciosa distração, interpretando números do variado e interessante reportório de que dispõem. Foram declamados primorosos versos de bons autores, cantados trechos de responsabilidade artística e por fim exibiu-se um pequeno grupo musical que teve, como aliás todos os demais componentes, fartas ovações como prémio do que apresentaram.

Entre a assistência contava-se grande número de senhoras, o representante da Federação das Sociedades de Recreio, e os srs. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Feliciano Barral, chefe dos Serviços de Contabilidade da mesma companhia.

Ao Ateneu Ferroviário cumpre significar o nosso apreço por continuar a manter-se num nível de evidente elevação cultural, que marca no movimento associativo.



# Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas

A Imprensa teve o prazer de visitar, há dias, no Largo Rafael Bordalo Pinheiro, precisamente na casa onde, há 43 anos, se inaugurara a antiga Associação de Classe dos Regentes Agrícolas, o novo Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas, em cuja direcção se encontram os srs. A. C. de Sá Nogueira, Célio Costa Lima, Augusto de Sousa Henriques, Argílio Valente e João Lopes Garcia.

O Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas tem desenvolvido uma notável actividade. Do seu espírito de ordem e seus objectivos culturais, logo nos falam de entrada o bom gosto das suas instalações, o seu Museu, embora em início, com a sua exposição de produtos agrícolas e mostruários de vários artigos industriais e comerciais e a sua biblioteca, com 1.500 volumes.

Quiz a Direcção do Sindicato obsequiar a Imprensa com um «Pôrto de honra», que serviu de pretexto para o sr. Sá Nogueira, depois de saudar os jornais ali representados, salientar o propósito que anima aquêlê Sindicato de cooperar na obra de reconstrução nacional. Em nome dos jornalistas presentes, agradeceu o sr. dr. Joaquim Pratas, director do «Notícias

Agrícola», afirmando que os regentes agrícolas, pelo contacto permanente que mantêm com os lavradores, são os melhores colaboradores da tarefa que se vem operando no progresso da agricultura portuguesa.

O «Sindicato Nacional dos Regentes Agrícolas» mantém uma excelente revista mensal «A Granja», de distribuição gratuita pelos seus associados, colaborada pelos melhores valores da classe e de que são director o sr. A. C. de Sá Nogueira e editor o sr. Célio Costa Lima, dois nomes de prestígio e simpatia.

Vai já em segundo ano de publicação essa notável revista de cultura, e nas suas páginas alguns dos principais problemas agrícolas têm sido apresentados e dis-

cutidos com proficiência e inteligente visão.

E ao mesmo tempo que os seus dirigentes organizam um inventário útil de idéas e experiências, realizam uma obra de profundo sentido nacional. O valor dessa obra não pode merecer-nos senão o maior interesse e a gratidão de todos nós. A valorização da terra e a valorização do homem português constituem a base do problema nacional. A revista «A Granja» colocou-se, inteligentemente, dentro dêsse programa.



ASPECTO PARCIAL DA SALA DAS SESSÕES



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

### XLII

A «D. N. B.» diz que durante os ataques, lançados contra as linhas de caminho de ferro em volta de Kharkow, várias linhas foram seriamente danificadas e interrompidas por bombas lançadas em séries. Foram seriamente avariados dois combóios de mercadorias.

— A «O. F. I.» informa que a saída do governo de Moscovo não significa, fatalmente, que a capital não será defendida. Os esforços dos defensores de Moscovo convergirão, principalmente, sobre a protecção das vias férreas; das dez linhas que conduzem à capital cinco estão em poder dos alemães e as cinco restantes submetidas aos ataques continuados da aviação.

— A «D. N. B.» diz que além das grandes perdas humanas, sofridas pelos bolchevistas, o inimigo perdeu, também, grande quantidade de material de todas as categorias. Foi assim que a aviação alemã destruiu oito estações ferroviárias, dois combóios de caminho de ferro, quatro locomotivas e inutilizou 28 combóios. Grande número de viaturas de transportes estacionadas, foram, também, destruídas pelas chamas. No espaço em volta de Kharkov, a aviação alemã combateu concentrações e movimentos de tropas, na retaguarda inimiga, bem como linhas de caminho de ferro e estradas. Só neste sector, os «stukas» alemães destruíram nove combóios, entre eles um de transporte de munições, seis locomotivas, mais de cem veículos a motor e um balão cativo. Foram, também, levados a efeito ataques eficazes contra formações cercadas em Leninegrado. As forças soviéticas que se encontram a Leste do espaço compreendido entre os lagos Imen e Ladoga, foram, também, visadas. Posições de campanha, baterias, linhas de caminho de ferro e vagões cisternas foram atingidos por grande número de bombas.

— Pela «E. T.» anuncia-se oficialmente que o Governo australiano resolveu enviar material ferroviário na importância de mil libras esterlinas para o Irão. Esta decisão que permitirá o aceleração do envio de fornecimento para a Rússia, é considerada como sendo a mais importante contribuição, em material, até agora feita pela Austrália a favor do esforço de guerra. O material

rolante que resta, ficará em circulação 24 horas por dia afim de evitar o congestionamento de mercadorias e passageiros. O Governo decidiu reduzir as linhas transcontinentais, afim de poder enviar mais locomotivas para o Irão.

— A «E. T.» diz que foram atacados combóios de mercadorias e vagões-cisternas, próximo de Ostende, tropas alemãs, em La Touquet, e outros objectivos.

— Pela «E. T.» sabe-se que bombardeiros pesados da R. A. F. realizaram um novo «raid» contra a cidade de Nápoles. Os incêndios, provocados pelo pesado ataque anterior, continuavam ainda, quando os aviões sobrevoaram, novamente o objectivo. Surgiram novos incêndios, nas proximidades da estação de caminho de ferro e foram atingidos edifícios da «gare» e a linha férrea. Outros bombardeiros pesados atacaram a navegação e as instalações do porto de Tripoli. O molhe de Karamanti recebeu um ataque directo, registando-se explosões a bordo dos navios.

— A «D. N. B.» informa que a cidade de Kharkow, tomada pelas tropas alemãs, constitue a porta de entrada na bacia do Donetz. Com mais de 840.000 habitantes, é, depois de Kiev, a cidade mais importante da Ucrânia, devido à sua proximidade do Donetz, das fábricas de ferro de Kriveirog e das famosas e fertilíssimas terras negras. Era, além disso, o ponto de cruzamento das linhas férreas que conduzem da Rússia central ao Mar Negro e do Donetz à Rússia Branca e aos portos do Mar Báltico.

— A «D. N. B.» diz que no extremo Norte aviões de combate alemães destruíram sectores da linha de caminho de ferro de Murmansk, assim como campos de concentração na península dos Pescadores.

— A «D. N. B.» foi informada de fonte militar: «A «Lufwaffe» destruiu, no sector Sul da «frente» oriental, nove combóios bolchevistas e danificou, seriamente, mais 26. Igualmente, no sector central da «frente», as acções da arma aérea alemã contra os soviets foram de completo êxito. Posições e baterias de campanha, instalações de defesa e aeródromos inimigos foram bombardeados de maneira intensa. Nesta ocasião, foram destruídos sete combóios, trinta locomotivas, 21 estações, doze canhões e 250 veículos de toda a espécie. Inumerável material de guerra dos bolchevistas foi demolido».

— A «E. T.» diz que bombardeiros da R. A. F. atacaram, pela quarta vez, em noites sucessivas, a cidade de Nápoles. Foram de novo atingidos importantes objectivos militares, entre os quais figuram a estação dos caminhos de ferro e muitas fábricas. Registaram-se numerosos incêndios, que eram avistados à distância de cento e vinte quilómetros.



# Espectáculos

## Panorama da Temporada

## TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

### A Viúva Alegre... no COLISEU

A célebre obra de Franz Lehar «A Viúva Alegre» é demasiadamente conhecida para falar dela. Todas as companhias de opereta bem organizadas a incluem no seu repertório. Em Lisboa tem sido cantada inúmeras vezes, quer por companhias estrangeiras, salientando a «Caramba», quer por portuguesas, e houve até uma ocasião em que se cantava simultaneamente no Trindade e no antigo D. Amélia.

A grande companhia de ópera e opereta que se estreou no dia 31 de Outubro no Coliseu, cantou a «Viúva Alegre». É esta opereta daquelas que tem muito que cantar e representar. É como que uma comédia ou farsa musicada. Cantar a «Viúva Alegre» não é o mesmo que cantar uma copla de revista e por isso Ricardo Covões foi buscar o melhor que havia no género musicado e conseguiu arranjar um bom núcleo de vozes que deram brilho e realce à famosa partitura austríaca.

Vimos também e pela primeira vez bailados interpretados pelos bailarinos profissionais Lina e Salvador, acompanhados por um magnífico grupo de raparigas. Antigamente eram as coristas que executavam êsses bailados, mas, como não estavam tão treinadas, os bailados eram muito resumidos. Assim Ricardo Covões além dos bailados mostrou-nos um precioso grupo coral que, inevitavelmente, tinha que ser bom para uma opereta desta categoria.

A alma do espectáculo foi Renne Bohé, magnífico artista e batuta fenomenal que duma orquestra pequeníssima conseguiu tirar da música todos os efeitos, dando entradas certas aos músicos e cantores.

Armando de Vasconcelos ensaiou o poema e devia ter encontrado bastantes dificuldades, principalmente nos artistas, alguns dos quais não sabiam nem sabem ainda representar. Cruz Braz ensaiou muito bem os coros que estavam afinados.

O nosso público gosta de música e tanto assim que a sala vasta do Coliseu estava repleta de espectadores unânimes em elogiarem a feliz iniciativa de Ricardo Covões a quem endereço as minhas felicitações. Deus queira que essa iniciativa vingue, para podermos afoitamente dizer: temos uma companhia que pode perfeitamente cantar opereta, temos um grande maestro e acima de tudo um empresário que não se poupa a despesas

para apresentar espectáculos que podem rivalizar com os que se apresentam no estrangeiro. Poderá cantar-se melhor; poderá representar-se melhor, mas o que certamente não se pode é apresentar uma montagem cénica desde os cenários ao guarda roupa e efeitos de luz, com a magnificência da «Viúva Alegre» no Coliseu.

E agora passemos à interpretação.

Alberto Reis é um bom barítono, de bela escola, articulando na perfeição, mas não apresentou a distinção necessária para o «Conde Danilo». É senão veja-se a cena da bebedeira no primeiro acto. É preciso Alberto Reis não se esquecer de que é um Secretário de Embaixada que perde as noites no «Maxims» bebendo champagne e não vinha do «carvoeiro» de emborcar vinho tinto. Devia apresentar-se como se estivesse tonto e se havia bebedeira era do sono, visto que perde as noites na pândega. A marcação da sua entrada no primeiro acto pareceu-me errada e um tanto ou quanto inverosímil. Não é admissível que se deite num sofá à vista de toda a gente e num dos salões da embaixada. Antigamente havia um biombo para ocultar o personagem. E a «Viúva Alegre» só dá por êle depois de o ouvir resonar.

De resto Alberto Reis defendeu-se o mais possível a representar e cantou muito bem a sua parte, principalmente tratando-se dum casarão como é o Coliseu.

Luiza Nobre, estreante, tem uma bonita figura, mesmo magestosa, mas não sabe representar e não tem expressão. Além disso parece feita de «uma peça só» e isso notou-se sempre que o «Danilo» a agarrava. Não apresentava maleabilidade o corpo. Como voz, tem timbre agradável, mas, de vez em quando, desaparecia. Seria devido à má acústica da sala? Foi aplaudida e com justiça na canção da «Vilia» que teve de bisar. É pois uma «Ana de Glavary» rasoavel.

Guilherme Kjolner, tenor de enormes faculdades, encarregou-se do «Camilo de Roussillon». Tem uma bonita e bem timbrada voz, precisando articular. A representar é um pouco fraquinho, mas espero que, com as lições de Armando de Vasconcelos, virá a ser um artista correcto.

Mina Braga, a outra estreante, é uma excelente cantora, estando muito à vontade em cena. Ao interpretar a «Valentina» deu-nos a impressão de que era um pouco «arrebata» e «sacudida», quando afinal o papel é de uma mulher que ama e está cheia de ciúmes. É claro que isto é um pequeno reparo, se atendermos à maneira brilhante como cantou a sua parte. A cena do «pavilhão» foi bisada e com justiça. Lamento apenas que não tivesse cantado os *couplets* da «Mulher honesta», *couplets* êstes que umas vezes são cantados, outras não. E o que é mais interessante é que Etelvina Serra e Auzenda de Oliveira, que não eram cantoras, a cantavam e por sinal muito



bem. Mas adiante. Mina Braga, tem escola, articula na perfeição e há-de vir a ser alguém, se continuar a estudar e a seguir os conselhos de quem lhos deve dar. É discípula de Artur Trindade.

Alvaro Pereira, no «Niegus», ressentiu-se um pouco da revista. E tanto assim que os trejeitos que faz com as mãos, a cena de tapar o «Conde» com o cachecol, a cena da bebedeira do 3.º acto no *cabaret* são de revista e não de uma opereta de categoria. Alvaro Pereira é um artista correcto, consciencioso e sabê o que faz, por isso lembro-lhe que não deve transigir com o público. Os esgares e momices não são necessários para um espectáculo de categoria.

Carlos Viana, Sales Ribeiro, Fernando Pereira, Alfredo Pereira, Sofia Santos, Elisa Guisete (que quasi se não dá por ela), Carlos Barros e Azevedo, completaram o restante núcleo de artistas que interpretou a «Viúva Alegre».

Os coristas, como disse, estavam afinados, e os homens apresentaram-se de casaca e correctamente, o que é para admirar, visto não estarem habituados certamente a esse género de indumentária.

Bem haja, pois, Ricardo Covões, pelo bem que fez à arte musical portuguesa.

### Espera de toiros... no VARIEDADES

A espera de toiros é uma festa tradicional ribatejana, a que não faltam os aficionados e onde quasi sempre há colhidas de maior ou menor gravidade. Os «3 aficionados» que organizaram no sábado 1 de Novembro, no Teatro Variedades a «Espera de toiros» foram colhidos, se bem que não tivessem sido volteados, devido à indulgência do público. É possível que o primeiro quadro tivesse agradado aos sócios do *Sector 1*, no entanto não agradou à maioria do público que assistia ao espectáculo. Nem sei mesmo se o «aficionados» pertencem a esse Sector, e se por acaso lá estão, têm pouco treino destes espectáculos. E, tanto assim, que tiveram de ir buscar «sobresalientes», como sejam a bailarina «Rosita Duran», magnífica bailarina, esplêndida sapateadora, e uma cantadeira de fados, Amália Rodrigues, chamada «A Alma do Fado» que pregou aos espectadores uma injeção de fados, de alto lá com a la. Fados piegas, cantados sem expressão de espécie alguma e ela parecia que estava num retiro, muito parada, cantando, cantando, cantando, sem ninguém pedir «bis» e lá porque os «la sorte» lhe deram umas palmas, vá de proseguir, de maneira que o ritmo da revista perde-se. Senhores Empresários, há que usar mas não abusar deste expediente que não agrada a todos.

A revista «Espera de Toiros» é como tantas outras que têm visto a luz da ribalta e se tem aparecido noutra ocasião, talvez não tivesse caído no desagrado do público. Os «3 aficionados» são homens experimentados no teatro, mas desta vez não foram tão felizes como das outras. Há pois que ter paciência e esperar outro trabalho. A música de Raúl Portela, Raúl Ferrão e Fernando de Carvalho, tem altos e baixos. O guarda roupa e efeitos de luz são interessantes e coadunam-se muito bem.

Como de costume são sempre as «girls» quem anima este género de espectáculos. E estas estão treinadíssimas, graças à paciência e sabedoria de Piero, mestre em encenação de bailados e grupos. E senão veja-se o quadro das «Províncias de Portugal» e da «Romaria». São qualquer deles de uma visão perfeita e magnífica. Há outros quadros que agradam como seja «a menina parva e o rapaz de cravo atrás da orelha». Imitação dos bailados de Francis e Ruth no «Verde Gaio». Interpretados magistralmente por Mirita Casimiro e Barroso Lopes.

Vasco Santana, no «Zé Valente», puxou o mais que pode pelo papel, dando-lhe a alegria e comicidade que ele requeria. A sua entrada fez-me lembrar a de uma revista de Baptista Diniz, há muitos anos, na Feira.

Mirita Casimiro foi aproveitada. Todas as suas qualidades de artista e de fantasista, foram apresentadas em público. No «El minuto de Viseu», na «Shirley dos Terramotos», na «Menina Tonta», na «Sambista da Beira», em todos eles esteve magnífica, tirando partido o mais que pode dessas rábulas. No quadro histórico «Real, por D. João» teve uma tirada dramática.

Maria Luiza desengonçou-se em vários números, salientando-se no bailado com um grupo de artistas de côr, esplêndido número de variedades, muito próprio para o quadro do «Cabaret». Elisa Carreira, chefio com distinção um quadro. Ema de Oliveira, com o seu feitio cómico, interpretou muito bem a «Celeste da Pensão». Branca Saldanha tem curtas e rápidas intervenções. Manuel Santos Carvalho, magnífico rabulista, foi quem teve as honras da noite. As suas rábulas foram muitíssimo bem interpretados, fazendo rir a assistência. E todas elas oportunas, como sejam «Conviva do Sector 1», «Polícia americano» e «Gago». Os assuntos são conhecidos, mas foram bem tratados e melhor desempenhados Barroso Lopes, no «Forcado do Transito» e no «Homem de cravo na boca» ouviu palmas prolongadas. Alberto Ghira não teve rábulas onde sobressaísse. Mário Santos que os programas dizem interpretar o «Fotógrafo», apareceu apenas como «Rei de Portugal», no quadro histórico, a que acima me referi.

Foi enfim uma «Espera de Toiros» pouco movimentada, o que não admira, visto não estarmos em época de toiradas.

O crítico de teatro  
Ao criticar uma peça,  
Vê-se às vezes em apuros...  
Essa é que é Essa...

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Vendaval».  
TRINDADE — 21,30 — «A mulher mascarada».  
AVENIDA — 21,30 — «A menina Anastácia».  
APOLO — 20,45 e 23 — «A Marcha de Lisboa».  
VARIEDADES — 20,30 e 23 — «Espera de toiros».  
MARIA VITORIA — 20,45 e 22,45 — «Manda ventarolas».  
COLISEU — 21,30 — «A Viúva Alegre».

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «As três noites de Eva».  
S. LUIZ — 21,30 — «A batalha de Trafalgar».  
GIMNASIO — 21,30 — «A vida do dr. Robert Koch».  
POLITEAMA — 21,30 — «Vida nova».  
TIVOLI — 21,30 — «Raposa matreira».  
PALÁCIO — 21,30 — «Conquistadores».  
CONDES — 21,30 — «A canção da saudade».  
ODÉON — 21,30 — «Conquistadores».  
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «A vida de Edison».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Casei com a aventura».  
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.  
PROMOTORA — 21 — Variedades.  
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.  
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.  
PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.  
CAPITÓLIO — 21 — «Não matarás!».  
CINE-ARTE — 21 — «Batalhão de paraquedistas».  
REX — 21,15 — Programa duplo.  
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
EUROPA — 21 — «Batalhão de paraquedistas».  
PARIS — 21 — «A passagem de noroeste».  
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
LYS — 21 — «Rebecca (A mulher eterna)».  
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 207, II série, de 5 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a arrematação da empreitada n.º 41, da linha do Sul, de construção de: uma casa para habitação de pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Panóiais; duas casas para habitação de pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Amoreiras; uma casa para habitação de pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Odmira, e conclusão das casas para pessoal e uma fossa na estação de S. Marcos, adjudicar a Eduardo Martins Seromenho & Rosa a mencionada empreitada pela importância de 246.300\$00.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Eduardo Martins Seromenho & Rosa para a execução da empreitada n.º 41, da linha do Sul, de construção de: uma casa para habitação do pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Panóiais; duas casas para habitação de pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Amoreiras; uma casa para habitação de pessoal (tipo para duas famílias) e uma fossa na estação de Odmira, e conclusão das casas para pessoal e uma fossa na estação de S. Marcos, adjudicar a Eduardo Martins Seromenho & Rosa a mencionada empreitada pela importância de 246.300\$00.

O «Diário do Governo» n.º 185, II série, de 11 de Agosto, publica o seguinte:

### Repartição dos Serviços Gerais

#### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Para os devidos efeitos se publica que por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 23 de Junho findo, foi anulado o concurso para engenheiro mecânico de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que aludem o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 130, 2.<sup>a</sup> série, de 6 de Junho de 1940, e as listas provisórias e definitiva publicadas no «Diário do Governo» n.ºs 187 e 204, 2.<sup>a</sup> série, respectivamente de 13 de Agosto e 2 de Setembro de 1940.

Por despacho de 6 do corrente:

Vitor Manuel Braz da Palma, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Berta Margarida Bravo Rodrigues, escriturário de 1.<sup>a</sup> classe do quadro permanente — idem doze dias.

Manuel Alexandre Paixão, escriturário de 2.<sup>a</sup> classe — idem trinta dias.

Luiz Filipe Cavaco, medidor, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 187, II série, de 13 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Fernando Araújo Alegria, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente — idem vinte e seis dias.

Manuel Tavares, maquinista, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem trinta dias.

O «Diário do Governo» n.º 191, II série, de 18 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 12 do corrente:

Júlio Fernandes, contínuo de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 203, II série, de 1 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 25 do corrente:

João Soares Barbosa, escriturário de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente — concedidos vinte e cinco dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 26 do corrente de S. Ex.<sup>a</sup> o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral — concedidos vinte dias de licença graciosa, ao abrigo dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 27 do corrente:

José Ferreira, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 28 do corrente:

Júlio Emilio Moreira Marques, primeiro oficial do quadro permanente — idem, trinta dias, idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 268, II série, de 17 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja prorrogado até 31 de Dezembro próximo futuro o prazo, concedido pela portaria de 14 de Dezembro de 1939 e ampliado pelas de 29 de Agosto de 1940 e 27 de Maio de 1941, para a firma Sanfer, Limitada apresentar o projecto definitivo de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena.



O «Diário do Governo» n.º 203, II série, de 1 de Setembro, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral desta data, projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, no qual se anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 3-C (passageiros — bilhetes para famílias numerosas), em serviço combinado com as restantes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo» n.º 205, II série, de 3 de Setembro, publica o seguinte:

De conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 26 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, estabelecendo a redução de 50 por cento dos preços da base 6.ª da tarifa geral para as remessas de pombos-correios expedidos pelos grupos columbófilos ou sociedades columbófilas de Portugal e a redução de 50 por cento dos preços das tarifas correspondentes às remessas de taras vazias que tenham servido ou venham a servir ao transporte dos reidos pombos.

O «Diário do Governo» n.º 206, II série, de 4 de Setembro, 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 Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 26 de Agosto findo, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses criando uma nova tarifa especial de bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais.

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 Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 26 de Agosto findo, o projecto apresentado pela

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses criando uma nova tarifa especial de bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de emigrantes e anulando a actual tarifa especial interna n.º 15, grande velocidade, em aplicação desde 15 de Novembro de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 214, II série, de 13 de Setembro, 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 Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 3 do corrente o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é atribuído o multiplicador 11 aos transportes das mercadorias:

Achas de madeira (para queimar).  
Cavacas para lume  
Cepa para queimar.  
Lenha.  
Raízes (cepa) para queimar.  
Trambolina (lenha).  
Faxina.

O «Diário do Governo» n.º 215, II série, de 18 de Setembro, 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 Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente mês, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses criando uma nova tarifa especial de bilhetes de mercados locais e anulando a actual tarifa especial interna n.º 23 de grande velocidade, em aplicação desde 1 de Agosto de 1937, e seus aditamentos.

O «Diário do Governo» n.º 225, II série, de 26 de Setembro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto 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 22 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, anunciando a data da entrada em vigor das novas tarifas especiais n.º 2-C «Bilhetes de fim de semana» e n.º 3-C «Bilhetes para famílias numerosas».

**Quereis dinheiro?**  
**JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!



#### MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, 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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho. 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.