

8.^o do 54.^o ano

Lisboa, 16 de Abril de 1943

Número 1328

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

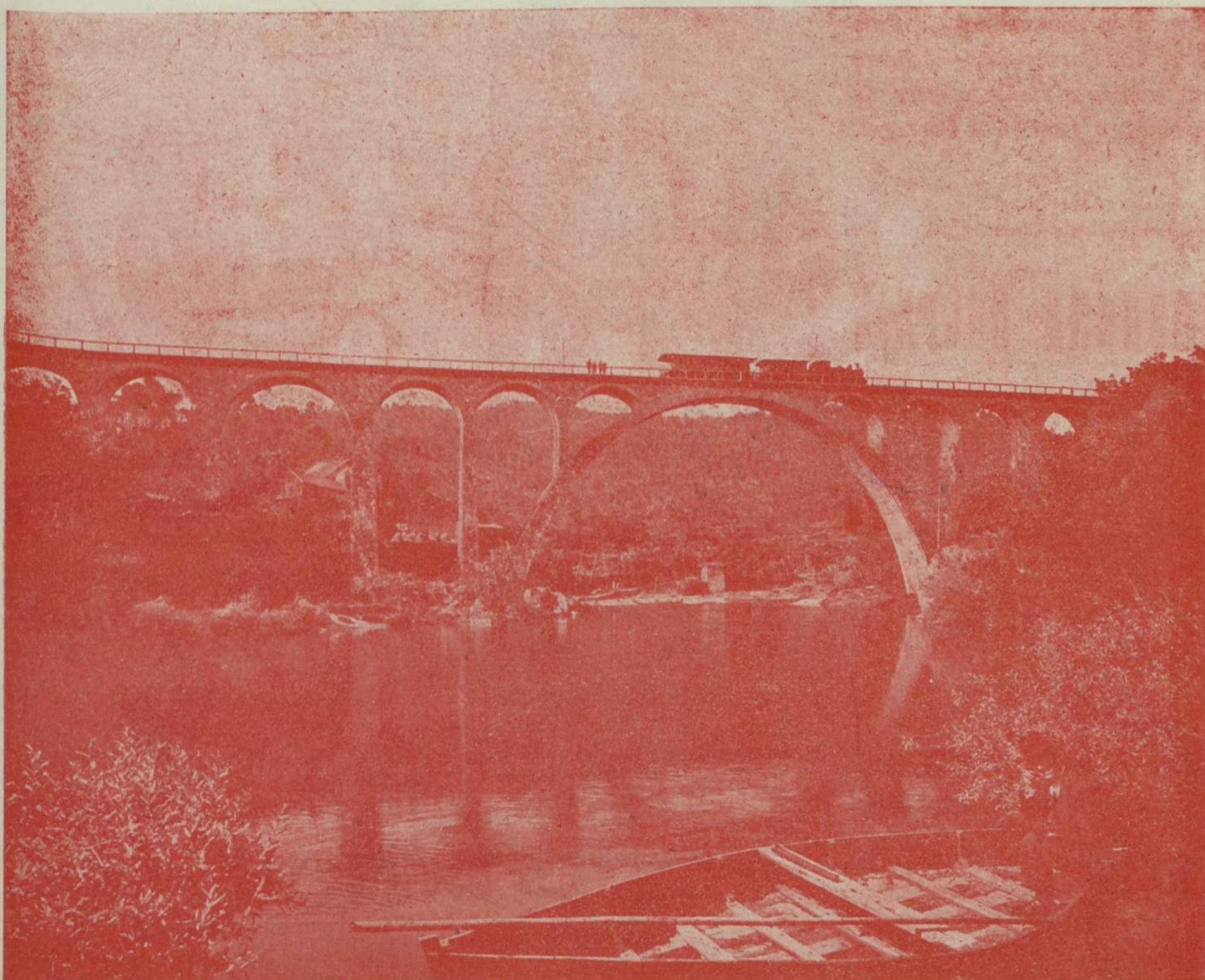
FUNDADA EM 1888

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
C A M I N H O S D E F E R R O

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



LINHA DO VALE DO VOUGA — Ponte do Poço de S. Tiago

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossâmedes, 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

SAÍDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Nov. Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

Carreira da Guiné

SAÍDAS 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*.

Escrítorios LISBOA — Rua do Instituto Virgilio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 20051
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

TELEFONE 38.007

Baltazar da Silva & C.ª, L. da

FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL
LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

BADEN-SUISSA

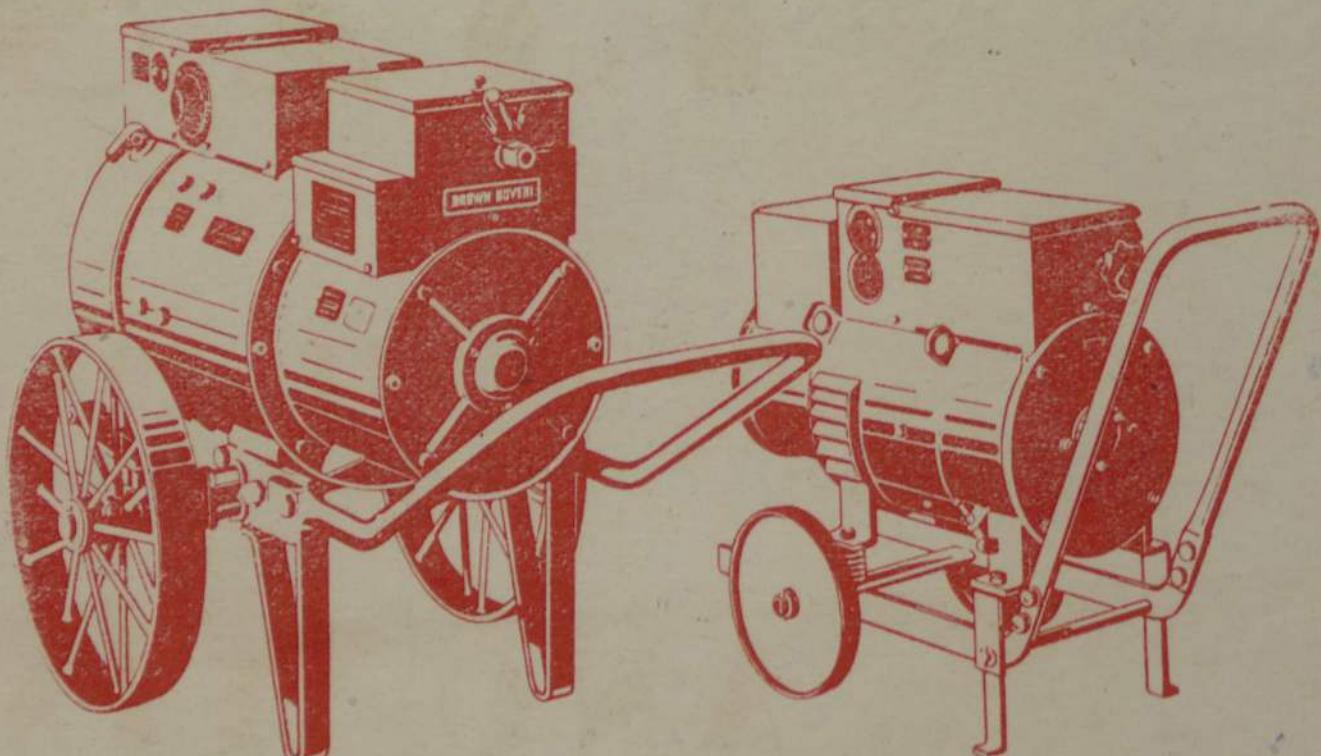
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

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

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

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

1328

16 — ABRIL — 1943

ANO LIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVESES
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:

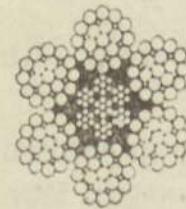
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

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
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVESES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Gafanha, Seca do bacalhau	235
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	237
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	238
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	240
Linhas Estrangeiras	241
Sapadores de Caminhos de Ferro	243
Foi restabelecido o serviço «Sud-Express», Lisboa-Hendaia	243
Viagens e Transportes	243
Publicações recebidas.	243
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	244
Há 50 anos	244
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	245
Parte Oficial	247
Imprensa	248
Brindes e Calendários	248



GAFANHA — Seca do bacalhau

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Melhoramentos nas linhas exploradas por esta Companhia durante o ano de 1942

NENHUMA das nossas Companhias de Caminhos de Ferro esteve inactiva, durante o ano transacto; no que se refere a melhoramentos e obras nas suas respectivas linhas. Cabe hoje a vez à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro de ser apresentada, aqui, como mais um exemplo do que temos vindo afirmando. Tanto na linha de Bragança, como na linha do Vale do Corgo, tanto na linha do Vale do Labor, como, finalmente, na linha de Santa Comba a Vizeu, os melhoramentos introduzidos foram numerosos e de várias espécies. Vale a pena enumerá-los e arquivá-los nas nossas colunas, não apenas, como serviço de reportagem mas também como homenagem ao seu corpo directivo.

Vejamos, por linhas, quais foram êsses melhoramentos:

Linha de Bragança

Edifícios — Melhoramentos na estação de Mirandela compreendendo: Pintura do átrio de passageiros e grande velocidade, com lambris e painéis de azulejo para fixação de horários, pavimentação da plataforma a betonilha e pintura da marquise de passageiros, construção de um barracão para oficinas e depósito de material de via com retrete para o respectivo pessoal, construção de um alpendre para depósito de lenhas e divisão do escritório da Inspecção do Movimento para a Tesouraria com pintura geral a tinta a óleo. Construção de um paiol de alvenaria e betão, próximo do túnel de Mirandela. Grande reparação interior da residência do Chefe de Mirandela. Ampliação e reconstrução da retrete de passageiros da mesma estação. Substituição de portas exteriores nas estações de Salsas e Rossas, que estavam pôdras. Reconstrução da cobertura do cais de Rossas que ardeu, bem como a dependência nêle existente para habitação do carregador. Colector geral de esgotos da estação de Bragança. Caiações interiores nos dormitórios do Movimento e Tracção de Tua a Bragança e edifícios de passageiros de S. Lourenço, Brunheda, Codeçais, Abreiro, Cachão, Carvalhais, Romeu, Grijó e parte do de Bragança.

Via — Reparação e modificação de croximas,

reforço de eclisses e grande reparação de básculas e placas de vagons.

Diversos — Construção de moldes metálicos para a construção de manilhas de betão. Construção de moldes de madeira para fabrico de curvas para saneamento, retretes turcas e blocos de betão. Construção de um poço junto ao reservatório de Salsas para abastecimento do mesmo.

Linha do Vale do Corgo

Edifícios — Reparação geral da habitação do pessoal superior em Vila Real e casa do ferramenteiro. Idem dos edifícios de Samardã, Loivos, Nuzedo e Moure.

Via — Reparação de croximas de Chaves e Corgo.

Linha do Vale do Sabor

Edifícios — Reparação geral dos edifícios das estações de Felgar, Carviçais, Vilar do Rei e sédes dos partidos de conservação n.ºs 5 e 7.

Via — Assentamento de um triângulo para inversão de máquinas em Carviçais, além da conservação corrente da via.

Diversos — Construção de um cais para cortiça e assentamento da linha de acesso na estação de Duas Igrejas.

Linha de Santa Comba a Viseu

Edifícios — Reedificação na estação de Viseu da casa de guarda demolida ao km. 27,250, melhoramentos no edifício de passageiros de Viseu e caiações nos restantes edifícios da mesma estação, bem como construção de uma retrete. Reparação da casa de guarda de Carriça.

Via — Madeiramento de passeios no pontão de S. Martinho, reparação e ampliação do dique de locomotivas da estação de Viseu, além da conservação corrente da via.

Diversos — Instalações telefónicas nas passagens de nível de maior movimento e revisão geral da linha telefónica. Instalação de iluminação eléctrica da estação de Santa Comba. Reparação de um muro de suporte na estação de Sabugosa.

COMPANHIA

dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Reajustamento dos vencimentos, salários, abonos de família e outras remunerações do pessoal

O «Diário do Governo», II série, n.º 84, de 10 de Abril, publica o seguinte despacho, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar o estudo apresentado à apreciação do Governo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para unificação e regulamentação das condições de trabalho e reajustamento dos vencimentos, salários, abonos de família e outras remunerações do pessoal em serviço da Companhia.

Nestes termos, e com o acordo da administração da emprêsa, fica estabelecido o seguinte:

1.º Os quadros de categoria e os vencimentos do respectivo pessoal e os salários mínimos do pessoal operário em serviço na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta são os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º Sempre que pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais qualquer agente seja considerado merecedor de remuneração superior à fixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença a título de gratificação eventual.

3.º Pela aplicação das tabelas anexas nenhum empregado poderá ficar recebendo remuneração inferior à que actualmente percebe.

4.º Os abonos de família a pagar a todo o pessoal, incluindo operários, por cada pessoa de família dos graus de parentesco indicados no artigo 3.º do decreto-lei n.º 32:192, de 13 de Agosto de 1942, serão os seguintes:

25\$ pelo primeiro filho.

25\$ pelo segundo filho.

20\$ por cada um dos filhos seguintes.

15\$ por cada um dos outros beneficiários.

5.º Ao pessoal operário será abonado o respectivo salário nos dias de feriado nacional, como se fôssem dias normais de trabalho, excepto quando correspondam a dias de folga sem vencimento.

6.º As remunerações expressamente constantes desta portaria e tabelas anexas acrescem: percentagem de cobrança, prémios de economias e de limpeza, percurso quilométrico, subsídios por deslocações e de quadro de honra, abonados em conformidade com a respectiva regulamentação.

7.º Em quanto perdurarem as actuais condições de

emergência, o período normal de trabalho diário efectivo de todo o pessoal da Companhia poderá ser elevado de uma hora.

§ único. O trabalho prestado na hora complementar, além das oito horas de trabalho efectivo, será pago com a remuneração-hora acrescida de 10 por cento.

8.º O trabalho prestado por qualquer agente em horas suplementares (além do horário normal) será pago na base da remuneração-hora com o acréscimo de 25 por cento.

9.º O trabalho prestado por qualquer agente no dia destinado a descanso semanal será remunerado com o respectivo vencimento ou salário acrescido da percentagem de 50 por cento.

§ único. Se o trabalho prestado em dia destinado a descanso semanal fôr compensado com repouso antes da folga que regularmente se segue, aquela percentagem será reduzida para 25 por cento.

10.º O número de horas de trabalho diário efectivo do pessoal das estações e apeadeiros conta-se pelo número de horas da sua permanência nas estações ou por êsse número reduzido de 2 ou de 4 horas, conforme o grau de intermitência do serviço, e em harmonia com a classificação das estações aprovada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e pelo Instituto Nacional do Trabalho.

11.º Sobre as percentagens estabelecidas nos n.ºs 7.º, 8.º e 9.º não incide o desconto previsto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 32:193, de 13 de Agosto de 1942, com a redacção que lhe foi dada pelo decreto lei n.º 32:309, de 7 de Outubro de 1942.

12.º O pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta contribuirá para a Caixa de Abono de Família, a instituir nos termos do decreto-lei n.º 32:192, com a importância correspondente a 1 por cento da remuneração normal que lhe competir em cada mês.

13.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta contribuirá para a Caixa de Abono de Família com a importância correspondente a 4 por cento das remunerações normais do pessoal ao serviço da emprêsa.

14.º As disposições desta portaria, com excepção das dos n.ºs 7.º, 8.º e 9.º, consideram-se em vigor a partir de 1 de Janeiro do corrente ano.

Administração (Lisboa)

Categorias	Vencimentos	Diuturnidades (a)	Escalões (c)
Chefe de secção	930\$00	—\$—	35\$00
Sub-chefe de secção	840\$00	27\$00	—\$—
Empregados:			
De 1.ª	760\$00	25\$00	—\$—
De 2.ª	690\$00	23\$00	—\$—
De 3.ª	620\$00	21\$00	—\$—
Dactilógrafo	450\$00 a 500\$00	12\$00 a 15\$00	—\$—
Telefonista	450\$00 a 500\$00	12\$00 a 15\$00	—\$—
Cobrador	620\$00	21\$00	—\$—
Contínuo	480\$00 a 500\$00	14\$00 a 15\$00	—\$—
Paquete	250\$00 a 350\$00	—\$—	—\$—

Exploração (Figueira da Foz)

Categorias	Vencimentos	Diuturnidades (a)	Escalões (c)
Pessoal dos escritórios			
Chefes:			
De repartição	1.140\$00	—\$—	60\$00
De escritório	1.030\$00	—\$—	45\$00
De secção	840\$00	27\$00	—\$—
Desenhadores	760\$00	25\$00	—\$—
Sub-chefes de secção	760\$00	25\$00	—\$—
Empregados:			
De 1.ª	690\$00	23\$00	—\$—
De 2.ª	620\$00	21\$00	—\$—
De 3.ª	550\$00	19\$00	—\$—
Escruturários	510\$00	16\$00	—\$—
Amanuenses (1)	480\$00	14\$00	—\$—
Praticantes:			
De 1.ª (1)	240\$00 a 360\$00	—\$—	—\$—
De 2.ª (2)	200\$00	—\$—	—\$—
Contínuos	480\$00	14\$00	—\$—
Fiscalização e estatística			
Fiscal de contabilidade	1.030\$00	—\$—	45\$00
Revisores:			
De 1.ª	630\$00	16\$00	—\$—
De 2.ª	570\$00	15\$00	—\$—
Armazéns gerais			
Fiel chefe	700\$00	23\$00	—\$—
Distribuidor	530\$00	16\$00	—\$—
Encarregados	450\$00	12\$00	—\$—
Serventes de armazenagem	410\$00	11\$00	—\$—
Guarda nocturno	390\$00	10\$00	—\$—
Movimento			
Inspectores	1.140\$00	—\$—	60\$00
Encarregado dos telegafos	610\$00	16\$00	—\$—
Primeiro ajudante	490\$00	13\$00	—\$—
Segundo ajudante	370\$00	10\$00	—\$—
Chefes de estação:			
De 1.ª classe	750\$00	22\$00	—\$—
De 2.ª classe	690\$00	20\$00	—\$—
De 3.ª classe	630\$00	16\$00	—\$—
Factores:			
De 1.ª classe	570\$00	15\$00	—\$—
De 2.ª classe	510\$00	13\$00	—\$—
De 3.ª classe	450\$00	12\$00	—\$—
Aspirantes (1)	440\$00	11\$00	—\$—
Condutores:			
De 1.ª classe	590\$00	15\$00	—\$—
De 2.ª classe	530\$00	14\$00	—\$—
Guarda-freios:			
De 1.ª	470\$00	12\$00	—\$—
De 2.ª	440\$00	11\$00	—\$—
De 3.ª	410\$00	11\$00	—\$—
Porteiros	410\$00	11\$00	—\$—
Capatazes de manobras	490\$00	13\$00	—\$—
Sub-capatazes de manobras	450\$00	12\$00	—\$—
Agulheiros:			
De 1.ª	430\$00	11\$00	—\$—
De 2.ª	390\$00	10\$00	—\$—
Engatadores	410\$00	11\$00	—\$—
Lampistas	370\$00	10\$00	—\$—
Guardas nocturnos	370\$00	10\$00	—\$—
Carregadores	370\$00	10\$00	—\$—
Material de tracção			
Chefes de depósito	1.030\$00	—\$—	45\$00
Sub-chefes de depósito	930\$00	—\$—	35\$00
Chefes de maquinistas e revisão de material	810\$00	24\$00	—\$—
Maquinistas:			
De 1.ª classe	670\$00	18\$00	—\$—
De 2.ª classe	630\$00	16\$00	—\$—
De 3.ª classe	590\$00	15\$00	—\$—

Categorias	Vencimentos	Diuturnidades (a)	Escalões (c)
Categorias:			
De 1.ª classe	510\$00	14\$00	—\$—
De 2.ª classe	470\$00	11\$00	—\$—
De 3.ª classe	430\$00	10\$00	—\$—
Revisores de material:			
De 1.ª classe	630\$00	16\$00	—\$—
De 2.ª classe	590\$00	15\$00	—\$—
De 3.ª classe	550\$00	14\$00	—\$—
Ajudante de revisor	510\$00	13\$00	—\$—
Visitador de material	430\$00	11\$00	—\$—
Electricista	470\$00	12\$00	—\$—
Capataz de limpadores	450\$00	12\$00	—\$—
Servente de carroagens	390\$00	10\$00	—\$—
Limpadores	370\$00	10\$00	—\$—
Via e obras			
Capataz geral de via	930\$00	—\$—	35\$00
Chefe de lanço:			
De 1.ª	700\$00	21\$00	—\$—
De 2.ª	610\$00	16\$00	—\$—
Encarregados:			
De obras metálicas	650\$00	19\$00	—\$—
De obras	610\$00	16\$00	—\$—
Fiel de armazém	530\$00	14\$00	—\$—
Capataz de cantão	450\$00	12\$00	—\$—
Sub-capataz de cantão	410\$00	11\$00	—\$—
Assentadores	370\$00	10\$00	—\$—
Guardas P. N. com telefone — mulheres	180\$00	—\$—	—\$—
Oficinas			
Mestre geral	1.140\$00	—\$—	60\$00
Mestre de montagem	930\$00	—\$—	35\$00
Chefe de oficinas:			
De 1.ª	690\$00	23\$00	—\$—
De 2.ª	650\$00	21\$00	—\$—
Apontador	650\$00	21\$00	—\$—
Ajudante de apontador	510\$00	16\$00	—\$—
Desenhador ajudante	630\$00	21\$00	—\$—
Salários			
Chefes de brigada	22\$40	—\$—	—\$—
Operários:			
De 1.ª	20\$80	—\$—	—\$—
De 2.ª	19\$20	—\$—	—\$—
De 3.ª	17\$60	—\$—	—\$—
De 4.ª	16\$00	—\$—	—\$—
Ajudantes:			
De 1.ª	15\$20	—\$—	—\$—
De 2.ª	13\$60	—\$—	—\$—
Aprendizes	6\$00 a 10\$00	—\$—	—\$—
Serventes:			
De 1.ª	13\$00	—\$—	—\$—
De 2.ª	12\$00	—\$—	—\$—
Guardas	15\$00	—\$—	—\$—
Central eléctrica			
Vencimento			
Chefe da central	930\$00	—\$—	35\$00
Salários			
Motorista	20\$80	—\$—	—\$—
Ajudante	15\$20	—\$—	—\$—

(a) 8 diuturnidades (ao fim dos 2.º, 5.º, 8.º, 11.º, 15.º, 19.º, 23.º e 27.º anos do quadro) que se vencem nos dias 1 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano.

(b) 4 diuturnidades de \$80 diárias (ao fim do 4.º, 11.º, 18.º e 25.º anos do quadro) que se vencem nos dias 1 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano.

(c) São em número de 6, a aplicar independentemente do tempo de serviço.

(1) Permanência máxima de 5 anos nesta classe.

(2) Permanência máxima de 2 anos nesta classe.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Abril de 1943.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.—O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, Joaquim Trigo de Negreiros.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXI

«E. T.», em comunicado de La Valeta informa que caças sobrevoaram a Itália meridional e a Sicília setentrional. Os ataques foram realizados principalmente contra as comunicações ferroviárias. Informa ainda o mesmo comunicado que foram visados catorze comboios, dos quais se incendiaram muitos vagões carregados de mercadorias.

Outro comunicado da mesma origem diz que a aviação, com base na ilha de Voleta, destruiu, desde o começo do ano, oitenta locomotivas de caminhos de ferro, no Sul da Itália, seis pontes e seis postos de sinalização.

— «E. T.», em telegrama de Londres, diz que a rádio Argel, citando as últimas informações da frente da Tunísia informa que os desgastes causados pelos recentes e ininterruptos bombardeamentos às linhas da retaguarda inimiga são consideráveis e que serão necessárias várias semanas de trabalho para reparar as comunicações por estrada e por linha férrea que se encontram, agora, sob a fiscalização do eixo.

— A mesma Agência, em comunicado do Ministério da Aeronáutica, diz que aviões Wirlwind atacaram o viaduto do caminho de ferro de Morlaix, na Bretanha.

Outros caças em patrulhas ofensivas alvejaram objectivos ferroviários dispersos na França. Todos os aviões regressaram à base.

— «E. T.», informa que as fábricas de locomotivas continuam a ser um dos objectivos da R. A. F., com prioridade. Os aviões Mosquitos atacaram as fábricas da Compagnie Générale de Construction des Locomotives Batignolles-Chatillon, na aldeia de São José, cerca de três quilómetros a Nordeste de Nantes. É um importante objectivo, uma das principais fábricas de locomotivas da França. Produzia grande número de locomotivas, a vapor e eléctricas, para os caminhos de ferro alemães. Estas fábricas podem, também, construir torres para «tanks» e complementos de peças de artilharia. Os Mosquitos atacaram em duas vagas. A primeira formação aproximou-se a cerca de 15 metros de altura e, quando as tripulações retiravam, muitas delas viram explodir as bombas no centro

da área do alvo. Poucos minutos depois, a segunda formação atacou a cerca de 300 metros. As bombas também atingiram o alvo.

— A mesma Agência, em telegrama de Valeta, informa que, uma noite, os aviões da R. A. F., com base na ilha de Malta, continuaram os ataques contra comboios na Sicilia e Sul da Itália, elevando o total dos comboios atacados desde o princípio do ano, para 129. Salienta-se ali que estes ataques são particularmente valiosos, quando a batalha pela Tunísia está travada e, por isso, cada locomotiva inimiga desmantelada deve ter importante efeito na interrupção dos abastecimentos para as tropas do Eixo.

— «R. R.» diz que o nono comboio de «Assistência ao Exército», destinado às tropas que operam na frente russa e que deixou a Itália em 24 de Fevereiro último, chegou ao seu destino, no dia 7 de Março. O comboio era formado por 35 vagões carregados de produtos e objectos de conforto, totalizando 3.919 quintais, no valor de dezoito milhões de liras.

— «U. P.» diz que o Ministério de Informações belga anunciou a organização, na Bélgica ocupada, de grupos de patriotas que, mascarados à laia dos «comandos britânicos», provocam sabotagens nas estações ferroviárias e nos serviços de caminho de ferro, bloqueando as respectivas vias e destruindo a sinalização, como tem sucedido, últimamente, em Leerbeck, Vielsalm, Bruxelas e, ainda, em Stochem, perto de Arlon, onde, pelos mesmos processos, foram inutilizados os pilares duma linha eléctrica de alta tensão.

— «E. T.», diz que aviões Mosquito, da R. A. F., realizaram uma viagem de ida e volta, de cerca de 1.200 quilómetros, dos quais 750 sobre território do Reich, ou ocupado pelos alemães, para atacar as oficinas ferroviárias de Paderborn, que estão trabalhando, ao máximo, na reparação de vagões e locomotivas para a máquina de guerra alemã que, de algum tempo a esta parte, está cada vez mais carecida de material circulante. O principal objectivo foi a oficina de reparações de locomotivas, que se distingue, perfeitamente, do conjunto dos edifícios, porque é o maior de todos e tem uma forma alongada. Os aviões Mosquito cruzaram a costa, voando a pequena altura. O ataque foi realizado por duas formações, cerca das 18 e 30, exactamente quando os operários abandonavam as oficinas para se dirigir a suas casas.

— «R. R.», em comunicado da frente leste, diz que uma bateria anti-aérea, instalada em frente de Leninegrado, destruiu um comboio soviético composto de 22 vagões, que se destinava ao abastecimento militar da cidade.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA A gravura que abaixo reproduzimos representa uma moderna carruagem sanitária dos caminhos de ferro alemães, construída duma carruagem de III classe do rápido e de cuja transformação resultou a instalação de um posto médico de consulta, uma sala de dentista e uma sala de radiografias que poderão ser imediatamente reveladas na câmara escura existente. A parte de baixo da gravura é um aspecto da sala de dentista.

ESPAÑA Foram restabelecidos os serviços rápidos com automotoras nas linhas de Madrid-Toledo e Madrid-Cuenca, conseguindo a *Renfe* combustível líquido necessário para garantir o funcionamento dos serviços por determinado tempo.

Assim, desde 1 do mês passado que funciona o mesmo serviço de automotoras entre Barcelona e Valência, restabelecido com a circulação feita três vezes por semana.

FRANÇA É de prever que as linhas férreas francesas sofram bastante no momento que passa, com este período de guerra. Lemos algures que a actividade que tinha antes da guerra a

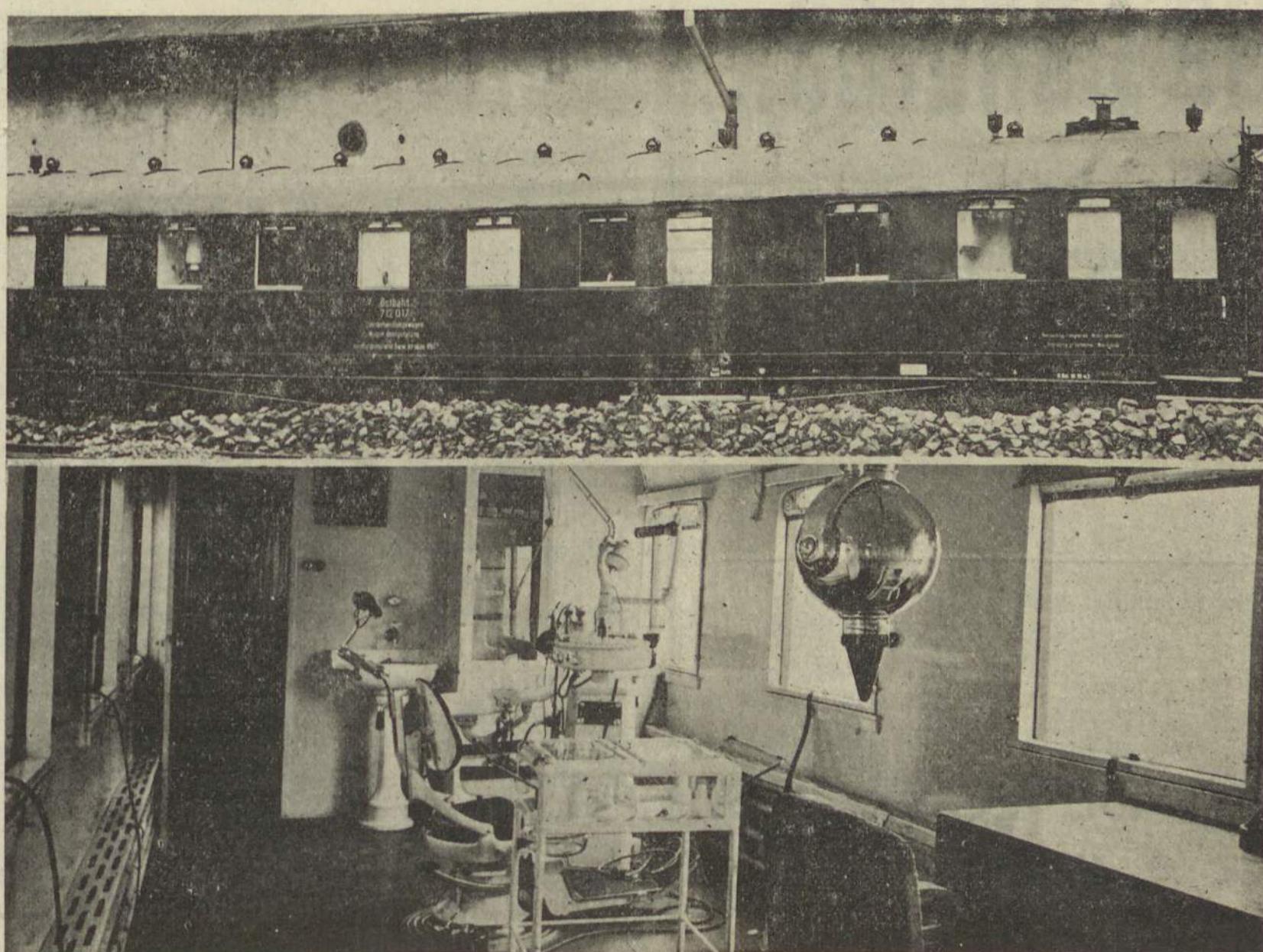
estação de Saint Lazare está bastante deminuída e decadente, com falta de corrente eléctrica, azeite, óleos, carvão, máquinas e vagões. O número de combóios indispensável para o movimento desta estação, era em 1939 de 1.100 que está reduzido hoje para 880. O movimento de passageiros era também de 100 milhões no ano de 39 e está reduzido para 90 milhões, cifra que atingiram os anos de 941 e 942.

Os parisienses suprimiram as suas habituais visitas ao centro da população de Paris, resultando fazerem uma só viagem de ida e volta, o que origina que ao anoitecer chegam a passar de 40.000 os passageiros que entram na gare das 6 e 30 às 7 para seguirem os seus destinos.

Acabaram virtualmente as comodidades do passageiro; em qualquer classe não conseguem obter cama e tanto na primeira como na segunda fazem grandes trajectos sentados em cima das malas ou nos estribos das carruagens. Os combóios diários para o Havre e Cherbourg foram suprimidos, fazendo-se, raramente, um ou dois combóios que levam o dôbro do tempo a chegar ao seu destino.

Diminuiu o tráfego de passageiros mas aumentou a vida mais de 600 a 700 por cento que antes da guerra.

Conclusão: a vida ferroviária em França, que era verdadeiramente simpática, com o seu excelente serviço ferroviário, com os seus belos combóios e magníficas carruagens, desapareceu, e sabe Deus até quando.



Nova carruagem sanitária

MADRID-LISBOA

V I D A L U S O - H I S P A N I C A

La Situación del material ferroviario al finalizar el año 1941

LA publicación reciente de la Memoria comprensiva de la actuación desarrollada por la Comisión de Material Ferroviario de la Presidencia del Gobierno hasta el final del año 1941, permite apreciar interesantes detalles sobre el estado del material ferroviario tan íntimamente relacionado con el tráfico nacional y por ende con la organización y estructura económica nacional.

Por un lado, las enormes destrucciones ocasionadas por nuestra guerra de liberación y el considerable desgaste producido por el intenso rendimiento a que fué sometido dicho material por las necesidades de orden militar en los tres años de la Cruzada, pérdidas que al finalizar la guerra y en comparación con las unidades en servicio en el 18 de Julio de 1936 pueden apreciarse en 963 locomotoras (un 34 por 100 de baja), 2.643 coches de viajeros (60 por 100) y 27.522 vagones (40 por 100), y por otro lado, las dificultades presentadas para la reconstrucción de dicho material sobre todo al iniciarse la guerra mundial en el 1 de setiembre de 1939, hizo que se planteara a la economía es-

pañola un complejo problema de cuya resolución iba a depender en definitiva la vida misma de la nación ante el fundado temor de paralización de los servicios vitales.

Los distintos organismos oficiales creados por el Gobierno para afrontar el problema organizando el sistema de transporte ferroviario tarea que culminó en la creación por Decreto de 14 de Marzo de 1941 de la Comisión de Material Ferroviario, atendiendo desde el primer momento a la solución en sus múltiples aspectos de los problemas ferroviarios con la colaboración y el decidido apoyo de la industria constructora de material ferroviario y con la de las Compañías ferroviarias.

La situación de la construcción de locomotoras para R. E. N. F. E. al finalizar 1941 era la siguiente: De las 300 locomotoras contratadas por un valor aproximado de 219 millones de ptas., han sido entregadas 23, lo cual representa certificados unos 35 millones; quedando, por lo tanto, una obra pendiente de 277 locomotoras, por un valor de 1842 millones de pesetas. Por otra parte, han sido efectuadas reparaciones en proporción de 42 locomotoras más en 1941 que las reparadas en 1940, habiéndose alcanzado la cifra en aquel año de 631 reparaciones. En cuanto a la construcción de vagones, existen contratados 6.000, de los cuales han sido entregados 965 en 1940 y 1.535 en 1941, quedando pendientes de entrega 3.500, por un valor aproximado de 74.926.000 pesetas, suponiendo un precio medio aproximado por unidad de 21.407,43 pesetas.

Resulta interesante observar el cuadro comparativo del material en servicio al final del año 1941 en relación con el año 1936. Calculado en tantos por ciento, nos da la cifra siguiente:

Locomotoras	34,39	22,79	11,60
Coches	60,30	24,55	35,70
Vagones	39,70	33,66	6,10

Respecto a la situación de la construcción de vagones para particulares al finalizar el año 1941 estaban autorizados la construcción de un total de 1.070, de los cuales fueron entregados 401, pudiendo decirse que la situación de los Parques y las Compañías de vía estrecha en primero de enero de 1936 y primero de enero de 1942 fué la siguiente:

Locomotoras, más de cinco; coches, menos 45; vagones y furgones, más 258.

En cuanto a la reparación de material de vía estrecha, se aprecia un aumento sobre los reparados en 1940 de 217 coches y 959 vagones y furgones, no existiendo datos de locomotoras.

Con los datos expuestos que se lograrán perfeccionar en cuanto se publiquen las cifras correspondientes al año 1942, puede apreciarse el esfuerzo realizado en este orden para que el material ferroviario se sitúe en condiciones de responder a las necesidades del tráfico nacional y a la resolución del problema de los transportes tan íntimamente ligado con la economía y con la defensa nacional.

(Da Información de Bilbao)

Habla Londres...

EMISIONES BBC PARA LA
PENINSULA IBERICA

EN PORTUGUÊS:

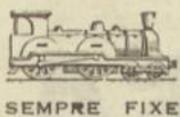
10,45 (Hora de Lisboa)	24,92 m. e 19,76 m.
12,15 > > >	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
21,00 > > >	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m. e 31,75 m.

EN CASTELLANO:

8,00 (Hora Española)	48,43 m., 41,75 m. e 40,98 m.
13,45 > > >	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
22,30 > > >	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m., 31,75 m. e 30,96 m.

**A VOZ DE LONDRES
FALA E O MUNDO ACREDITA**

O U Ç A M A B B C



Batalhão Sapadores de Caminhos de Ferro

A tradicional festa de confraternização realiza-se este ano no dia 2 de Maio

A tradicional festa anual de confraternização dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, realiza-se no domingo, 2, do próximo mês de Maio, tendo-se inscrito para o banquete, que será presidido pelo sr. general Raúl Esteves, duzentos combatentes.

A concentração está marcada para o meio-dia, no Cais do Sodré, junto da Estação da Parceria dos Vapores Lisbonenses.

Foi restabelecido o serviço "Sud-Express" — Lisboa-Hendaia

Com a circulação semanal de uma carruagem de luxo da Companhia Internacional dos "Wagons-Lits", mista de lugares-camas e simples de 1.^a classe, directa, de Lisboa a Hendaia, foi restabelecido o serviço "Sud-Express", que é feito aos domingos, pelo comboio n.^o 1.003, que parte de Lisboa-Rossio às 21 e 18 e chega a Pampilhosa às 3 e 4, e de Irun a Lisboa, pelo comboio n.^o 1.004, com partida de Pampilhosa às 0 e 29 e chegada a Lisboa-Rossio, às 6 e 49, às segundas-feiras. A referida carruagem só pode ser utilizada pelos passageiros destinados a Hendaia ou além, embarcados em Lisboa-Rossio, não sendo admitidos passageiros no percurso Pampilhosa-Lisboa.

Viagens e Transportes

O transporte de volumes de mão nas carruagens da C. P.

A C. P., no intuito de evitar a excessiva aglomeração de volumes de mão no interior das carruagens, determinou que os passageiros podem levar consigo, gratuitamente e sem despacho, os objectos portáteis (volumes de mão) que não ocupem espaço superior ao correspondente aos lugares a que tenham direito, por forma a não incomodar e a não privar desse direito os demais passageiros.

Publicações recebidas

Orfanato dos Ferroviários da C. P. — Relatório e Contas da gerência do ano de 1942.

Acaba de ser publicado o Relatório do Orfanato dos Ferroviários da C. P. e as respectivas contas da gerência referentes ao ano de 1942. A homenagem à memória de Joaquim dos Santos Júnior, falecido a 18 de Janeiro, em consequência de ter sido esmagado sob o peso de uma gigantesca locomotiva, impressiona e é feita em termos de perfeita justiça. Joaquim dos Santos Júnior foi, com efeito, como se escreve no Relatório, um missionário gentil, uma altíssima figura de apóstolo do Bem. Deve-se-lhe a criação do Orfanato, uma obra prima de organização e benemerência, que honra a classe ferroviária. Algumas condecorações ganhas por actos humanitários esmaltavam-lhe o peito. Joaquim dos Santos Júnior foi digno dessas homenagens, em vida. A sua memória merece agora uma homenagem que perpetue o seu nome e fique como lição e exemplo de bondade e alto sentimento de solidariedade colectiva. O Orfanato e o seu nome não podem andar separados.

O movimento associativo é digno de registo. Por intermédio de 10 sócios entraram 64 novos sócios. São em número de 19 os internados em diversas instituições protegidos pelo Orfanato. A verba dispensada com internamentos elevou-se a Esc. 22.567\$80, e a despesa com a aquisição do vestuário, rouparia e calçado foi de Esc. 5.399\$85.

O Conselho de Administração da C. P. elevou para 399\$00 o subsídio de Esc. 199\$00 que concedia mensalmente, com o fim de patrocinar o internamento de quatro pupilos. E a propósito desse subsídio, o Relatório faz este comentário: "Ao Ex.^{mo} Sr. general Raúl Esteves, digno presidente da benemérita Comissão do Fundo de Assistência da C. P. fica também esta instituição devendo tão importante benefício, advogado por Sua Ex.^{as} com os primores do seu carácter boníssimo."

A sede do Orfanato, por autorização do Conselho de Administração da C. P. passou a ficar instalada na Calçada do Duque, 18, tendo as obras de restauro e adaptação sido feitas por conta da Companhia, o que registamos com louvor.

À Direcção do Orfanato os nossos agradecimentos pelo envio do Relatório.

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro ou ao seu autor, Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Uma excelente conferência do aficionado Nizza da Silva

No sábado, 10 do corrente, o salão de festas do Grupo Tauromáquico «Sector 1» animou-se com uma farta concorrência, em que se viam várias senhoras, para ouvir uma conferência do distinto aficionado sr. Nizza da Silva.

Presidiu o sr. Carlos d'Ornellas, que convidou para fazerem parte da mesa de honra os srs. Eng. Cunha da Silveira, Amaral Neto, em representação da «Casa do Ribatejo», Izilio A. Silva, em representação do Grémio Lisbonense e Inácio Saraiva, redactor tauromáquico de *Os Sports*. Arquivamos em seguida as palavras com que o sr. Carlos d'Ornellas apresentou o distinto conferencista:

«Meus Senhores:

O nosso amigo e consócio Nizza da Silva honra esta noite o «Sector 1» com a sua presença e a sua palavra.

Nem o nome nem a pessoa são desconhecidos nesta casa e no meio tauromáquico. A esta agremiação vem prestando o nosso ilustre consócio relevantes serviços, desde os tempos em que o falecido e saudoso dr. Bossa da Veiga pugnou corajosamente pela pureza da «Festa Brava». Com efeito, Nizza da Silva, «aficionado intransigente, de antes quebrar que torcer, grande paladino da Festa integral, do toureio de «verdad», como, recentemente, o definiu, com estas mesmas palavras, o bisemanário *Os Sports*, tem o seu nome e a sua acção brilhantemente ligados à tauromaquia portuguesa.

A «aficion» deve-lhe, inquestionavelmente, grandes serviços. Seria injustiça não reconhecê-los ou sequer lembrá-los.

Mas, para que não tomem por lisonja ou excesso de amizade o elogio de Nizza da Silva, conferente desta noite, em vez de palavras nossas preferimos repetir o que o já referido e citado jornal *Os Sports* escreveu a seu propósito, em 24 de Março d'este ano.

São palavras justas. É, pois, com grande prazer que vamos repetí-las agora:

«Nizza da Silva, desde muito novo, quer nas brincadeiras com bezerros, quer nas colunas dos jornais, guiando os primeiros passos dos que ambicionam ser toureiros, ou orientando campanhas em prol dum toureio melhor, embora nacionalista, tem trabalhado com dedicação e persistência por aquilo a que nós, os aficionados, chamamos a «Grande Causa».

Os Sports, linhas abaixo, acrescenta o seguinte:

«Uma das facetas mais curiosas de «aficion» de Nizza da Silva é, sem dúvida, a sua invulgar predisposição para ensinar as primeiras letras da «cartilha tauromáquica», àqueles que, ainda pequenos, sonham, já, com as grandezas e glórias do toureio».

A apresentação de Nizza da Silva está feita. Vamos agora ter o prazer de o ouvir. Serão palavras de mestre as que vamos escutar. Desnecessário, por isso, chamar a atenção de V. Ex.^{as} para o que o nosso querido amigo vai expor».

O sr. Nizza da Silva, que expõe com brilho, recordou na sua interessantíssima conferência, os grandes mestres toureiros de há trinta anos e a sua trágica morte. Traçou o perfil de Maera, que tanto auxiliou a pobreza de Lisboa, fez passar pela lembrança da assistência a figura curiosa e corajosa de Joaquim Moça e teve palavras de justiça para com o novilheiro Augusto Gomes.

O sr. Nizza da Silva recebeu, no final, fartos e prolongados aplausos pela sua excelente conferência.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1893)

Linhos vicinaes em Portugal

Sabemos que deve ser presente no ministério das obras publicas por um grupo financeiro português um projecto para o estabelecimento de uma importante rede de caminhos de ferro vicinais, no nosso paiz, abrangendo uma extensão de 4.719 kilómetros.

As linhos serão construídas sobre as principais estradas reaes e districtaes e divididas em tres zonas, sendo 2.019 kilómetros na do norte; 1.457 na do centro, e 1.243 na do sul.

O projecto suppõe um custo médio kilometrico de 100.000\$000 réis, o que eleva o custo total da rede a uns 45.000 contos dos quaes 6.000 seriam capital acções e o resto obrigações.

N'aquelle custo kilometrico comprehendem-se as obras d'arte, tunneis, viaductos, acquisitiones de terrenos proprios, etc., sempre que as linhos tenham que sahir das estradas, por não permittirem a larguezza, planta ou o perfil d'estas o seu estabelecimento nas valetas das mesmas.

O material circulante e algum fixo e as proprias estações serão de um sistema especial. Aquelle permetterá a passagem em curvas de pequeno raio e a subida de rampas até 8 por cento.

As pontes serão de madeira com fundações em alvenaria e de um systema muito sólido e garantido, segundo o que nos foi assegurado pelo auctor do projecto.

As estações serão de duas classes; umas fixas e outras ambulantes, podendo ser montadas em 24 horas no local em que as exigencias de um trafego periódico o justifiquem.

É esta uma perfeita originalidade d'este projecto, que em verdade constituirá uma importante base de economia da exploração.

Estes edificios ambulantes são constituídos pela juncção de diferentes peças todas de 1,50^m de largura que se adaptam umas ás outras por meio de parafusos, formando um vestíbulo, escriptorios para o chefe e telegrapho, sala de bagagens, habitações para o pessoal, etc., tendo separados um caes coberto, outro descoberto, e uma latrina.

No material de mercadorias ha tambem uma innovação importante.

Os wagons serão constituídos por caixas volantes que se separarão do leito, podendo ser transferidas, por meio de guindaste, para sobre os wagons plataformas das linhos de via larga, completando-se cada wagon d'estes com 4 caixas-wagons da via reduzida.

Esta disposição tem a vantagem de evitar o transbordo de mercadorias, parcialmente, volume a volume.

A via adoptada no projecto é de 0,75 em carris de 18 kilos, sobre travessas de madeira ou metalicas.

Occupar-nos-hemos mais largamente d'este importante projecto, de que por enquanto nos limitamos a dar noticia resumida, e fal-o-hemos não só dando todos os minuciosos detalhes sobre os pontos em que elle se funda e justifica, como analysando as suas condições, meios de estabelecimento e resultados. O assumto é, como se vê, importantissimo e merece um aturado estudo.

Espectáculos

Panorama da Temporada TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

TEATRO DE MESTRE GIL — (Fantoches)

É certo e sabido que tanto os meúdos como os graúdos param e ficam extáticos quando vêm uma barraca de fantoches. Não sei o que os atrai, se a pobreza da indumentaria, se o manejar dos «cacetes», se a voz fanhosa desses «robertos».

Pois agora já os meúdos e graúdos têm um teatro, bonito, intitulado Teatro do Mestre Gil, pequeno teatrinho de fantoches ou mais propriamente de bonecos, alguns com a «vera effigie» dos artistas portugueses conhecidos de todos os que freqüentam os teatros, sendo perfeitíssima a imitação das vozes dos mesmos.

Situado no antigo café do Coliseu dos Recreios, esse pequeno teatrinho vem preencher uma lacuna muito grande, devida única e exclusivamente a Augusto Santa Rita e Júlio de Sousa, respectivamente director artístico e «fazedor» dos bonecos, que com uma perfeição extraordinária e dentro de uma boa mise-en-scéne, podem representar tudo quanto seja susceptível de representação.

Essa organização ficará no coração dos lisboetas, e as expressões dos fantoches, ficam gravadas na nossa mente e na nossa sensibilidade.

Os directores das diferentes companhias teatrais, certamente invejarão Augusto Santa Rita e Júlio Sousa, porque os «actores em carne e osso» falam e raramente obedecem. Os de Santa Rita e Júlio Sousa, obedecem e nunca falam.

Júlio de Sousa mais uma vez mostrou quão grande é a sua arte de escultor. Santa Rita poeta mimoso que está sempre prodnizando contos para crianças, marcou com letras de ouro esta sua iniciativa.

Em Itália há o teatro «dei piccoli» de Vittorio Poddreca. Em Portugal há o teatro de «Mestre Gil» de Santa Rita e Júlio Sousa.

Para inauguração do pequeno teatro, fez-se uma sessão para convidados.

O minúsculo palco e proscénio estão muito bonitinhos, pintados por Carlos Ribeiro. Ao lado do palco, maquette de

Jorge de Matos Chaves, há duas frisas: uma que foi ocupada pelo boneco «Gil Vicente», outra pelo boneco «corregedor».

Três pancadas de Molière. Um fantoche apresenta as peças: «O Auto da Barca do Inferno» de Gil Vicente, que o grande poeta Afonso Lopes Vieira adaptou com grande felicidade para as crianças. Substituiu as figuras do Auto por outras como sejam o mentiroso, o guloso, a mexeriqueira, o homem que corta as árvores, o homem que faz mal aos animais e dois professores. E assim conforme as maldades ou as bondades, «o diabo» e o «anjo» os levam para as suas barcas. Aplausos imensos.

Segue-se «A cabrinha mé-mé, o birro e o papagaio» comédia de Santa Rita, fazendo com que os meninos e meninas estudem sempre e aprendam, para serem grandes na vida e úteis à sua Pátria. Mais aplausos.

Finalmente «Grande Parada» pretexto para mostras de bonecos com a fisionomia dos artistas. Vilaret (recitando) Maria Luiza, Francis e Ruth (bailando), Herminia Silva; Silvestre Alegrim e Beatriz Costa (cantando), Maria Matos (silencioso) e Erico Braga, como animador e com uma «pose fantástica. Nos intervalos música por bombo, pratos, gaita de foles, tambor, enfim, autêntica música para fantoches.

A peça de Luiz Oliveira Guimarães «Grande Parada» foi talvez dedicada aos graúdos, pois os meúdos conhecem mais facilmente o «buchu e o estica» do que propriamente os nossos actores. A peça está cheia de espírito.

Os trabalhos apresentados são previamente gravados em discos e depois ampliados por autofalantes, sendo enorme o trabalho dos «fantocheiros» que se limitam, e já não é pouco, a sincronizar os movimentos dos bonecos com o que o disco reproduz. Anita Patrício ensaiou muitíssimo bem os grupos.

Os interpretes do primeiro espectáculo foram:

Anita Patrício, Mariamélia, Daniel Martins, Fernanda Odonell, Maria Pedrosa, Dulce Gomes, Cesar Viana, Ferreira da Costa, Humberto Mergulhão, Guedes de Dón.

Os «fantocheiros» são Maria Manuela Figueiredo, Arminha Fernandez, Francisco Machado, Augusto Pereira, Serafim Alves Simões, José Dias Santos, António Henriques de Almeida e Antónia Dias.

Qual é a finalidade do teatro «Mestre Gil?». Educar o gosto das crianças, expondo aos seus olhos um novo sentido estético da Natureza e dando às suas pupilas viciadas pela rotina e ramerrão quotidiano, uma concepção nova e uma inédita visão, missão daqueles que a Providência distinguiu e escolheu para condutores das gentes «Creanças Grandes ou Creanças Pequenas».

Não podem pois alegar ignorância os pais de família. Já

sabem que há um pequeno teatro para os seus filhinhos podem passar uns momentos alegres e divertidos.

As crianças não tinham divertimentos próprios. A não ser o «jardim zoológico dos pequeninos» e os «palhaços» no Coliseu, o resto não lhes interessava. Digo isto para aqueles que educam os filhos como deve ser, porque há pais que não se importam que os filhos andem na «galderice», freqüentando cinemas e aprendendo coisas que nunca deviam saber enquanto de tenra idade.

Aparece um teatro de fantoches, um teatro para miúdos e miudas, e agora é que é aproveitar, levando-os a ver um espetáculo que lhes interessa e onde podem tirar proveito das lições que ali lhe são ensinadas, quer no «Auto da barca» quer na «Cabrinha, papagaio e burro».

Agora um conselho à emprêsa:

Devem arranjar um estrado inclinado para que as crianças possam ver o que se passa no palco. É certo que o proscenio está muito alto, mas, se aparece uma dessas senhoras com grandes chapéus ou minúsculos chapéus colocados às três pancadas, como é moda, as crianças que estiverem por detrás delas não veem coisa alguma. A não ser que coloquem as crianças à frente e os graúdos atrás. Mas, pode haver crianças que não se queiram separar das famílias!

Também deve ser abolido o espetáculo das 22 horas, pois a essa hora devem as crianças ir para a cama e não para a pândega. Fazerem dois espetáculos de dia e um à noite, aí por volta das 21 horas e meia, mas, só para os adultos, pois êstes também gostam de ver «fantoches», como disse no princípio desta crónica.

É bem certo o ditado que «duas vezes somos crianças».

VARIÉDADES — O Inferno

Dizem os cartazes e reclamos que é «O Inferno» a última peça que a Companhia Maria Matos apresenta, durante esta temporada, e acredo piamente que assim seja, porque a época teatral, em Lisboa, vai bastante adiantada.

Li, não sei onde, que as mulheres são seres pueris e incompletos e os homens, são poucos aqueles que sabem fugir às suas manobras falsas e intantis. Por isso não é para admirar que, na lotaria do amor, sejam poucos os que têm a sorte grande, muito poucos os que têm o mesmo dinheiro ou proximação e vulgaríssimos os que não têm sorte alguma.

Isto vem a propósito da peça em três actos «O Inferno», que está atualmente em cena no Variedades, estreada aqui há anos no Ginásio, quando era o tempo do riso, é original de António Paso e Joaquim Abati. Esta peça foi traduzida por João Soler, e agora aparece um Sr. Fernando de Almeida a dizer que também a traduziu. É claro que já lá vai uma porção de anos, e estou convencido que este último se limitou a aligeirar a peça para ser representada em duas sessões, e a meter-lhe de sua casa, como se costuma dizer, umas piadas aos gazogénios, à falta de carne e a uma estação emissora estrangeira, tornando-a assim mais actualizada.

O assunto da peça «O Inferno» é sempre as sogras que fazem de fel e vinagre os genros, para poderem ter a honra de ser consideradas mães. E assim fazem com que as filhas e as amigas das filhas, lhes sigam o exemplo, tornando-as terríveis para os maridos, quer por nervosismo, quer por maldade.

O caso de «O Inferno» é o de muitos casais que vivem em permanente discórdia porque os génios não se coadunam, e que ainda mais se irritam quando lhes entra pela casa a sogra, que, nem de barro deve estar à porta. É claro que há exceções. Há sogras que sómente têm este nome, por serem mães de um dos conjuges.

A peça do Variedades faz rir, e foi certamente o motivo por que foi escolhida para ser traduzida e representada pela companhia Maria Matos.

Esta artista tem uma soberba criação na «Clara», sogra, mas, desta vez espanhola, com um grande tic nervoso, a-pesar

de garantir que está sempre calma. Maria Helena, na «Eva», foi correctíssima, tendo herdado de «Clara» o nervosismo irritante. Tão depressa quere, como não quere, etc., etc.. Maria Schultz, na «Valeriana», mostra que o seu nome, não está com o seu feitio. Atacada de nervosismo, pegado por «Clara» e «Eva», não o sabe demonstrar, dando a impressão de que nunca se zangou nem esteve nervosa. Feliz criatura é esta. Eunice Colbert na «Margarila» deu-lhe toda a verdade, sendo «coquette», como manda a Agência que a colocou na casa afim de ser o «pomo» para o divórcio. Hortense Rizzo foi uma «Firmina», creadita simpática e tão nervosa como a patroa e a mãe da patroa.

Dos homens temos Alfredo Ruas, mestre em caracterização, mas, desta vez apresentou um «nariz» desproporcionado, e que interpretou inteligentemente o papel de «Plácido», marido que conhece muito bem as qualidades e defeitos da esposa, de que é vítima. Luiz Campos, no «Angelo» deu realce à figura, querendo moderar os nervos da mulher, sem nunca o conseguir. Vital dos Santos num advoga o bondoso e inteligente, ao mesmo tempo que «atiradiço». Benamor num médico que segue o sistema «similia, similibus curantur». Quando uma pessoa está nervosa, deve ser ainda mais irritada, afim de que os nervos quebrem. Decorou muito bem a série de termos empregues na medicina. Palma tem pouco que fazer no «Morales», agente de uma companhia de «fazer enredos». Costa Andréa, foi um gendarme bastante «Cândido».

Cenários razoáveis e encenação boa de Maria Matos.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 21,30 — «O filho da selva».

OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 «Feras humanas».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

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 cieiro.

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

O GLYCOL cura o «cristado» do Sol e o «queimado» da Praia.

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

G
L
Y
C
O
L

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 sêlos do correio, nome e morada

P A R T E O F I C I A L

 MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 62, 2.ª série, de 16 de Março, publica o seguinte:

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de alienação do material circulante da linha do Vale do Lima e vários pertences, conforme lista pormenorizada que faz parte integrante do mesmo processo, que se proceda à venda do mencionado material pela importância de escudos 12.000.000\$00.

O «Diário do Governo» n.º 67, 2.ª série, de 22 de Março de 1943, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, a contar de 10 do corrente, passou à situação de reforma o médico especialista de ortopedia dr. José de Sousa Feiteira Júnior, que se encontrava ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em harmonia com a regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927, e que à data do referido arrendamento tinha a mesma categoria e pertencia à rede do Minho e Douro.

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 13 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 17, foi nomeado o engenheiro director geral dos caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, para ir a Madrid em missão oficial de serviço, a fim de tratar de assuntos relativos ao aperfeiçoamento das ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha, com a ajuda de custo diário de 600\$00 e o direito ao reembolso das despesas de transporte. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 50, 2.ª série, de 1 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Estudo, 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 sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 250m²,29, à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 85,460.58 e 85,492.10, 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 da Estação de Santa Comba Dão, freguesia de Vimieiro, concelho de Santa Comba Dão, distrito de Viseu, e confronta ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com António Correia Pinto.

A venda 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 61, 2.ª série, de 15 de Março, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do decreto n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 35 metros quadrados, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, de 23 de Fevereiro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 49, 2.ª série, de 27 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente à Direcção Geral da Fazenda Pública e cuja área é de 45 metros quadrados.

O «Diário do Governo» n.º 67, 2.ª sér e, de 22 de Março, publica os 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 sejam declaradas sobrantes quatro parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 219m²,52, 21m²37, 67m²,06 e 155m²,19, à direita da linha férrea do Vale do Corgo, entre os quilómetros 60,134,50 a 60,181,06, 60,184,36 a 60,219,97, 60,222,61 a 60,301,50 e 60,342,07 a 60,419,90, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Vrea de Bornes, concelho de Vila Pouca de Aguiar, distrito de Vila Real, e confrontam ao norte e poente com João Maria Ribeirinho e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulamentada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
— GÂNCIA —

À venda	Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22
	» ROYAL — Rua da Graça, 112
	» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51
	» EDEN — » » » » 37
	» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Imprensa

«DIÁRIO DE LISBOA»

Entrou em novo ano de publicação o nosso presado colega «Diário de Lisboa», brilhante diário da tarde que se publica na capital.

Ao seu ilustre Director, sr. Dr. Joaquim Manso e, na sua pessoa, a todos quantos trabalham dedicadamente no «Diário de Lisboa», apresentamos as nossas sinceras felicitações, com os melhores votos de prosperidades.

«TODO»

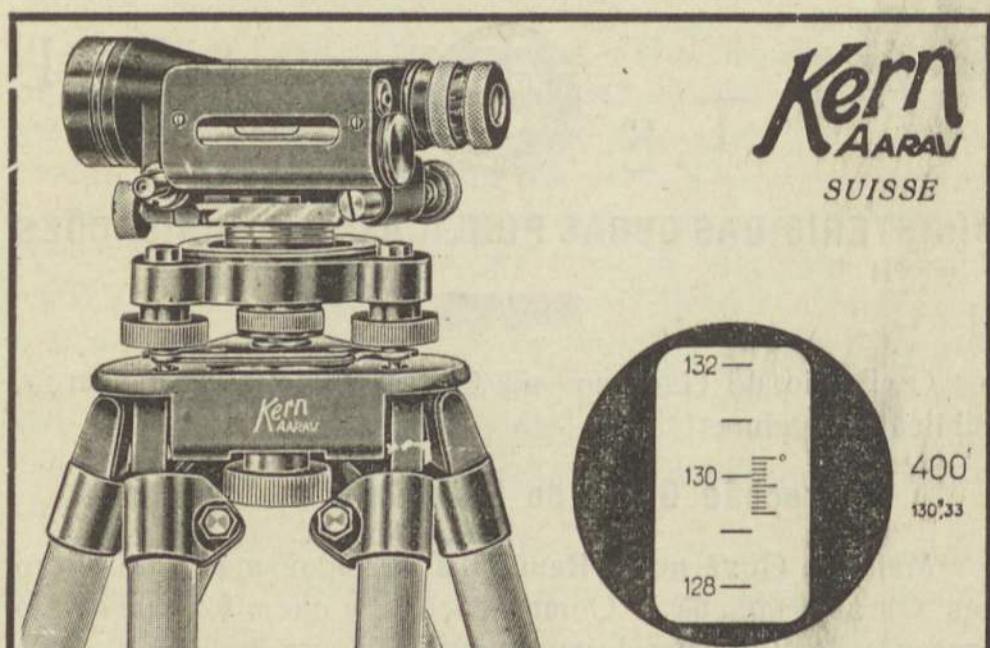
Recebemos o 1.º número da revista mensal ilustrada de Madrid «Todo», com interessantíssimo texto em 72 páginas de excelente aspecto gráfico com numerosas fotogravuras. Do súmario constam artigos, reportagens e crónicas de palpável actualidade, dentre os quais destacamos *La história de los modernos buques de combate* pelo contra-almirante Lutzon, *Carta de Nova-York* por Ale. Mulligan, *Carta da Turquia* por Ismat Bey, *Como viven en Lisboa los refugiados de algunos países* por Jorge Ramos, *Panorama Mundial Literário*, etc.. Insere secções de bridge, da mulher, variedades, contos e novelas, questões técnicas, filatélica, mundanismo, etc.. Felicitamos a nova revista cuja redacção está instalada em Lagusca 28, Madrid.

«UBERSEE POST»

Recebemos o n.º 5 da edição italiana da revista de assuntos económicos «Ubersee Post», que em Leipzig se publica. Excelentemente colaborada, apresenta impecável aspecto gráfico e vem recheada de oportunos artigos que interessam a todos os industriais e comerciantes.

Brindes e Calendários

Da Companhia de Seguros «Tranquillidade» fundada no ano de 1871, recebemos um interessante calendário, que agradecemos.



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, cômodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária.

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª

GASOGENIOS **FIXE**

OS MAIS

SIMPLES
LEVES
ECONOMICOS &
BARATOS



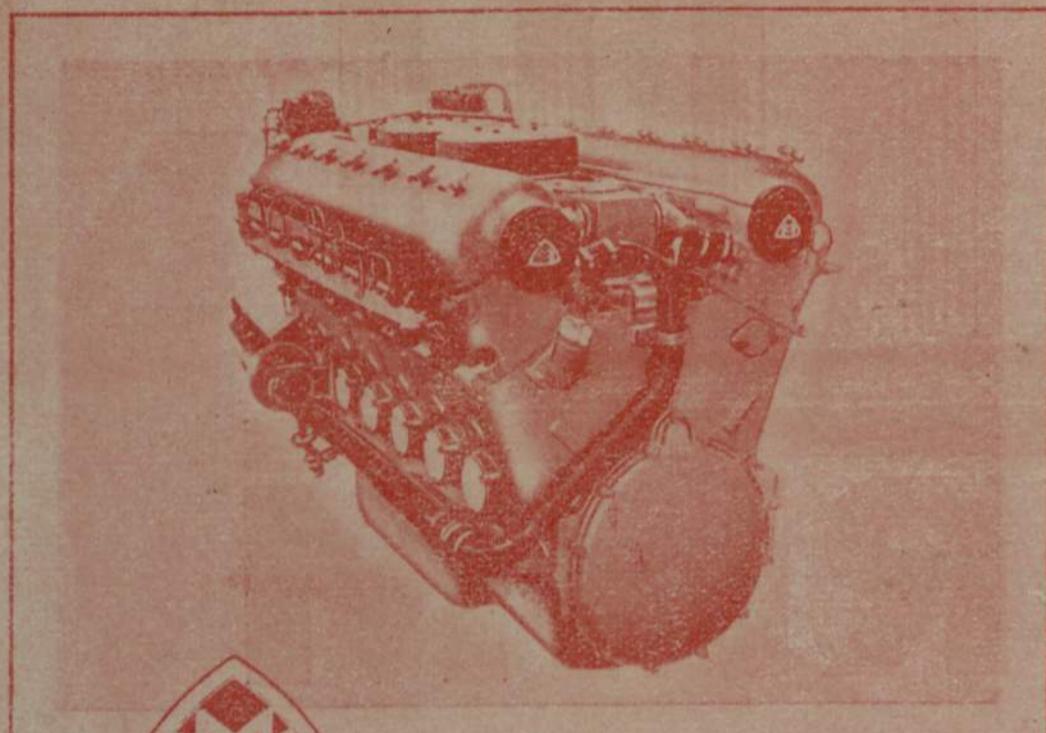
Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV.
n = 1400 r.p.m.



Maybach

**ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS**

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN



BERLIM

A ALEMANHA FALA!

Actualidades em Lingua Portuguesa

NOVO HORÁRIO (Hora de Verão)

Horas		Estações	Ondas Curtas
13,30 às 15	«HORA PORTUGUESA»	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s.
15	NOTICIÁRIO	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s.
18,45	NOTICIÁRIO	{ DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s. 25,51 m. 11.760 kc/s.
21,30	NOTICIÁRIO	{ DJQ DXU 9 DJI	19,63 m. 15.280 kc/s. 31,28 m. 9.590 kc/s. 41,15 m. 7.290 kc/s.
21,45	NOTICIÁRIO	{ DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s. 25,51 m. 11.760 kc/s.
22,15	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	{ DZC DXU 9 DJI DJQ	29,16 m. 10.290 kc/s. 31,28 m. 9.590 kc/s. 41,15 m. 7.290 kc/s. 19,63 m. 15.280 kc/s.
22,30	NOTICIÁRIO E NOTA DO DIA	DXU 9	31,28 m. 9.590 kc/s.
0,45	NOTICIÁRIO	DXX	48,00 m. 6.140 kc/s.