

20.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1942

Número 1316

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



Vista parcial da ILHA DA MADEIRA, onde se realizam as Festas de Fim de Ano

SEGUROS...

A MUNDIAL

O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

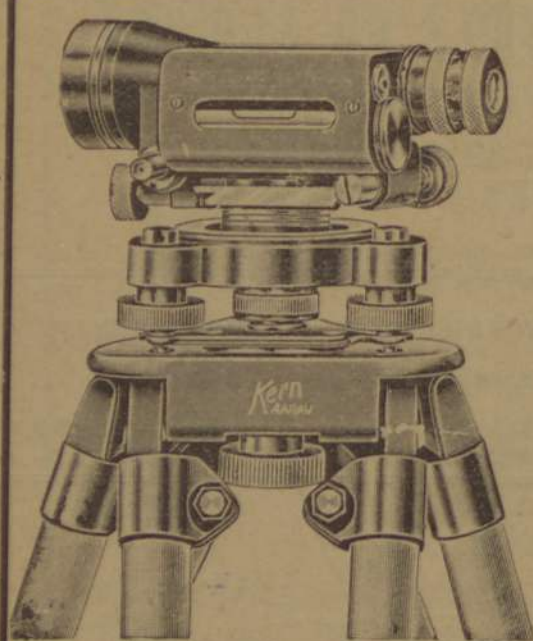
Séde, em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
 Filial no Porto:
F. Gomes Fernandes, 10
 Agentes por todo o país

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

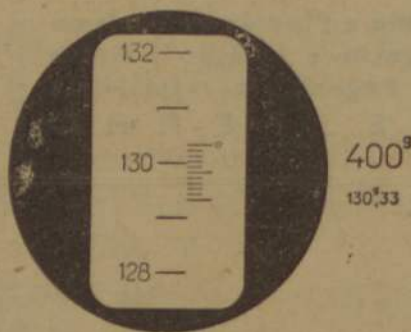
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
 Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
 Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
 Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
 Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
 Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
 Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
 Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
 Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
 Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
 Dr. Armando Lima—Boca e dentes, prótese—às 2 horas
 Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
 Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



Kern
 AARAU
 SUISSE



Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessaria

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª DA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Nova Redonda, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
 (Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
Escritórios **PORTO**—Rua Infante D. Henrique, 9
 Telefone 2342



TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO

BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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

1316

16—OUTUBRO—1942

A N O L I V

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

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA ;COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO,

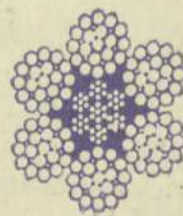
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

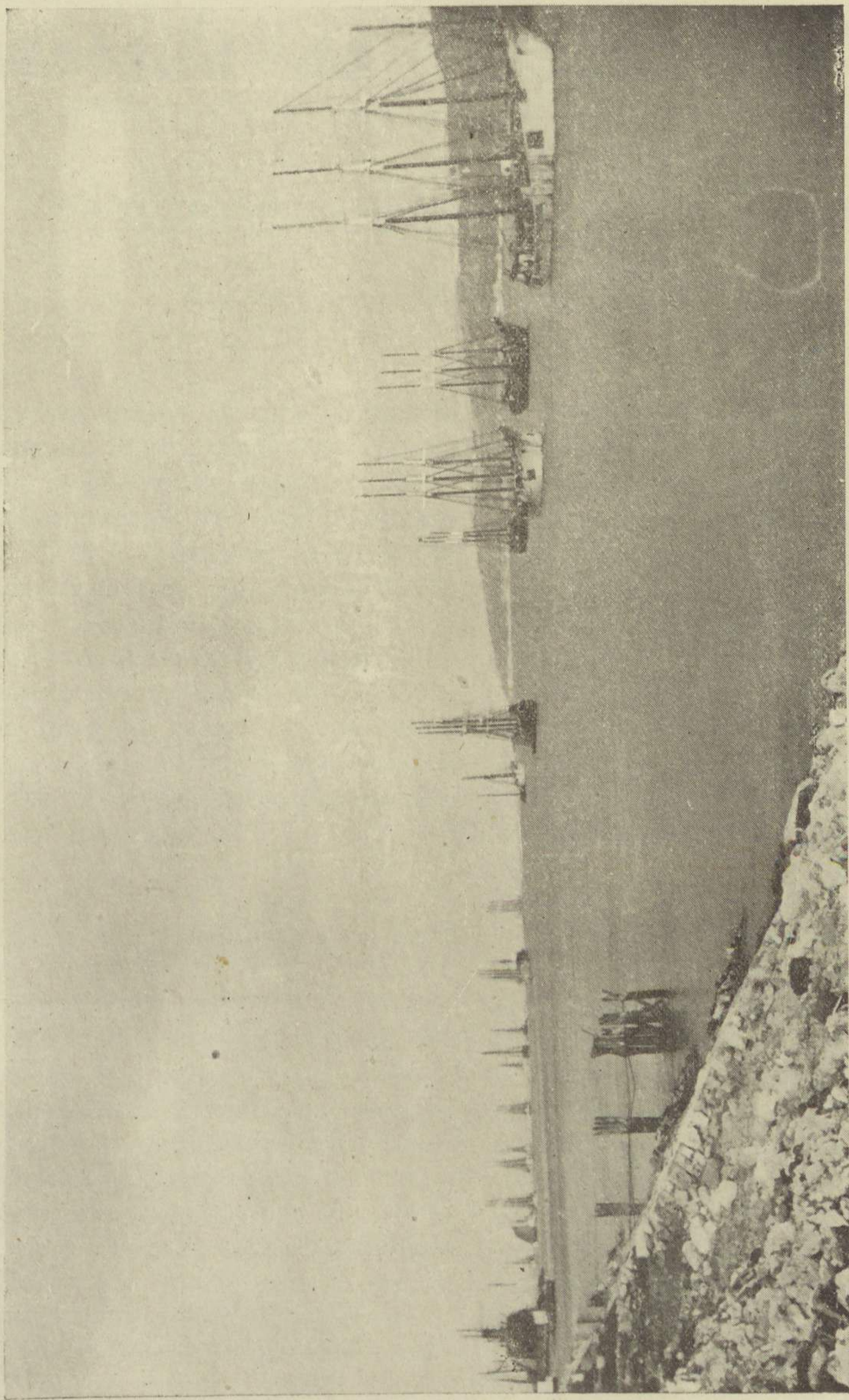
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M Á R I O

A frota bacalhoeira no Tejo, pronta para a largada	453
Autorails do Vale do Vouga, pelo Eng.º <i>T. Ferreira de Almeida</i>	455
O Caminho de Ferro e a Camionagem, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	458
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	459
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	460
Vida Ferroviária	460
Os nossos mortos	460
O problema dos combustíveis	460
Os «Carlos»	461
Instituto «Dr. Indíveri Colucci», Paço de Arcos	461
Pelo comércio	461
Há 50 anos	461
Linhas Estrangeiras	462
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	463
Linhas Portuguesas	464
Parte oficial	465



A frota bacalhadeira no Tejo, pronta para a largada

(Do livro «Os Grandes Trabalhadores do Mar», do jornalista *Jorge Simões*)

Autorails do Vale do Vouga

Primeiros resultados da sua exploração

Pelo Eng.º T. FERREIRA DE ALMEIDA

EM termos amigos, de que se guarda boa recordação, referiu-se a *Gazeta* de 1 de Dezembro de 1940 à viagem de inauguração do 1.º autorail construído no V. V. — o AR.101 — que então disse ser «inovação nos Caminhos de Ferro Portugueses». Ao entrar agora em serviço o 3.º autorail — AR.103 — e na presunção de que alguns, ao menos, dos muitos leitores da *Gazeta* desejem saber os resultados obtidos com a tal «inovação», aqui estou a tomar-lhe um pouco de espaço para tentar satisfazer êsse interesse.

* * *

Após aquela viagem, prosseguiram ainda por algum tempo as experiências do AR.101 para que tudo se verificasse com o cuidado devido antes de se começar a utilizá-lo em serviço público de transporte de passageiros. Algumas modificações mais se fizeram por assim se julgar conveniente, como, por exemplo, deslocar mais para traz o eixo motor para dar mais estabilidade ao veículo e distribuir melhor o seu peso entre êsse eixo e o «bogie» da frente; e verificou-se também qual a velocidade que se poderia e deveria atingir para se conseguir boa marcha no seu serviço normal, o mais rápida possível nas difíceis condições de planta e perfil da linha em que iam circular.

Em 5 de Março de 1941, finalmente, iniciou-se o serviço entre Viseu e Espinho, com viagens trisemanais em cada sentido.

Havia nisto, como é de supor, o maior interesse, em especial para se saber como o público reagia perante tal meio de transporte e, conseqüentemente, resolver prosseguir ou não na construção de mais autorails, pois, com um só, nada era possível fazer em boas condições, mesmo em serviço muito reduzido.

Com satisfação se verificou bom acolhimento do público = como deve concluir-se dos números de que abaixo se dá conta = pelo que se resolveu persistir na tentativa e iniciar a construção de outro autorail — o AR.102 — que entrou em serviço em 17 de Agosto de 1941.

Como se disse quando da sua inauguração, os autorails foram construídos sobre os «chassis» dos autocarros Panhard, adquiridos em 1930 pelo V. V., e dêles se aproveitou *tudo o que foi possível*, para se reduzir ao mínimo a despesa com tal experiência, em cujos bons resultados comerciais se não confiava inteiramente, pois eram de admitir algumas dúvidas quanto à aceitação que lhe daria o público, grande senhor caprichoso que nem sempre se compreende bem. Por curiosidade se diz agora que o aproveitamento do volante do autocarro para manivela de um dos freios de mão do autorail, tem dado lugar a confusões (por vezes cómico-dramáticas...) de alguns viajantes que, ao verem o volante, pensam que êle continua a servir para *guiar* e ficam aflitos quando o motorista o

faz girar, por exemplo, para a direita e se vai a entrar em uma curva esquerda...

O rodado motor é, pois, Panhard com pequenas modificações, além, é claro, da substituição do pneu por aro de aço. Tinha-se a preocupação = pessimista, embora é a-pesar-do cuidado que houve na sua adaptação = de que do eixo motor viriam os primeiros e maiores aborrecimentos, justamente por ter desaparecido o pneu substituído pelo aro próprio para a circulação sobre carris. Puro engano, porém, pois todo esse conjunto se tem comportado da melhor maneira, sem se ter verificado qualquer avaria que possa e deva atribuir-se a qualquer deficiência do sistema estudado e adoptado.

O 1.º rodado motor construído percorreu:

De 5-3 a 31-12-941	33.049 klms.
Até 30-6-942, mais	10.370 »
Total até 30-6	<u>43.419</u> »

Com tal percurso feito pelo mesmo rodado sem avarias que possam ou devam ser atribuídas a deficiência do sistema, pode este considerar-se, penso eu, com suficientes provas dadas, a-pesar-do acidente a que vou referir-me parecer desmentir tal opinião.

Em 11 de Agosto de 1941 deu-se um choque, à saída de Vouzela, entre uma locomotiva e o AR.101; choque violento, mas de que, providencialmente, não resultou qualquer coseqüência grave tanto para os passageiros como para o veículo que poucos dias depois retomava o serviço normal, substituído que foi o motor para sua rigorosa verificação, a-pesar-de parecer estar intacto.

Em 15 de Setembro seguinte, quando seguia de Aveiro a Viseu, o motorista notou que ia *quente* uma das suas rodas, mas sem aspecto grave, e de tal modo que seguiu a destino, logo a seguir para Espinho e daqui a Sernada, onde terminava o seu serviço dêsse dia.

Desmontada a roda no dia seguinte, verificou-se que estava fracturada a manga do cubo em que se fixa o semi-eixo, mal se compreendendo como andou assim pelo menos 250 klms. sem inconveniente ou di-

ficuldade correspondentes à gravidade e importância da avaria sofrida, o que demonstra a segurança do sistema.

Até ao dia do choque tinha tal rodado percorrido já 4.908 klms.; e dêsse dia até ao desta avaria, mais 3.532 klms.; no total portanto 8.440 klms. percorridos antes da fractura total.

Bem verificado tudo com o maior cuidado concluiu-se que tal fractura não era recente mas talvez do choque sofrido em 11-8, no momento do qual o motorista, = que corajosamente não abandonou o seu lugar e procurou fugir ao embate = não desembraiou o motor; iniciou-se por certo a fractura nessa ocasião e foi, depois, aumentando para ser total só no dia em que se deu o aquecimento que a denunciou.

Reparou-se convenientemente e assim fêz mais 4.319 klms. até 31-12-941, data em que foi substituído por outro cubo novo, não mais acusando qualquer inconveniente nos 16.095 klms. percorridos até 30-6 último.

Assim, tal fractura, se de princípio pareceu confirmar a pessimista opinião que se tinha acerca do rodado motor, verificado que fôra devida a uma causa externa, demonstrou afinal a boa segurança do sistema fazendo 250 klms. com avaria grossa mas sem inconveniente na marcha.

O 3.º rodado motor construído percorreu até 30-6-942, 9.053 klms. também sem qualquer inconveniente.

Há já, assim, um percurso total de mais de 68.567 klms. durante os quais se não deram quaisquer avarias atribuíveis à adaptação feita; e é interessante notar que dos rolamentos de esferas montados nas rodas foi necessário substituir um apenas, o qual já tinha percorrido nos autocarros não se sabe quantos milhares de quilómetros e 43.419 nos autorails.

Parece, portanto, que se pode afirmar o que acima se diz: o rodado motor adoptado tem suficientes provas dadas e não é motivo de preocupações mais graves ou especiais.

* * *

Se, assim, tudo parece seguir bem pelo que respeita aos rodados motores, outro

tanto não pode dizer-se dos próprios motores, de resto como se previa e não podia deixar de ser, visto estarem cançados e gastos em mais de 200.000 klms. percorridos na estrada, muitos milhares dos quais em 1.^a e 2.^a velocidade enquanto usaram gaz pobre no difícil trajecto Régua—S. Pedro do Sul—Viseu. Muitas vezes falharam, avariados, tanto mais que não era possível adquirir peças novas para substituir as inutilizadas. Mas foram andando e garantindo—à parte essas avarias—tão boa marcha que podem percorrer os 141 klms. Espinho-Viseu em 3 horas, arrancando bem em qualquer ponto da linha ainda mesmo com a carga máxima de 28 passageiros e bagagens, o que, com a tara, eleva o seu peso total a cerca de 10.000 kgs..

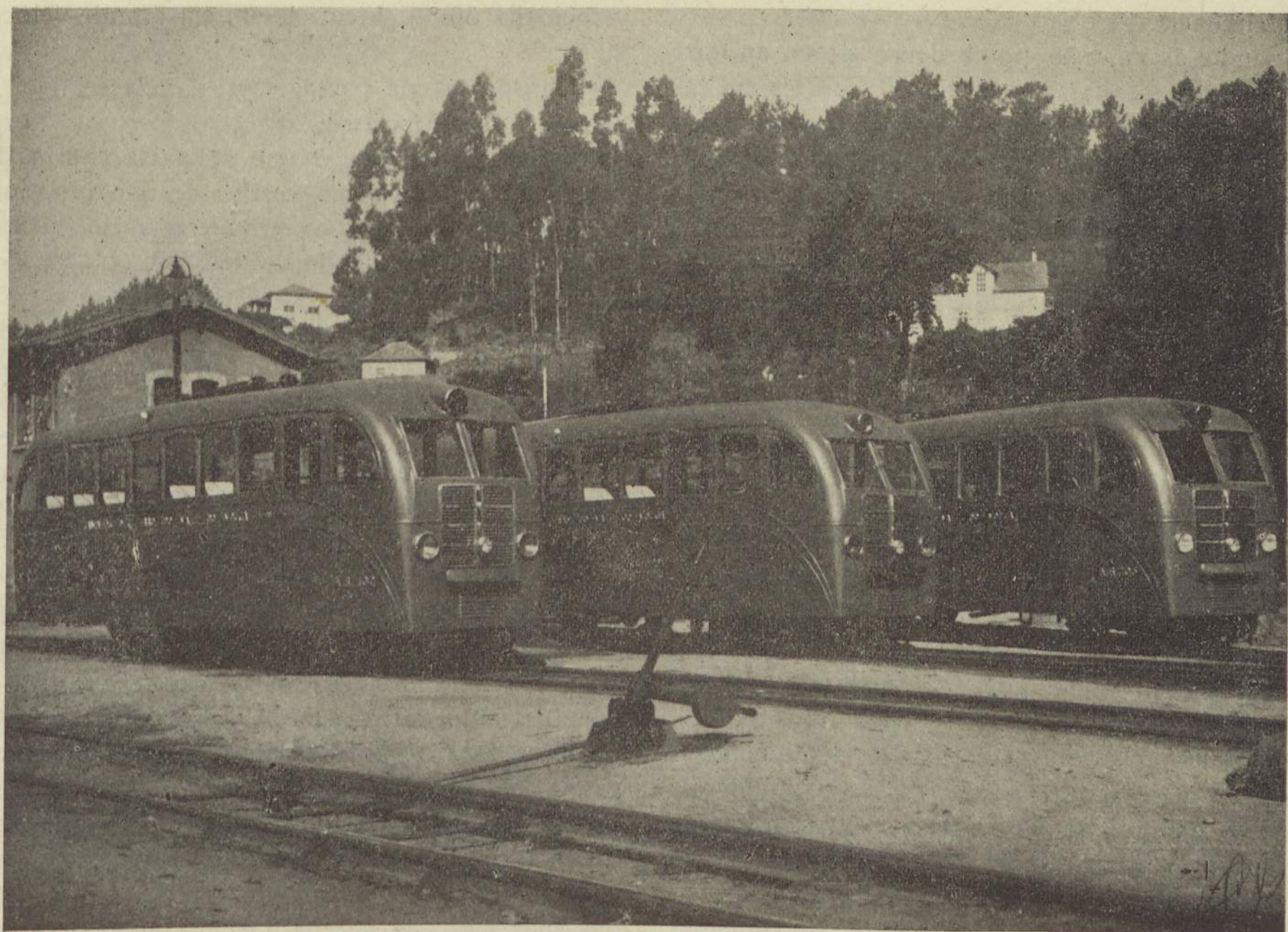
Era porém impossível continuar assim, tanto se repetiram as avarias e incidentes por maior cuidado que houvesse na reparação e revisão de motores, tanto mais que o seu consumo em combustível, e, sobre-

tudo, ólios lubrificantes, era de todo anti-económico e até grave na época presente.

Pensou-se, portanto, em substituí-los para o que se adquiriram motores novos, Hércules, 4 cilindros, 60 HP, um dos quais começou a trabalhar no AR.102 em 1 de Janeiro último e outro, no AR.103, em 21-7; o AR.101 continua ainda a gasolina, agora, porém, com um motor de um dos nossos camiões de carga Fargo.

Com tudo isso ficam eliminadas as causas principais das avarias mais frequentes que perturbam o serviço de autorails neste período de experiência e ensaio, que, agora, pode e deve considerar-se terminado, entrando-se assim em franca e normal exploração. Não serão poucos os que com isto muito se alegrarão, ou sejam todos os que com frequência os utilizam, e, mais ainda, todos os que deles têm a cuidar por qualquer forma...

(Conclue no próximo número)



TRÊS AUTORAILS DO VALE DO VOUGA

Foto do Eng.º T. Ferreira de Almeida

O Caminho de Ferro e a Camionagem

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

HA dias, de regresso à capital, utilizei-me duma Camioneta que passa por Pernes e faz carreira diária para transporte colectivo de passageiros entre Alcanena e Lisboa.

Ao pedir bilhete para Lisboa, o condutor fez-me a observação, aliaz muito delicadamente, de que o preço da passagem de Pernes para Lisboa tinha passado de 20\$50 para 24\$60, ou seja um aumento de 20 %.

Não estranhei absolutamente nada o aumento efectuado, em virtude do extraordinário preço que atingiram todos os materiais, pneus, utensilagem, carburantes e tudo o mais que é absolutamente indispensável à indústria dos transportes em camionagem, agravado ainda com a dificuldade da sua aquisição, que em alguns casos se torna impossível.

O senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, autorizando o referido aumento, foi oportuno na sua resolução e fê-lo com a sua costumada e provada inteligência.

Pensando assim, não podia deixar de vir ao meu espírito, o que se passa com os transportes em caminho de ferro, que continuam a ser efectuados pelos mesmos preços que vigoravam antes de ter deflagrado a tremenda Guerra, em que estão envolvidos quasi todos os povos do Mundo.

É que as dificuldades enormes por que está passando a camionagem, são precisamente as mesmas que estão atingindo o caminho de ferro — com o agravamento, ainda, de que o caminho de ferro tem ao seu serviço um número superior a 20.000 empregados, que auferem vencimentos que oscilam entre 300\$00 a 1.200\$00, vencimentos cuja revisão se impõe, melhorando-os na medida do possível.

A prestimosa classe dos ferroviários, que trabalha de dia e de noite, ao sol, ao vento, à chuva e muitas vezes sofrendo os rigores do frio, que chega a atingir uma temperatura abaixo de zero, e zelando pela vida dos passageiros, bem merece a melhoria da sua situação.

Fala assim um católico, que praticamente conhece o que custa hoje a vida, epesar de ser económico, e que por ser católico, segue e cumpre aquele principio sublime: «Não desejes para os outros, o que não desejares para ti».

Reconheço, porém, que para se poderem aumentar os vencimentos dos que recebem ordenados e salários diminutos, se devem aumentar as tarifas dos trans-

portes, como se fez na camionagem, aumento que em nada afecta a economia do País, visto que as actuais tarifas comportam bem um pequeno aumento — o qual, segundo informações chegadas até junto de mim, está a ser estudado por Sua Excelência o Sr. Engenheiro Duarte Pacheco, digno Ministro das Obras Públicas e Comunicações, com o fim especial de melhorar a situação dos ferroviários portugueses, dotando ao mesmo tempo as empresas ferroviárias dos meios necessários, para melhor poderem servir a Nação.

Procurando auscultar a opinião pública sobre o aumento das tarifas nos transportes em caminho de ferro, cheguei à conclusão de que, em face do agravamento do preço de todos os combustíveis, materiais e mão de obra empregados na exploração das empresas ferroviárias, todos os sectores das actividades nacionais aceitariam um aumento na seguinte percentagem:

Transportes de mercadorias e gado em pequena velocidade 30 %. Idem, idem, em grande velocidade 20 %.

Transportes de passageiros: 1.ª classe, 10 %; 2.ª classe, 15 %; 3.ª classe, 20 %.

Se olharmos para o que se passa com os transportes em caminho ferro, verifica-se, que os accionistas continuam a não receber remuneração do seu capital, o que já vem sucedendo desde 1889, ou seja há mais de 60 anos!

Se olharmos ainda para o resto do Comércio em geral que se serve do caminho de ferro para efectuar a maior parte do transporte das suas mercadorias, verifica-se imediatamente que a maior parte tem auferido e continua a auferir bons lucros, alguns fabulosos, o que prova poderem pagar bem um pequeno aumento nas tarifas ao caminho de ferro.

Repare-se, por exemplo, o que se passa com o vinho. Esta mercadoria, que os produtores vendiam antes da guerra, nas suas adegas, a \$50 e \$60 cada litro, é vendida hoje à roda de 2\$50 cada litro, o que lhes permitiu terem elevado os salários dos trabalhadores para o dôbro e triplo de que anteriormente ganhavam.

Não é justo, pois, que quem assim auferе tantos lucros, contribua pelo menos com uma pequena percentagem de 30 % a mais nos preços dos transportes das suas mercadorias, para que, com o seu produto, se possa melhorar um pouco a situação dos ferroviários portugueses que pouco ganham?

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LX

Diz a «D. N. B.» que não obstante a escassez de material rolante com que luta, a Alemanha enviou à Turquia mais 250 vagões de caminho de ferro, carregados com produtos químicos e outros artigos. Trata-se de um suplemento à entrega de 250 vagões abertos, feita no mês passado. Ao todo, desde o início da guerra, a Alemanha forneceu à Turquia 30 locomotivas e 613 vagões.

— A «E. T.» diz que foi oficialmente anunciado que, em conformidade com os acordos estabelecidos, as tropas britânicas abandonaram Addis-Abeba. De acordo com a convenção militar ficou estabelecido que os territórios adjacentes à Somalilândia francesa continuem sob a fiscalização das forças britânicas, assim como acontece com o território atravessado pelo caminho de ferro franco-etíope, entre Djibuti e Addis-Abeba.

— Pela «U. P.» sabe-se que o informador oficial anunciou que as tropas chinesas, depois de reconquistarem a importante cidade de Ying-Chang-Pu, continuaram o seu avanço sobre a cidade de Cantão. Guerrilheiros chineses efectuaram um novo «raid» a esta última cidade, onde destruíram importantes depósitos de abastecimentos e trôços de linha férrea, e aniquilaram destacamentos de tropas nipónicas.

— Diz a «E. T.» que com os seus ataques-relâmpagos, feitos nas últimas seis semanas, os chineses já reconquistaram mais de vinte cidades no Kiang-Si e no Che-Kianh. As tropas chinesas continuam o seu avanço, não dando aos japoneses tempo sequer para respirar. Assim, os chineses fizeram malograr o plano japonês, de ligar Xangai a Singapura por caminho de ferro.

— Pela «E. T.» o crítico aeronáutico do «Daily Telegraph» diz que na Alemanha há falta de locomotivas, em consequência dos ataques da R. A. F. contra cidades com entroncamentos ferroviários e linhas férreas. Nüremberg é um importante entroncamento ferroviário e tem grandes oficinas de reparação de locomotivas. Serrabruck é uma posição-chave, no sistema ferroviário da Alemanha ocidental; Cassel, Mogúncia, Osnabruck e Duisburg, além de outras cidades, estão

incluídas no plano da R. A. F.. O Comando de «Caças», também tem atacado, regularmente, objectivos dentro do seu raio de acção, especialmente nos Países Baixos e França ocupada. Em poucos meses, os pilotos da R. A. F. têm destruído e avariado grande número de locomotivas. No bombardeamento de mais de mil aviões, contra Colónia foram destruídas ou gravemente avariadas mais de 250 fábricas, incluindo grandes oficinas ferroviárias.

— Pela «O. F. I.» sabe-se que aviões britânicos bombardearam em Menares, na região de Blois, um comboio de passageiros, matando 26 pessoas e ferindo 56, segundo as primeiras informações recebidas do local onde se deu o ataque. Os feridos foram transportados para o hospital de Blois, pelos serviços do Socorro Nacional. Os ataques aéreos ingleses têm-se multiplicado, nos últimos tempos. O governo francês dirigiu ao gabinete de Londres, por intermédio do de Madrid, um protesto enérgico, contra estes atentados.

— A «O. F. I.» diz que as autoridades alemãs informam que, em consequência do ataque da aviação britânica contra o comboio de Paris-Bruxelas nove passageiros, dos quais três belgas encontraram a morte. O ataque só fez vítimas entre passageiros civis.

— Pela «O. F. I.» sabe-se que na província de Che-Kiang, sector de Chu-Sien, as tropas chinesas reocuparam An-Jen, a quinze quilómetros a Leste daquela cidade. Ocuparam, também, Lung-Yu e Ling-Chan-Chen, situadas, respectivamente, a treze quilómetros a Leste e a trinta e seis a Sudoeste da mesma cidade. As tropas chinesas que operam ao Norte de Kin-Hua, no caminho de ferro Che-Kiang-Kiang-Si, tomaram Lan-Ki, a vinte quilómetros ao Norte daquela cidade.

— Diz a «E. T.» que os planos japoneses para terminar de uma vez para sempre com o «incidente» da China falharam completamente. Os chineses continuam a avançar, obrigando a afastarem-se as colunas japonesas que há semanas tentavam um movimento convergente. A coluna japonesa mais a Leste foi repelida para além de Chu-Shien e a do Ocidente foi obrigada a recuar até aos arredores de Nang-Chang, que também está sofrendo a pressão do avanço chinês. Entre a linha férrea e a costa os chineses atravessam a parte Sul da província de Cha-Kiang na direcção Nordeste, para Kin-Hwa e Hang-Cheu. Os japoneses perderam, também, o principal porto da província de Wenchew e mesmo ao Sul os chineses avançam em direcção a Cantão encontrando-se a quarenta e cinco quilómetros, apenas, desta cidade. Os primeiros êxitos japoneses foram consideráveis, mas a grande série de vitórias chinesas pode ser uma reviravolta na sorte da guerra no Extremo Oriente. A esperança japonesa de conquistar a China parece ter morrido.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Pena de morte, nunca!

COM o título infeliz e arrepiante de «É urgente estabelecer a pena de morte» vimos na primeira página do número 21 de O Trabalho Ferroviário, dirigido pelo sr. Mateus Gregório da Cruz, um artigo, transcrito, segundo lá se diz, do semanário Acção, da direcção do illustre escritor nacionalista e nosso distinto colaborador Dr. Manuel Múrias. Lamentamos profundamente tanto a transcrição desse artigo num órgão dos ferroviários, como a sua inserção num semanário que se propõe ser um órgão de boa doutrina e cultura nacionalista entre a geração nova. É que nós somos também nacionalistas. Como nacionalistas portugueses somos, como não podia deixar de ser, também cristãos. E Cristianismo, bom é que não o esqueçamos nunca, significa bondade e generosidade. Cristo, de látego em punho, expulsou os vendilhões do templo, mas não os matou, nem pediu para eles a pena de morte.

Expulsemos do comércio esses bandidos, esses vendilhões sem escrúpulos, castigemo-los com severidade, sim, mas nunca com a pena de morte. Pena de morte, quando, como se tem lido na imprensa do País, há inocentes na cadeia devido a erros judiciais, isso nunca.

Quieta non movere!...

Recordar é viver!

NO dia 21 de Junho do ano corrente fez 75 anos que foi assinado o decreto abolindo a pena de morte em Portugal. Foi Augusto César Barjona de Freitas, parlamentar português e ministro da Justiça, que propoz a sua abolição.

O Diário de Notícias publicou um folhetim com a «História do último carrasco em Portugal», e ofereceu-o ao poeta francês Vitor Hugo.

Em resposta o autor de tantas produções célebres escreveu a seguinte carta:

«Recebi o folhetim e a eloquente carta que o acompanha. Está, pois, abolida a pena de morte nesse nobre Portugal, pequeno povo que tem uma tão grande história.

«Felicito os escritores, os pensadores e os filósofos portugueses; felicito o parlamento de Portugal.

«Abolir a morte legal, e deixar à morte divina todo o seu poder e todo o seu mistério é um progresso augusto entre todos. Portugal gosará de antemão essa nobre conquista. A Europa imitará Portugal. Morte à morte! Guerra à guerra! Ódio ao ódio! Vida à vida! A liberdade é uma cidade, da qual todos nós somos concidadãos.

«Aperto-lhe a mão como a um compatriota na humanidade, e saúdo o seu generoso e eminente espírito.»

Lisboa sem jardins

A nossa capital aumenta, em extensão e população, de dia para dia. Dentro de poucas dezenas de anos, será, assim o julgamos, uma das maiores cidades da Europa.

Mas o que, nas capitais europeias, mais cativa os seus respectivos habitantes e os seus visitantes, aquilo que é em todas elas pulmões abertos amplamente para a volúpia do ar livre e puro, é precisamente o que nos falta: são os jardins e parques. Efectivamente, Lisboa não tem jardins. Os que possui são os que tinha há quarenta anos, quando a cabeça do Império era povoada apenas de 400.000 habitantes. Entre eles, temos o da Estrêla, que foi reduzido e retalhado e esteve há anos ameaçado até de desaparecer por completo. Estão a construir-se novos bairros. Outros estão em projecto. Mas o número de jardins é que não aumenta na mesma proporção.

Lisboa vai ser, dentro em breve, um grande centro de turismo. Os jardins — e as rosas perfumadas dão-se tão bem com o nosso clima! — é que hão-de consolidar o seu prestígio. Construam-se mais jardins. Nunca serão demais numa cidade que vai a caminho de um milhão de habitantes. Jardins para os turistas e jardins para todos nós igualmente. Para que a alegria de viver deixe de ser menos melancólica, se nos permitem o paradoxo.

Vida Ferroviária

Ferrovários da C. P.

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferrovários do Centro de Portugal — Pessoal dos Serviços Centrais e Pessoal do Movimento, Tracção e Via — devidamente habilitados pela C. P. comunicam a todos os seus filiados que desde já se encontra aprovado pela Administração daquela Companhia, um novo auxílio correspondente a 15 dias de vencimento, facto que não prejudicará o próximo estudo de revisão de vencimentos e salários do respectivo pessoal.

Os nossos mortos

RIBEIRO DE CARVALHO

No dia 10 do corrente faleceu no Hospital de S. José, onde se encontrava internado, em tratamento, o sr. Ribeiro de Carvalho, antigo director e proprietário do nosso colega República.

Jornalista, poeta e político, Ribeiro de Carvalho deixou, sobretudo no serviço dos seus ideais republicanos, um nobre exemplo de tenacidade e de trabalho.

O seu funeral constituiu uma profunda manifestação de pesar.

Endereçamos os nossos sentidos pêsames à sua família e aos nossos colegas da República.

O PROBLEMA DOS COMBUSTÍVEIS

Vai ser explorada uma mina de lenhite

Muito próximo da vila ribatejana de Rio Maior, situada entre as Caldas da Rainha e Santarém, existe um jazigo de lenhite, cujas reservas foram já avaliadas em quatro milhões de toneladas. Constituída já uma empresa concessionária para a sua exploração, ela será auxiliada pelo Governo, que, através da Comissão Reguladora do Comércio de Carvões, autorizou o estudo do projecto dum caminho de ferro mineiro.

Sem esse caminho de ferro, as minas de lenhite não poderão ser exploradas, em vista do seu afastamento das linhas férreas estabelecidas.

A lenhite em questão é pobre, mas resolverá em parte, pelo seu aproveitamento em várias indústrias, o complicado e agudo problema do abastecimento de combustível, de que tanto carecemos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

OS "CARLOS"

No 12.º aniversário da sua fundação

No próximo dia 4 de Novembro, o Grupo os «Carlos» celebra o 12.º ano da sua existência, com um largo programa, que se iniciará com missa por alma dos consócios falecidos, a que se seguirá, numa igreja de Lisboa, ainda não determinada, a inauguração duma imagem de S. Carlos, patrono da colectividade. Aos pobres protegidos pelos jornais será distribuída a quantia de 2.000 escudos, e aos rapazinhos pobres, que nasçam nêsse dia e venham a chamar-se Carlos, serão distribuídos enxovais, confeccionados por senhoras das famílias dos sócios.

À noite, haverá o tradicional banquete de confraternização, que promete ser bastante concorrido, pois o número de homónimos associados, que era, no ano transacto, de 600 passou êste ano para cima de 1.200.

INSTITUTO «DR. INDÍVERI COLUCCI»

PAÇO DE ARCOS

O abaixo assinado vem publicamente declarar que, tendo conhecimento dos boatos largamente espalhados pelos despeitados e pertinazes inimigos da Naturopatia, de que o seu supramencionado Instituto seria encerrado, tal não sucede, por ter dado cumprimento ao determinado no art. 19.º do Decreto-Lei de 29 de Julho último, continuando assim — como há mais de 25 anos, dentro da mais absoluta legalidade, acatando sempre as Leis do País — a funcionar para bem de todos quantos sofrem e carecem dos seus tratamentos especiais.

Indiveri Colucci

PELO COMÉRCIO

As Bodas de Ouro da firma João Machado da Conceição & C.^{ia} L.^{da}

Esta importante firma comercial de Lisboa, fundada pelos distintos açoreanos João Machado da Conceição e Manuel Machado da Conceição, ambos já falecidos, completou em 24 de Agosto do corrente, cinquenta anos de existência.

O actual gerente da firma, sr. Manuel Baptista Machado da Conceição, mandou imprimir, por ocasião das Bodas de Ouro, uma luxuosa «plaquette», em que é recordada a história e a acção da sua prestigiosa casa comercial.

Ao sr. Manuel Baptista Machado da Conceição os nossos efusivos cumprimentos pela data festiva e os agradecimentos pela oferta de alguns exemplares da referida «plaquette».

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Outubro de 1892)

Linhas portuguesas

Mormugão. — Na semana que terminou em 10 de setembro ultimo rendeu esta linha ferrêa 2:204\$800 réis ou 5:512 rupias, isto é, menos 836\$600 réis ou 2:092 rupias do que em egual periodo do anno anterior.

O rendimento do tráfego foi de 4:858 e o de passageiros de 654 rupias.

Numero de trens-milhas, 1:562.

Beira Alta. — Além das medidas sanitárias que durante o estio manda pôr em pratica nas estações da sua linha, ordenou esta companhia, por circular ha dias distribuida, a adopção de rigorosas medidas preventivas contra a possivel invasão do cholera morbus no nosso paiz, mandando proceder a escurpulosa limpeza nos edificios das estações e estabelecendo o cumprimento dos necessários preceitos hygienicos ao seu pessoal.

Mais dois ascensores. — O nosso bom amigo e distincto engenheiro, sr. Raul Mesnier de Ponsard requereu á camara, para si ou para a empresa que formar, concessão por 99 annos, para construir e explorar um elevador destinado ao transporte de passageiros e volumes, entre o nivel da rua Nova do Carmo e o largo do Carmo, proximo á entrada do actual museu archeologico.

O elevador constará d'uma torre metálica, occupando um rectangulo de 3 metros de largo por 6 de comprimento, situado no alto das escadinhas de Santa Justa; communicando no alto, por uma passagem metálica, com o pateo ajardinado que está situado no largo do Carmo, passando sobre predios da rua Nova do Carmo.

Também foi pedida concessão da camara municipal pelo sr. Ramiro de Seixas Trindade para um elevador, que, partindo do largo dos Torneiros, seguirá ao largo dos Caldas, Chão de Loureiro, largo do Marquez de Tancos, ruas do Milagre de Santo Antonio e de S. Bartholomeu, indo findar no largo do Chão da Feira, enquanto não estiver aberta a communicação do largo do Castello para o largo do Menino de Deus, onde definitivamente deve terminar.

Caminho de ferro de Leixões. — Por despacho ministerial de 10 do corrente, foi nomeada uma commissão de engenheiros, composta dos srs. João Pedro Tavares Trigueiros, director da exploração dos caminhos de ferro do sul; conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro; e António Ferreira de Araujo e Silva, director das obras publicas do districto do Porto, afim de que, examinando o caminho de ferro de Leixões a S. Gens, informe se esta via pôde, sem inconveniente, ser utilizada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, no serviço de passageiros para Mattosinhos e Leça, nos termos das condições de licença datada de 16 de novembro do anno passado.

Linhas Estrangeiras

BRASIL Em 1889, o Brasil dispunha apenas de 9.733 quilómetros de via férrea.

Em 1939, isto é, precisamente meio século depois, a extensão da rede já atingia a cifra de 34.204 quilómetros, ou sejam mais 24.471. Actualmente, é muito mais ampla a rede ferroviária e a sua extensão será ainda muito mais apreciável quando estiverem concluídas as estradas em construção, entre as quais se contam, além das do Rio Grande do Sul e de outros Estados, a via férrea que ligará Corumbá a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, com o fim de estabelecer as comunicações entre este país e o porto de Santos, e o prolongamento da E. F. Noroeste do Brasil até Corumbá.

Em 1939 havia no Brasil 55 caminhos de ferro federais, estaduais e particulares. Pela sua extensão, coloca-se em primeiro lugar a Rede Mineira de Viação, com 3.891 quilómetros. Seguem-se-lhe a Viação Férrea Federal do Rio Grande do Sul, com 3.347; a E. F. Central do Brasil, com 3.175; a Leopoldina Railway, com 3.086; a Oeste de Minas, com 2.568; a Rede de Viação Paraná — Santa Catarina, com 2.065 e a E. F. Sorocabana, com 2.141.

Além da construção do importante caminho de ferro Brasil Bolívia, foram abertos mais os seguintes caminhos de ferro: o de Santo Amaro, na Baía, com a extensão de 90 quilómetros; a Linha Itararé-Uruguaí e parte da Linha S. Francisco-Hansa, com 978 quilómetros; a parte da concessão estadual do caminho de ferro da Maricá, no Estado do Rio, com 65 quilómetros; o caminho de ferro Petrolina-Teresiva, incorporado à "Viação Férrea Federal Leste Brasileiro", na Baía, com a extensão de 200 quilómetros.

Há que registar ainda a electrificação da Central do Brasil, que só o governo de Getúlio Vargas pode levar a efeito. Este caminho de ferro já electrificou os troços de D. Pedro II a Nova Iguassú, na linha tronco, e de Deodoro a Bangú, no ramal de Santa Cruz, e está construindo os troços de Nova Iguassú a Saúde e de Bangú a Campo Grande. O primeiro troço será em linha dupla, até à Barra do Pirai, e daí em diante em linha simples. Duas estações rectificadoras, uma em Mangueira e outra em Deodoro, fornecem-lhe a energia. É interessante notar que o bloqueio das linhas é automático em todo o percurso de tracção eléctrica, sendo o bloqueio dos pátios comandado por 12 cabines, das quais quatro são eléctricas e oito mecânicas.

Em S. Paulo, a Companhia Paulista também tem 331 quilómetros de linhas electrificadas, sendo de linha dupla a que vai de Jundiaí a Campinas.

A Rede Mineira de Viação dispõe igualmente de

181 quilómetros de linhas electrificadas. Outras linhas, de pequena extensão, como a do Corcovado, do Rio de Janeiro, encontram-se também electrificadas.

INGLATERRA O Ministro dos Transportes de Guerra anuncia que o tráfego em

caminhos de ferro e em estradas na Grã-Bretanha vai sofrer novas restrições no próximo mês, a fim de dar lugar ao crescente volume de trânsito de abastecimentos militares e outros essenciais e para poupar gasolina e pneumáticos.

As restrições serão principalmente aplicadas quanto aos bilhetes de preços reduzidos para viagens de longas distâncias e para as visitas aos evacuados.

Espera-se que em consequência destas restrições será possível o movimento mais intensivo de soldados, munições e outros materiais de guerra, desde o início da guerra.

A partir de 5 de Outubro cessa a venda de bilhetes de preços reduzidos em caminhos de ferro. Os parentes dos evacuados receberão bilhetes de taxa reduzida somente três vezes em 6 meses em vez de 6 vezes como acontecia agora; os funcionários civis evacuados só terão direito a duas viagens grátis. Os soldados do exército e da aviação só terão direito, duas vezes durante o inverno, a guias de requisição para sete dias de licença e não serão concedidos bilhetes especiais para 48 horas de licença, se a distância for superior a 50 milhas. Cessarão ou serão consideravelmente reduzidos os serviços de camionetas.

A extensão da necessidade de comunicações no País manifestou-se pelo facto de que o aumento do tráfego militar e industrial necessita de circulação diária de pelo menos mais 250 combóios do que no inverno passado.

Deve acrescentar-se a necessidade de circular em cerca de 1.000 combóios extraordinários que serão postos à disposição dos operários da indústria de guerra.

ITÁLIA A Alemanha e a Itália possuirão, de futuro, a mais comprida linha eléctrica

de caminho de ferro do mundo. Irá de Berlim, através de Munique, Roma e Nápoles, até Reggio de Calabria, no Golfo de Messina. Esta comprida linha de 2.800 quilómetros reduzirá consideravelmente o tempo de viagem entre Berlim e a Itália. O tempo de viagem entre Berlim e Munique ficará reduzido de oito para seis horas nos combóios pesados de longo curso; e nos combóios eléctricos rápidos descera mesmo a 5 1/2 horas; dos 30.000 quilómetros dos caminhos de ferro eléctricos que existem em todo o mundo, a Europa tem mais de 20.000 quilómetros, ou mais de 2/3. Embora nos serviços dos caminhos de ferro ainda hoje se utilize a corrente contínua, já quasi não subsiste qualquer dúvida de que a corrente alterna monofásica é justamente a mais adequada para o accionamento de combóios pesados com alta velocidade. Permite elevar muito a velocidade, visto que a ligação entre a roda e o carril pode ser aproveitada até ao máximo limite.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Um quarto para as quatro... no VARIEDADES

«Um quarto para as quatro» não é, como se pode depreender, três horas e quarenta e cinco minutos.

Um quarto que, mecânicamente, se transforma em sala de jantar, cozinha, quarto de cama e escritório.

Uma mulher casada que, alternadamente, faz de esposa, criada, amante e secretária. Isto é: quatro modalidades da verdadeira colaboradora do marido.

O pensamento idealizado pelo autor é moral e são. Mas a maneira como o realizou e desenvolveu em 3 actos, é que não nos convence muito.

Um engenheiro com talento e espírito inventivo, esfal-fa-se à procura de um emprêgo compatível com a sua posição e habilitações. Sua esposa desdobra-se, multiplica-se, porque não tem dinheiro, mas é orgulhosa, caprichosa e tem fé. Está farta de comer côdea de pão e não se quer habituar a ela toda a vida.

O marido consegue um emprêgo, e para isso precisa de usar de artimanhas, embustes e presumir, porque o difícil é saber viver. A esposa ajuda-o nessas «aldrabices», chame-mos-lhe assim, e apresenta por consequência essas quatro modalidades de mulher acima apontadas a um fabricante de móveis que fica encantado com o «quarto utilitário».

O emprêgo, emprêgo chorudo, (administrador geral da fábrica de móveis) faz com que passe a viver numa casa, género palacete, colocando a esposa no lugar que lhe compete de «dona de casa». E, como estava habituado às tais modalidades, e como tem dinheiro e posição de destaque, vá de arranjá-las fora do lar conjugal, esquecendo-se de que o dinheiro dá comodidade mas não dá felicidade e de que o pessoal feminino, quer em casa, quer no escritório ou oficina, é sagrado.

Depois de uma série de peripécias, ambos reconhecem o erro em que caíram e voltam ao antigo quarto, onde foram muito felizes e onde a esposa lhe anuncia outra modalidade prestes a aparecer: a de mãe.

O homem com talento, cedo ou tarde triunfa na vida,

desde que reparem nele. E para isso não precisa de usar subterfúgios. Basta fazer-se valer.

A comédia do autor húngaro Johann von Bokay tem um entrecho curioso e fora de vulgar, se bem que às vezes inverosímil, e José e Luiz Galhardo, traduziram-na muito bem, não lhe tirando o sabor e arranjando equivalências perfeitas.

Maria Helena, na protagonista, tem um primoroso trabalho, digno de menção e relevo. É talvez o melhor da sua carreira artística, vincando muito bem todas as modalidades. Terna e meiga na esposa; cumpridora na criada; tentadora na amante; zelosa na secretária e finalmente carinhosa na mãe. Assim Pacheco, mestre da cena portuguesa, encarnou na perfeição o difícil papel de fabricante de móveis, que tardiamente foi tocado pelo «Deus Cupido» e que é tão miope que não distingue a mesma mulher em quatro encarnações (ia a escrever encadernações) diferentes. Raúl de Carvalho muito à vontade no engenheiro que porfia até matar caça. Alvaro Benamor certo num curtíssimo papel. Georgina Cordeiro, Eunice Colbert e Maria Schultz muitíssimo bem nas três personagens que intepretam, dando verdade e intenção às frases e situações.

Cenários agradáveis de Baltazar Rodrigues e engenhoso o «quarto utilitário» de Veríssimo Santos.

A acção da peça, que Maria Matos, ensaiou com notável esmero, passa-se em Budapest. Mas haverá no mundo alguma mulher igual à que o autor idealizou? Poderá haver parecidas, mas são as de educação antiga, porque as de educação moderna, serão bonecas, manequins, drogarias ambulantes, tudo menos mulheres na verdadeira acepção da palavra.

Ama e Senhora... no TRINDADE

Foi em 25 de Setembro de 1936 que, pela primeira vez, subiu à cena no teatro da Trindade a comédia de Adolfo Torrado e Leandro Navarro, que a parceria Alberto Barbosa, José Galhardo e Vasco Santana transpôs para a nossa língua, dando-lhe o título de «Ama e Senhora» não lhe alterando o sabor e o perfume que emanam do original. Comédia muitíssimo bem feita e extremamente fina, completamente «branca», torna o espectáculo de um deleite espiritual muito grande.

É claro que «Ama e Senhora» vive muito também da representação e por isso o seu êxito é enorme, como o foi em 24 de Setembro de 1942, data em que foi feita a reposição.

«Ama e Senhora» tem em Palmira Bastos uma encantadora intérprete. Nenhuma, como ela, poderia representar e interpretar melhor o encantador papel de «Aninhas» que ela

creou, e que lhe assenta que nem uma luva. Sempre senhora e sempre mulher, sabe mexer os cordelinhos a seu belo talante, obrigando o espectador a rir, sorrir e chorar, quando é necessário. E Palmira tem um grande «partido» nos espectadores, principalmente no sexo fraco, que a idolatra. O seu trabalho é formidável de verdade e observação.

Alves da Cunha tem no «Fernando» um papel ingrato, que não está ao seu feitio. No entanto o artista defendeu-o brilhantemente, dando-lhe uma feição diferente da que lhe foi emprestada por Erico Braga que foi quem criou o papel.

Adelina Campos, uma esplêndida ingénua, somente aproveitada nesta companhia, deu vida e alma ao papel de «Maria da Graça», anteriormente desempenhado por Maria Sampaio. A sua «Maria da Graça» é um «brilharete» para Adelina Campos.

Igrejas Caeiro, sempre hirto, mostrando a rigidez de carácter do «Luiz», tem bom trabalho digno de menção. É pena não ter a prática de palco que possuía José Gambôa, creador deste papel.

João Perry muito à vontade no leviano «Chico». Teve, no entanto, que o representar, o que não sucedeu a Ribeirinho, que foi quem o interpretou na primitiva, e que estava no seu feitio cómico. João Perry vai progredindo a olhos vistos.

Os restantes intérpretes: Madalena Vilaça, muito à vontade, não tendo estranhado a passagem da revista para o teatro declamado, passando pelo cinema; Carlota Calazans numa menina moderna; Humilta de Macedo numa mãe condescendente, Jorge Grave num tio também «grave», João Calazans num velho servidor, completaram o magnífico conjunto desta obra encenada muito bem por Palmira Bastos e cuja acção se passa na actualidade.

«Ama e Senhora» é um esplêndido espectáculo, e os adaptadores conhecem muito bem o nosso meio e o público, e por isso não admira que os espectadores e a crítica tivessem recebido «Ama e Senhora» com tôdas as honras das quais compartilha o empresário José Loureiro.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — 22 — «O Instinto».
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «Belezas de hortaliça».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Um quarto para as quatro».
APOLO — 21 e 23 — «A formiga».
MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «Voz do Povo».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «24 horas sem mentir».
S. LUIZ — 21,30 — «Aia-Arriba!».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O falcão «detective»».
ODÉON — Estreias consecutivas.
TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
EUROPA — As 21 — Filmes variados.
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.
PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
REX — 21,15 — Programa duplo.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Linhas Portuguesas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Foi enviada para o «Diário do Governo» a seguinte nota:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, que seja nomeada a seguinte Comissão para, dentro do prazo de 30 dias, estudar e propor a mais justa solução para o problema da unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal em serviço nas linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro:

Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.^a Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente; dr. José Carlos Ferreira, assistente da Acção Social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, e Engenheiro Pedro Joyce Dinis, administrador-delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 179, II série, de 3 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, Eugénio de Campos Amaral e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a-fim-de proceder à recepção do fornecimento de uma instalação completa de cromar, niquelar, oxidar e cobrear, destinada às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, a qual foi adjudicada à firma Siemens — Companhia de Electricidade — pela importância total de 67.400\$00, conforme contrato de 25 de Fevereiro de 1937.

O «Diário do Governo» n.º 197, II série, de 24 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1941 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 139.988\$50, correspondente à liquidação dessa garantia.

O «Diário do Governo» n.º 179, II série, de 3 de Agosto, 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 sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 60m²,30, à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 3,597.88 e 3.630, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Paramos, concelho de Espinho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com caminho, ao sul e nascente com José Alves Vieira e ao poente com o caminho de ferro e José Alves Vieira.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada

pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 184, II série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 140 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 3,457.14 e 3 466.28, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar do Monte, freguesia de Paramos, concelho de Espinho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com caminho público, ao nascente com herdeiros de Domingos Ruivo e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedi-la à câmara Municipal de Espinho em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 192, II série, de 18 de Agosto, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 14, m²50, declarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 7 de Julho findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 162, II série, de 14 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente a Tito Rodrigues de Almeida Marques, e cuja área é de 18, m²30.

O «Diário do Governo» n.º 181, II série, de 5 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia 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 28 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 9, de grande velocidade, passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, alterando os preços e o mínimo de cobrança por combóio a efectuar ao abrigo das condições da aludida tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 184, II série, de 8 de Agosto, 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, foram aprovados, por despachos de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Obras Públicas e Comunicações, de 4 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 2, Passageiros, «Bilhetes a preços especiais de aplicação local»;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da Beira Alta, anulando o E. n.º 1:541, de 25 de Janeiro de 1937, que estabelece preços especiais para o transporte de adubos de Pampilhosa para Cantanhede;

Apresentado pela mesma Companhia, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 15, de grande velocidade, para a emissão de bilhetes quilométricos;

Apresentado pela Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspendendo a aplicação das seguintes tarifas: tarifa especial n.º 4, de grande velocidade, e aviso ao público n.º 185: «Bilhetes de ida e volta de 3.ª classe»; tarifa especial n.º 10, de grande velocidade: «Bilhetes para grupos de estudantes, seus professores e pessoal escolar, internados em casas de beneficência e respectivo pessoal escolar, grupos desportivos, escoteiros e seus dirigentes, artistas nacionais de teatro e de circo, bandas de música, filarmónicas, orquestras, orfeões e tunas»; tarifa especial n.º 1, de grande velocidade, em vigor na linha do Tâmega, capítulo II: «Bilhetes colectivos para grupos de trabalhadores»; tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, em vigor na linha do Tâmega: «Bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço da tarifa geral» e anulando o aviso ao público n.º 185 na parte em que elle se refere à tarifa especial n.º 2: «Mercado», já anulada.

Apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 7-C: «Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes».

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal suspendendo a aplicação das seguintes tarifas: tarifa especial n.º 1, de grande velocidade, em vigor na linha de Guimarães e nas linhas do Litoral do Minho e Fomalicão: «Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos»; tarifa especial n.º 7-C: «Bilhetes para grupos de trabalhadores, pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes»; tarifa especial n.º 9-C: «Bilhetes de mercados locais»; aviso ao público n.º 164: «Bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos»; aviso ao público n.º 212: «Bilhetes de simples ida e volta, em 3.ª classe, a preços muito reduzidos, entre as estações de Vila do Conde e Azurara»; aviso ao público n.º 166 e 307, sobre camionagem na cidade do Porto; avisos ao público n.º 255, 274 e 290, que estabelecem preços especiais aplicáveis por reembolso aos transportes de toros para exportação; aviso ao público n.º 289, que estabelece preços especiais para o transporte de adubos e insecticidas para fins agrícolas.

O «Diário do Govêrno» n.º 202, II série, de 29 de Agosto, publica o seguinte:

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras

Públicas e Comunicações, os seguintes projectos de aditamento, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias.

À tarifa geral e tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, pelos quais são anulados o 16.º aditamento à tarifa geral e os aditamentos à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, de 27 de Dezembro de 1930 e de 8 de Julho de 1933;

À classificação geral de mercadorias, pelo qual é eliminada a nota — (18) incerta no final da referida classificação geral e anulados os aditamentos n.ºs 26, 38, 47 e 51, respectivamente de 30 de Agosto de 1934, 16 de Março e 23 de Novembro de 1937 e 12 de Janeiro de 1939;

À classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são eliminadas as notas — (15) e (16) insertas no final da referida classificação geral;

À classificação geral de mercadorias, alterando as tabelas de aplicação geral da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, para os transportes de «Água mineral nacional não designada em garrações» e «Água mineral nacional não designada em terras não designadas».

O «Diário do Govêrno» n.º 205, II série, de 2 de Setembro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 26 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo as tarifas especiais n.º 4-C: «Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais» e n.º 5-C: «Bilhetes para excursões turísticas ou desportivas»;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 7-C: «Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes».

O «Diário do Govêrno» n.º 212, II série, de 10 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 1 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos:

De aditamento à tarifa especial n.º 2-A, de grande velocidade, apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é anulada a concessão que faculta paragens nas estações intermédias às assinaturas de estudantes e aprendizes, que gozam da regalia do abatimento de 50 por cento;

De aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, anulando o n.º 1:507, que concede tratamento tarifário especial às remessas de toros de pinho para a fabricação de madeiras destinadas a Espanha pela fronteira de Vilar Formoso.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROSLISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA