

13.^º do 54.^º ano

Lisboa, 1 de Julho de 1942

Número 1309

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

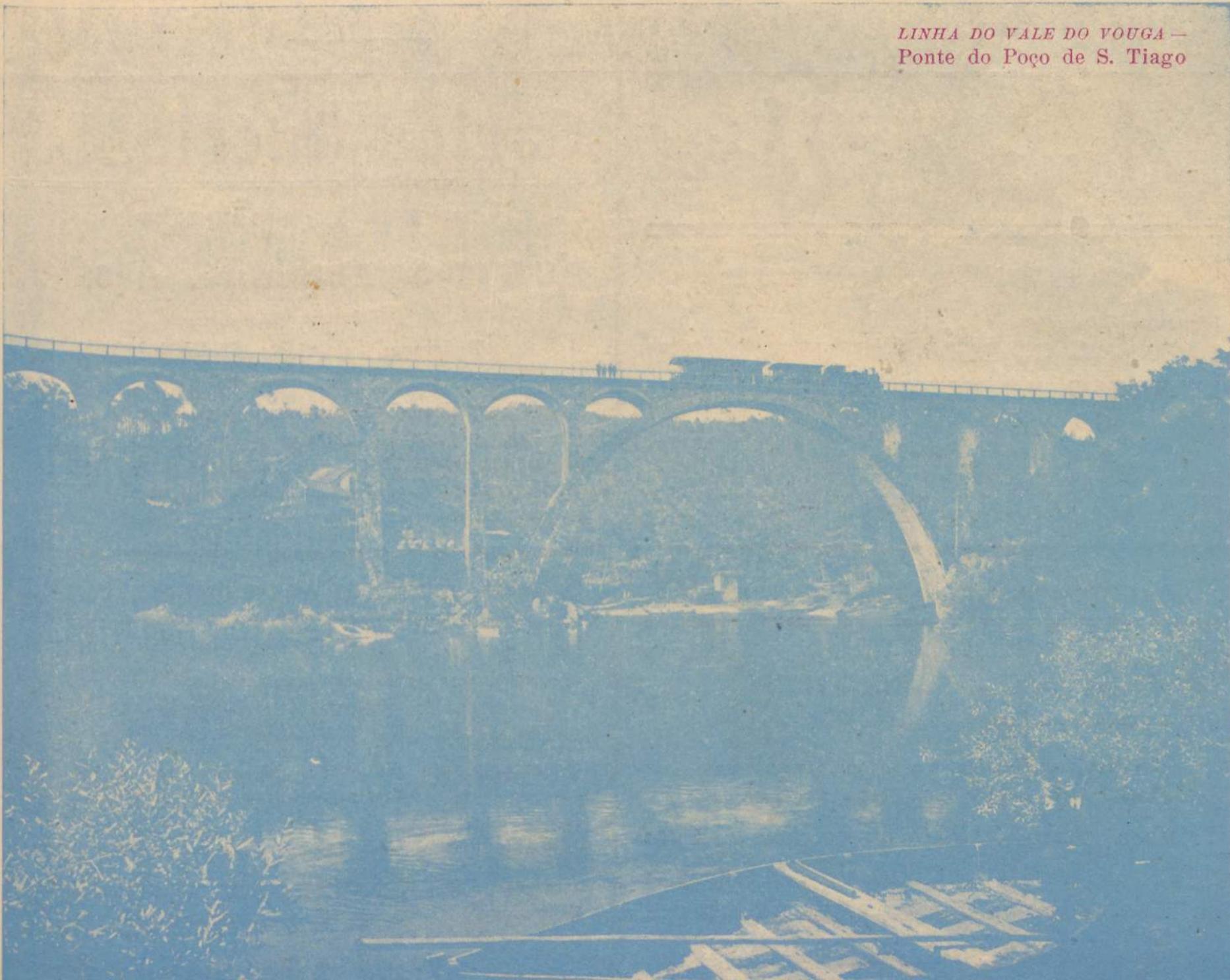
REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Séca, 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 Séca, 7, 1.^º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

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



GERMANO

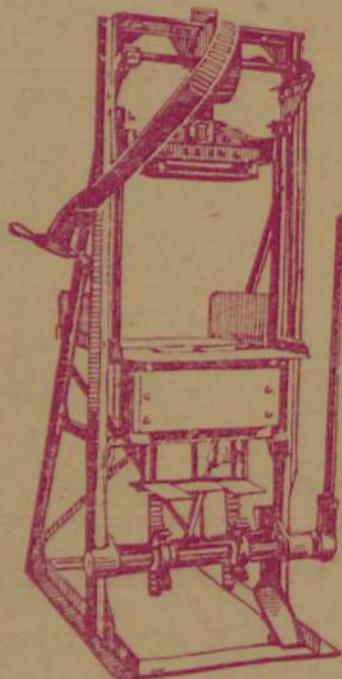
SERRALHARIA CIVIL



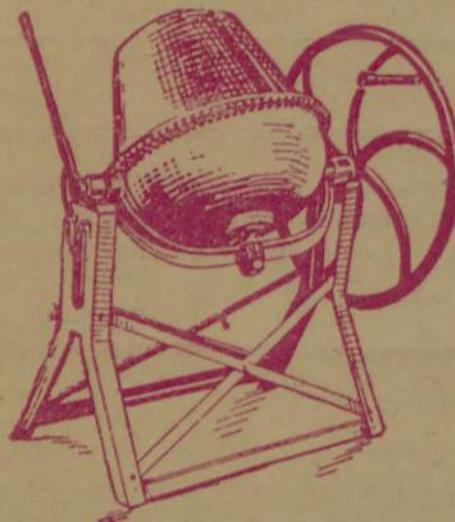
MACHADO

MECANICA E FORJAS

MÁQUINAS PARA BLOCOS DE CIMENTO E BETONEIRAS



MONTAGEM E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS—PORTÕES, PILARES, GRADEAMENTOS, ESTUFAS E CASAS FORTES—CONSTRUÇÃO DE SALAMANDRAS—FOGÕES DE SALÃO E DE COZINHA, COM E SEM ÁGUA QUENTE, PARA PARTICULARS, EXÉRCITO E HOTEIS—ENCANAMENTOS PARA ÁGUA E VAPOR



Calçadinha do Tejolo, 45-A

(AS ESCOLAS GERAIS)

TELEFONE

27237

Lisboa

August Veith

Produtos Químicos e Farmacêuticos

Representante das casas:

KNOLL A.-G., LUDWIGSHAFEN, RHENO**LUITPOLD-WERK**, MUNICH, e outrasRUA DA PALMA, 146-2.^o—LISBOA

Carlos Guérin, L.^{da}

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

RUA DO ARSENAL, 108, 2.^o

Telefone 2 9533

Endereço Telegráfico HERKELLIS

Despachos, Transitos, Seguros e armazens, Grupagens para importação e exportação Terrestres e Marítimas.—Agentes nos principais portos, cidades e centros comerciais e industriais no estrangeiro

Não compre mobílias sem ver...

OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
REDUZIDOS PREÇOS

que a nossa casa lhe apresenta

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos
Trocámos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 62.931 ou visite a Casa

JOÃO ANTÓNIO BARBOSA
na Rua Ferreira Borges, 70—LISBOA

Compramos recheios de casas completas

AVALIAÇÕES GARANTIDAS

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, L.^{da}Importadores de carvão, coke, briquetes e antracite
Agentes das seguintes companhias de navegação:

HAMBURG—AMERIKA LINIE
DEUTSCHE AFRIKA—LINIEN

Correspondente da casa: **Schenker & C.^o**
Transportes internacionaisAgentes da **Lufthansa A.-G.**
Mercadorias, Sub-agentes de passagens

Escritórios { PR. DUQUE DA TERCEIRA, 20 E 24-2.^o
P. B. X. 2 8029—2 9725—2 9726
END. TELEG.: «DEPÓSITOS»

Depósito { DOCA DE ALCANTARA
ROCHA DE C. D'OBIDOS—TELEF. 6 2782

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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 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

1309

I—JULHO—1942

A N O L I V

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

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

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrazados 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:

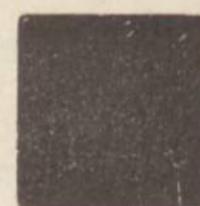
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

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

Interessante perspectiva da estrada que liga Castelo de Vide a Marvão	299
Ainda A Direcção Geral dos Transportes de Moçambique em 1940, pelo Coronel de Eng. ^a Alexandre Lopes Galvão	301
Uma visita a Loulé, por J.	304
Colónia de Férias para filhos de ferroviários	306
Impressões de viagem, por Carlos d'Ornellas	307
Para a história das descobertas, pelo Coronel de Eng. ^a Carlos Roma Machado	309
Visitas oficiais ao Barreiro	311
A Guerra e os Caminhos de Ferro	312
Espelho das águas do Tejo, foto Eng. ^o Tavares de Castro	313
Teófilo Braga, poeta lírico	314
«Manual do Viajante em Portugal»	315
Guimarães — Estátua de D. Afonso Henriques	316
Publicações recebidas	317
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	319
Os Açores no Continente	319
Abrantes, antiga residência de reis, está a modernizar-se	320
Os novos carros filoviários articulados italianos	323
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	325
Linhas estrangeiras	327
Comércio de Lisboa	328
A Assemblea Geral da C. P., por C. O.	329
Ateneu Ferroviário	331
«Casa do Ribatejo»	332
Caminhos de Ferro Coloniais	332
Confraternização de jornalistas italianos e portugueses	333
Há 50 anos	334
Vida Ferroviária	334
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por Alexandre F. Settas	335
O Jardim Zoológico de Lisboa, por Cunha Corrêa	336
Panorama da Temporada Teatral, por Miguel Coelho	337
Parte Oficial	339



Interessante perspectiva da estrada que liga Castelo de Vide a Marvão



MOBÍLIAS — ESTOFOS — CORTINADOS
TAPEÇARIAS — CERÂMICAS



Rua Serpa Pinto, 12-B (Chiado)

LISBOA — Telefone 2 1340

Teleg.: **SAGAMA**

Telef. { 23 779
22 202 P. B. X.

Tomaz Sanches da Gama & C.º, L. da

TOROS PARA MINAS — POSTES TELEGRÁFICOS — MADEIRAS
PARA CONSTRUÇÕES — TRAVESSAS PARA CAMINHOS DE
FERRO — IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

RUA DE S. JULIÃO, 190-1.
LISBOA (Portugal)

Ainda A Direcção Geral dos Transportes de Moçambique em 1940

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O ano de 1940 ficou assinalado por forma memorável nos anais da vida portuguesa, metropolitana e ultramarina.

As obras novas inauguradas na Colónia de Moçambique, pela Direcção Geral dos Transportes, neste ano áureo, foram numerosas e importantes.

Assim: Foi inaugurada a grande ponte sobre o Rio Incomati, crismada com o nome de «Ponte de Presidente Carmona»; foi inaugurado um novo ramal da linha férrea de Gaza com cerca de 32 quilómetros de extensão; foram inaugurados 31 quilómetros da linha férrea de Tete e 32 quilómetros da linha de Moçambique; foram inaugurados hangars no aeroporto de Lourenço Marques, pistas no aeródromo de Quelimane; foi inaugurado um bairro operário em Lourenço Marques; uma instalação de águas em Nampula, etc., etc..

Por esta simples resenha se vê quão grande foi a actividade constructiva destes serviços no ano referido.

As novas construções de caminhos de ferro

No ano de 1940 estavam em construção na Colónia os seguintes caminhos de ferro:

Linha de Limpopo.

Linha de Tete.

Linha de Moçambique.

Ramais de Gaza

O número de quilómetros dados por concluídos e entregues à exploração foi de 54 cabendo 22 ao ramal de Gaza e 32 à linha de Moçambique, que atingiu o quilómetro 442 em Namitarara.

Numerosas obras d'arte foram construídas e algumas de importância como a ponte sobre o rio Malema; a ponte sobre o rio Incomate; a ponte sobre o rio Chassimbe; a ponte sobre o rio Goma, etc..

Foi no caminho de ferro de Tete que maior número de obras de arte foram feitas. O terreno por onde o traçado se desenvolve, a margem esquerda do rio Zambeze, é muito ravinado obrigando a construir numerosas pontes, pontões e aquedutos.

Na construção de novas linhas foram dispendidos 42.930 contos. E em novas instalações e novas obras nas linhas já abertas à exploração foram dispendidos 43.904 contos.

O capital do 1.º estabelecimento computado em 1.101.062 contos em 31 de Dezembro de 1939 ficou em 31 de Dezembro de 1940 em 1.172.537 contos.

Houve pois um aumento de capitalização de 71.475 contos, inferior aos dispêndios feitos com as novas linhas e com as novas instalações, consequência de depreciações feitas.

Este capital de 1.º estabelecimento teve as seguintes proveniências:

Valores entregues pela Fazenda Nacional	700.907 contos
Dotações do Governo da Colónia . . .	134.617 *
Dinheiros provenientes da exploração . .	337 013 *
Soma. . .	1.172.537 contos

Estes números diferem dos apresentados no Parecer do Conselho Fiscal a pag. 4 onde se dá para saldo da conta de estabelecimento 1.147.045

contos, havendo uma diferença para menos, de 25.492 contos.

E há ainda a notar que a pag. 57 do Relatório, sob a rúbrica Capitalização se diz que o aumento de capital foi apenas de 39.003 contos. Também ali se diz que a contribuição do Governo para a construção de linhas férreas foi apenas de 100 contos!

Os recursos para fazer face às despesas com as novas construções e com as novas obras e melhoramentos saíram das reservas do caminho de ferro, distribuídos por vários fundos: fundo de melhoramentos; fundo de renovação e fundos de reserva, etc.; e ainda do fundo do fomento da Colónia para o qual o caminho de ferro contribue anualmente com 15.000 contos.

A exploração, sem incluir qualquer remuneração ao Capital do 1.º estabelecimento, deu um lucro de 53.910 contos que foram reforçar os vários fundos: de melhoramentos e de renovação, e de reservas.

Do fundo de fomento da Colónia recebeu a Administração, em 1940, um total de 35.010 contos que adicionados ao saldo de 18.594 contos do ano anterior prefiseram a soma de 53.604 contos que foram gastos no caminho de ferro de Tete, no de Moçambique e ainda nos estudos do pôrto de Nacala, restando, no fim do ano um saldo 405 contos apenas.

Estudos de caminhos de ferro

O caminho de ferro de Tete, para alcançar o seu primeiro objectivo precisa atingir as minas de carvão do Moatize.

Os estudos definitivos foram levados, durante este ano até lá. O ramal destinado a servir as minas e que eventualmente poderá ser prolongado até às margens do rio Zambeze, em frente de Tete, sai do quilómetro 255 do caminho de ferro. Para além deste ponto já estão feitos os reconhecimentos e os ante projectos dos trôços que se estendem até ao quilómetro 565.

Ainda neste ano, em Dezembro, se iniciaram os estudos de um ramal para a Angonia, uma das regiões de mais largo futuro agrícola que a Colónia de Moçambique tem.

O traçado da linha de Tete está orientado no sentido noroeste e vai dar à fronteira norte do distrito em Missale, onde existem umas já notáveis minas de ouro, actualmente de novo em exploração.

No seu trajecto, o traçado de caminho de ferro passa por Furancungo, já bastante conhecido pelas suas possibilidades agrícolas, e por ser um nó de comunicações interessante, do distrito.

Com a brigada que fez êstes estudos dispendeu a administração 895 contos.

No caminho de ferro de Moçambique também se fizeram estudos dignos de registo.

A construção dêste caminho de ferro ficou praticamente nas margens do rio Lurio, pois atingiu Namitata, ao quilómetro 442.

Do Lurio para diante, foi abandonada a directriz primitiva que conduzia ao lago Chirua com o objectivo de prolongada, servir o Nyassaland inglês, porque êste protectorado se encontra já servido por uma linha férrea que tem por testa marítima o pôrto da Beira. Foi por isso resolvido dirigir o traçado para norte com o objectivo de servir o Niassa português.

Os reconhecimentos foram levados êste ano até às margens do lago em Metangula; e no relatório advoga-se a construção imediata do caminho de ferro até Cuamba, cerca de 30 quilómetros para além do rio Lurio, com o fundamento de que se evitaria um ramal de camionagem. Perdoará o autor do Relatório, mas a justificação não satisfaz, aliás dentro do seu justo critério, pois logo adiante expressa a opinião de que se não deve levar a construção, para já até Catur porque diz: «Pretender que seja o caminho de ferro que vá despertar êsse interesse (mineiro) não é exacto».

No dia em que a carreira de camionagem que é explorada também pelo caminho de ferro, se mostrar incapaz de dar económicamente vasão ao trâfego, está bem que se prolongue o caminho de ferro. Este foi o critério estabelecido na Conferência de Paris, onde se chegou a fixar a tonelagem e as distâncias além das quais a construção do caminho de ferro se impunha.

Dantes, era necessário ir com o caminho de ferro abrir regiões novas: hoje vai-se com a camionagem e com ela se criam as corrente do trâfego que mais tarde o caminho de ferro há-de servir.

Mas é interessante tudo o que a respeito dos estudos dêste caminho de ferro até às margens do lago Niassa se diz no Relatório.

Parece que a região é muito mineralizada, e além disso tem grandes possibilidades agrícolas não só nas margens do lago, onde se pode cultivar em larga escala o algodão e o tabaco, o chá e outras plantas, como também nos vales do Lugenda, Luige, Luambela, Languene, etc.

Note-se, porém, que todas essas regiões precisam ser saneadas quando se pretenda colonisá-las, pois o facto alegado no Relatório, de que a mósca Tsé-Tsé, que lá abunda, não está infectada para homens, não querer dizer que amanhã o não esteja.

Os trabalhos do campo para a elaboração do projecto definitivo estavam concluídos quando a brigada de estudos foi extinta por ordem superior.

A despesa com ela elevou-se neste ano a 1.335 contos.

* * *

Não foram apenas os estudos do prolongamento

dos dois caminhos de ferro que se fizeram nêste ano.

Em Lourenço Marques estudou-se o projecto de uma doca para navios até 10.000 toneladas. O seu orçamento eleva-se a 70.000 contos.

Com a tendência que os navios, tanto mercantes como de guerra, têm para aumentar a sua tonelagem, que já rara nalguns casos pela casa dos 70.000, havendo couraçados com 35.000 toneladas e mais, parece modesta aspiração dotar o pôrto com uma doca de 10.000 toneladas apenas. Também foi elaborado o projecto de novas oficinas para o caminho de ferro.

Se a doca viesse a fazer-se, de recomendar era que as oficinas ficassem junto dela pois em Lourenço Marques nunca haverá necessidade de ter umas grandes oficinas adestrictas unicamente à construção e reparação de navios.

Com o projecto das oficinas fez-se também o projecto de uma grande gare de triagem, e ainda o de casas para chefes de serviço, etc.

Foi pois um ano de grande actividade não só em matéria de construções como em matéria de estudos.

E a propósito de estudos refere ainda o Relatório a pág. 246, que se pensa na captagem e distribuição de água do Incomati ao longo da linha férrea de Ressano Garcia, afim de se obter água mais económicamente.

Parece-nos projecto arrojado. Mas se é possível com êle obter água económicamente poder-se-á talvez conjugar êsse tal projecto com o da irrigação dos terrenos que o caminho de ferro atravessa, alguns dos quais se mostram de grande fertilidade.

Em todo o caso vê-se que na Colónia se estudam hoje grandes problemas e se realizam grandes obras que há umas dezenas de anos atraç seriam considerados verdadeiras utopias.

Até a Câmara Municipal se propõe ir buscar a energia eléctrica para abastecimento da cidade a um grande aproveitamento hidro-eléctrico a realizar nas faldas dos grandes Libombos, renovação de um projecto em tempo apresentado para a obtenção de energia para luz na Cidade, para rega no vale de Umbeluzi, para electrificação do caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia e outros usos.

Então o plano foi abandonado por ter sido considerado irrealisável. O caminho de ferro não podia pagar a energia ao preço porque os Concessionários precisavam vendê-la para que o projecto tivesse viabilidade económica.

* * *

com uma linha que deve ser tributária do pôrto da Beira.

Os estudos da brigada geológica, chefiada pelo engenheiro inglês Hall, esfriaram os entusiasmos por uma tal construção.

Com efeito, o ouro de aluvião que se encontra nos rios e que deve ser oriundo dos territórios da Rhodesia não se mostra de exploração económica.

* * *

O prolongamento da linha de Marraquene até à Manhiça, advogado no Relatório também não é justificado por estatísticas que mostrem que a Camionagem que já serve a região, não pode dar razão ao tráfego que origina.

E a Manhiça é servida não só pela Camionagem como pela via fluvial. O Incomati é navegável até lá.

Um outro assunto de caminhos de ferro focado no Relatório nos merece referência especial.

Com a integração dos territórios de Manica e Sofala na Administração do Estado, fica o pôrto da Beira em regime especial por ser administrado por uma Companhia, enquanto que todos os outros são administrados pelo Estado.

Propõe-se no Relatório que se faça o resgate, como está previsto no Decreto de Concessão, em 1945, destinando para o efeito os 15.000 contos com que os caminhos de ferro contribuem anualmente para o fundo do fomento e que ficam livres a partir de 1942.

A sugestão é de receber, tanto mais que a exploração dos portos por entidades particulares é contrária à doutrina do Acto Colonial.

E não é só a exploração do pôrto que está nas mãos dos particulares: é também a rede ferroviária que é propriedade de várias Empresas.

O assunto não é versado no Relatório, mas é um dos que também demandam cuidadoso estudo.

Fala ainda o Relatório na possibilidade de se ligar a Rhodesia com Lourenço Marques por meio de um caminho de ferro que seguisse no prolongamento do caminho de ferro do vale do Limpopo que está já em frente do Guijá.

Se no vale do rio Limpopo se encontrasse riquezas mineiras susceptíveis de exploração em grande, o empreendimento era de tentar. Com efeito, diz-se no Relatório a pág. 28 que «precisamos de procurar outro *hinterland* para o pôrto de Lourenço Marques que não seja o Transval». E advoga-se a criação de uma brigada geológica que faça as pesquisas de toda a região para ver se nela se desenha riqueza mineira de valor.

Mas da brigada não devem fazer parte agrónomos porque, diz o Relatório a pág. 28: «entendemos que se deve, na situação actual de mercados saturados, apenas estudar as possibilidades agrícolas para uso da colonização europeia, cujas áreas de estabelecimento devem ser fixadas primeiro».

* * *

Advoga-se no Relatório o estudo e a construção de um caminho de ferro destinado a servir a região do Barué, atravessando-a de norte a sul

Uma visita a Loulé

(Dum nosso redactor regional)

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, integrada no progresso do país, entendeu de seu dever visitar Loulé, a famosa vila algarvia que, pugnando pela satisfação de suas justas aspirações, muito se tem desenvolvido nos últimos anos.

Há, sem dúvida, em Portugal, regiões possuindo condições gerais de atracção que podem competir com a beleza e riqueza de Loulé, mas a felicidade de se possuir duas individualidades marcantes que se completam pela sua dedicação proficiente ao bem estar público, não é vulgar. Desta felicidade gosa Loulé tendo como presidente da sua Câmara Municipal o sr. José da Costa Guerreiro e director do seu modelar hospital o distinto cirurgião sr. dr. Bernardo Lopes, regionais incansavelmente dedicados, que completam efectivamente uma grande obra de prosperidade, lutando, o primeiro *pela vida da região* e o segundo *pelo vida dos louletanos*, como a seguir o leitor encontrará confirmado.

Encontrando-nos na estação do caminho de ferro, que actualmente serve Loulé, com o sr. presidente e o engenheiro da Câmara Municipal, sr. Joaquim Barata Correia, que também é director de estradas do distrito de Faro, foi primeiro desejo de S. Ex.^{as} mostrar-nos a directriz da pretendida variante de linha entre Boliqueime e Almancil passando naquela vila; sendo o interesse pela variante o mais poderoso motivo da nossa visita a Loulé, foi com grande satisfação que logo seguimos a Boliqueime, donde nos dirigimos à passagem de nível próxima do Km. 315. É aqui que na entrada duma curva seria abandonada a linha actual, dando o prolongamento da recta e rampa, que a antecede, origem à nova directriz definindo um traçado bem orientado e económico tangente à povoação de Boliqueime e à vila de Loulé, que volta à linha do Sul antes da estação de Almancil. Esta variante com 18 quilómetros aumenta apenas de 3 quilómetros o traçado actual e as obras de arte mais dispendiosas que exige são dois pontões de alvenaria de vão não superior a 6 metros, para travessia de duas ribeiras. Para todas as obras bem como para a balastragem da superstructura oferecem os próprios trabalhos de infrastructura toda a pedra necessária.

Já se disse na nossa "Gazeta" que Loulé é centro de irradiação de uma zona de turismo muito apreciada

pela benignidade de seu clima. Sem que se pretenda reivindicar a primazia para esta zona de turismo, justo é contudo que a par de suas belezas e riquezas se observe a ânsia de progredir dos seus fócos de indústria e comércio, facilitando-lhes os meios de que para tanto carecem, entre os quais se destaca o caminho de ferro que presentemente oferece a estação mais próxima a uma légua de distância. Cremos que nenhuma razão por mais poderosa que à primeira vista se nos apresente poderá contrabalançar os inconvenientes d'este afastamento da estação ferroviária de Loulé e que por tal motivo foi oficialmente mandado elaborar pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro em 1926 o anteprojecto que tem a directriz que nos mostraram os srs. presidente e engenheiro da Câmara Municipal. À vila de Loulé, que conta já entre os seus melhoramentos uma magnífica estação de camionagem, faz evidentemente falta uma estação de caminho de ferro para os transportes a grande distância e em grande volume, sendo aliás a camionagem e o caminho de ferro, meios de transporte que se completam com interesse mutuo e de fomento nacional.

No despertar de iniciativas e aproveitamento de energias locais muitos projectos há, tendentes a satisfazer as exigências desta importante vila e, acompanhando o movimento benéfico que agora vai por todo o país, muitas realizações se contam já, para tudo



LOULÉ — Fachada posterior e cerca do Hospital dr. Bernardo Lopes

concorrendo a Câmara Municipal. É assim que construída a magnífica Avenida José da Costa Mealha, outra avenida está já em acabamento tendo por fundo o futuro Parque Municipal e, na qual se encontram quase concluídos os importantes edifícios destinados aos Correios, Telégrafos e Telefones e ao Centro de Saúde. O morro da Cruz da Assumada, a 350 metros de altitude, vai ser transformado num miradouro de surpreendente panorama, que abrange toda a região com a vila e o mar numa ostentação de abundância e riqueza.

Nos subúrbios da vila encontrámos em acabamento um edifício prisional de belas linhas arquitectónicas destinado a substituir a actual cadeia, e noutra lugar uma estação depuradora de esgotos, porque nesta vila, ao contrário do que sucede ainda nalgumas cidades, todas as habitações, mesmo as mais modestas, possuem canalizações conduzindo os dejectos para fossas sépticas instaladas naquela estação; esta importante obra de saneamento, de valor superior a 1000 contos, foi a mais útil realização dos últimos tempos.

Também se destacam entre as realizações o magnífico Teatro-Cinema, construção moderna e ampla comparável às melhores que conhecemos no país, e o seu hospital modelo a que desejamos fazer referência especial por nos ter maravilhado tudo o que dentro vimos. *O que dentro vimos*, foi tudo, desde os balneários com suas instalações de recepção e desparasitação de doentes até ao jardim dos convalescentes, passando pelas enfermarias, quartos particulares, cozinha, salas de consulta, operações e tratamentos, instalações de radiologia, diatermia, raios ultra-violeta e infra-vermelhos, secretaria, sala das sessões, etc.

Na sala de operações, que encontrámos preparada para uma operação de apendicite, a realizar na manhã do dia seguinte, diz-nos modestamente o sr. dr. Bernardo Lopes que todas as intervenções cirúrgicas, apesar de muitas durante o ano, têm sido realizadas *com sorte*; esta sorte julgamos nós sem dúvida devida



LOULÉ — Sala de operações do Hospital
dr. Bernardo Lopes

à proficiência do distinto médico-cirurgião, pois até mesmo as operações de grande cirurgia têm sido levadas a efecto com toda a felicidade. O caso permitiu-nos encontrar ainda em tratamento na respectiva enfermaria uma doente que sofreu a arriscadíssima operação cesariana, encontrando-se livre de perigo.

Brevemente se inaugurarão mais uma enfermaria com 22 camas, toda mobilada e apetrechada a expensas do sr. José da Costa Guerreiro e por isso muito justamente denominada pelo seu nome como não menos justamente se deu ao hospital o nome do dr. Bernardo Lopes.

Para se ver a importância do funcionamento deste hospital, apresentamos aos nossos leitores o seu movimento clínico no ano findo, extraíndo os dados seguintes do seu bem elaborado relatório do exercício de 1941:

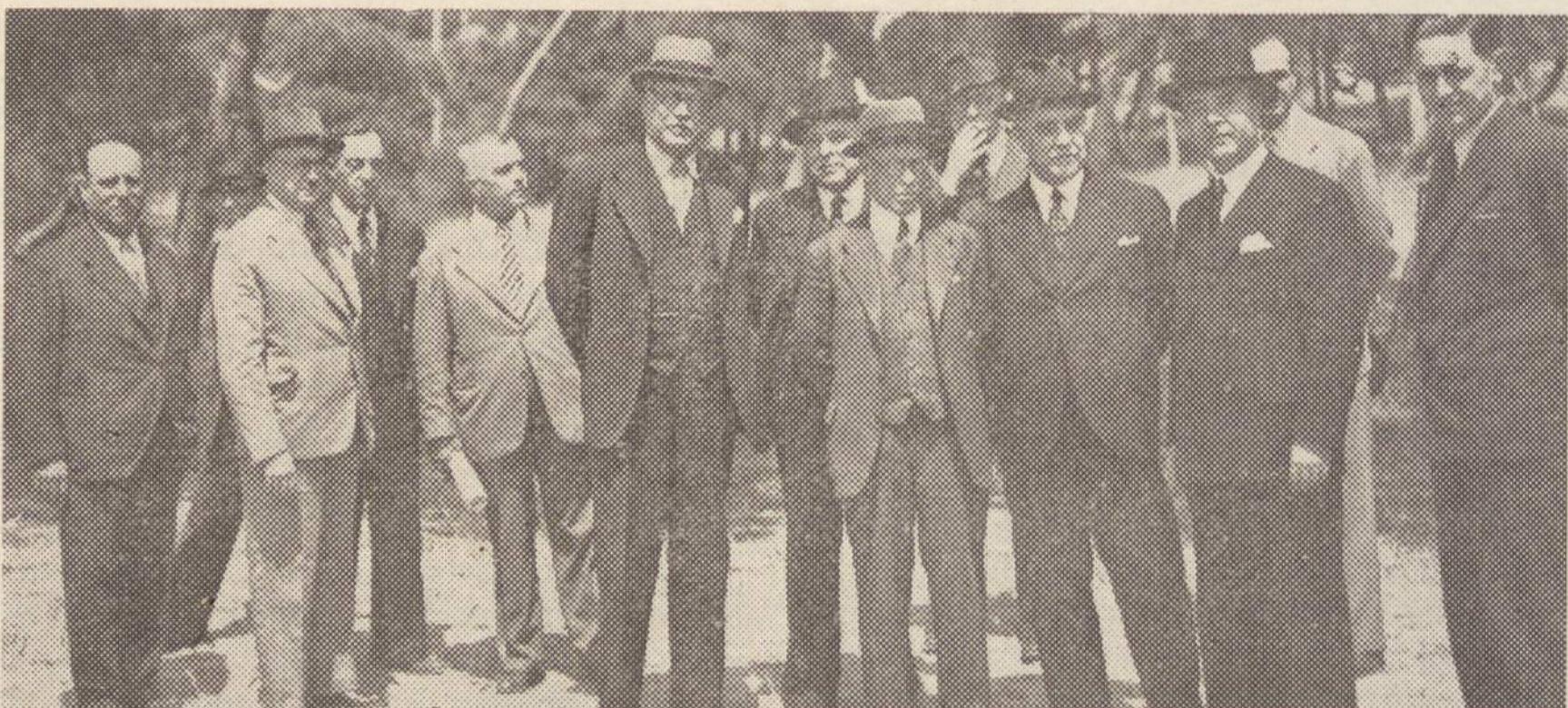
Pessoas que receberam consulta	2.855
Pessoas socorridas com pensos	14.437
Radiografias feitas	315
Observações radioscópicas	1.588
Doentes internados	159

Entre os doentes internados compreendem-se 65 que foram operados de grande cirurgia, sendo 33 de apendicetomias; 1, de artrito do joelho; 1, de artrostomia, 1 de cancro de útero, 1 de cancro da mama, 1 de cesariana alta, 1 de eclâmpsia, 1 de esteomiolite e de fractura de crânio, 1 de fractura de frontal por tiro, 1 de grangrena na perna, 15 hernias várias, 1 gastro-enterostomia, 1 quisto de ovario, 1 de tiro no abdomen e 1 de tumor no recto.

Deste total de 65 operações de grande cirurgia apenas 4 resultaram sem êxito, tendo-se dado 24 falecimentos entre os 159 doentes, que foram internados.

Não permitiu o sr. presidente da Câmara Municipal que à noite retirássemos, sem assistir no Teatro à passagem do filme documentário da visita dos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro a Loulé em 1 de Maio de 1938, acontecimento que oportunamente mereceu ampla reportagem na nossa "Gazeta". Esta gentileza que devérás nos penhorou por pertencermos a essa unidade militar que no estrangeiro, tomando parte na Grande Guerra 1914-1918, alguns louros conquistou para a nossa Pátria, pôs termo à nossa visita a Loulé, donde saímos convencidos de que nada pode haver mais justo do que satisfazer a aspiração máxima dos louletanos com a construção da variante da linha do Sul, passando neste centro regional dotado de tantos recursos próprios.

J.



O sr. general Raúl Esteves, rodeado, entre outros, dos srs. eng.^o Carlos Santos, coronel Pinto Osório, eng.^o Alvaro de Lima Henriques e drs. Carlos Lopes, Lopes de Andrade, Arnaldo de Sampaio e A. Mendes Raposo

Colónia de Férias para filhos de ferroviários

Mais uma obra de assistência acaba de ser levada a efecto de colaboração entre a C. P. e os Sindicatos Ferroviários. É uma Colónia de Férias para filhos de ferroviários, inaugurada no dia 14 de Junho e magnificamente instalada no local denominado "Rodizio", a menos de um quilómetro da Praia das Maçãs.

Essa Colónia, que consta de três pavilhões espaçosos, bem arejados, um dos quais foi também inaugurado nesse mesmo dia, tem capacidade para abrigar 75 crianças, que ali, num estágio de 20 dias, vão retemperar os pulmões com ar puro e fortalecer o organismo com alimentação abundante e higiénica.

À inauguração da Colónia de Férias assistiram os srs. general Raúl Esteves, presidente e membro da Comissão Executiva de Assistência da C. P.; coronel Manuel José Pinto Osório, membro da Comissão Executiva e representante do Conselho de Administração da mesma Companhia; engenheiro Alvaro de Lima Henriques, Director Geral; drs. Carlos Lopes e Lopes de Andrade, respectivamente Chefe e Sub-Chefe do Serviço de Saúde; eng.^o Carlos Santos, presidente da Comissão Administrativa da Colónia de Férias e funcionário superior da Companhia; eng.^{os} Horta e Costa e Francisco Malheiros, dos Serviços de Tracção e Oficinas; dr. Arnaldo Sampaio, médico da zona de Sintra, e outros funcionários superiores da Companhia; António Mendes Raposo, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro (Oficinas), como delegado de todos os Sindicatos Ferroviários junto da Comissão Administrativa da Colónia, etc.

Na assistência viam-se também outras pessoas, como simples particulares.

Falou em primeiro lugar o sr. António Mendes Raposo, na qualidade de delegado dos Sindicatos Ferroviários. Após ter dirigido cumprimentos aos presentes, manifestou o seu contentamento por assistir, mais uma vez, à inauguração daquela Colónia, obra notável e meritória de assistência às crianças filhas de ferroviários, em que, duma parte a C. P. e doutra parte os Sindicatos, numa estreita comunhão de idealismos, colaboraram brilhantemente. Teve depois palavras justíssimas tanto para a acção benemérita do sr. general Raúl Esteves, em cujas iniciativas se reflete sempre a sua alma generosa de bom português, como para a dedicação do sr. eng.^o Carlos Santos, que, mestre em assuntos de assistência infantil, tem contribuído para que a Colónia de Férias se encontre apetrechada de melhoramentos indispensáveis.

O sr. general Raúl Esteves, falando em nome da Companhia, afirmou o propósito desta em colaborar com o maior prazer com os sindicatos ferroviários naquela obra de assistência infantil, integrada na doutrina corporativa do Estado Novo, que preconiza o melhor entendimento entre patrões e operários.

Noutra passagem do seu belo discurso afirmou: "Os benéficos feitos aos filhos reflectem-se nos pais". Em seguida agradeceu a bôa colaboração que nesse sentido vem sendo prestada pelos Sindicatos ferroviários, prometendo, por sua parte, fazer o possível para que aquela Colónia infantil possa estender os seus benefícios ao maior número de necessitados.

A visita a todas as dependências da Colónia deixou em todas as pessoas as melhores impressões, pela ordem, pelo asseio em que tudo se encontrava.

IMPRESSÕES DE VIAGEM

Madrid – Valência – Barcelona

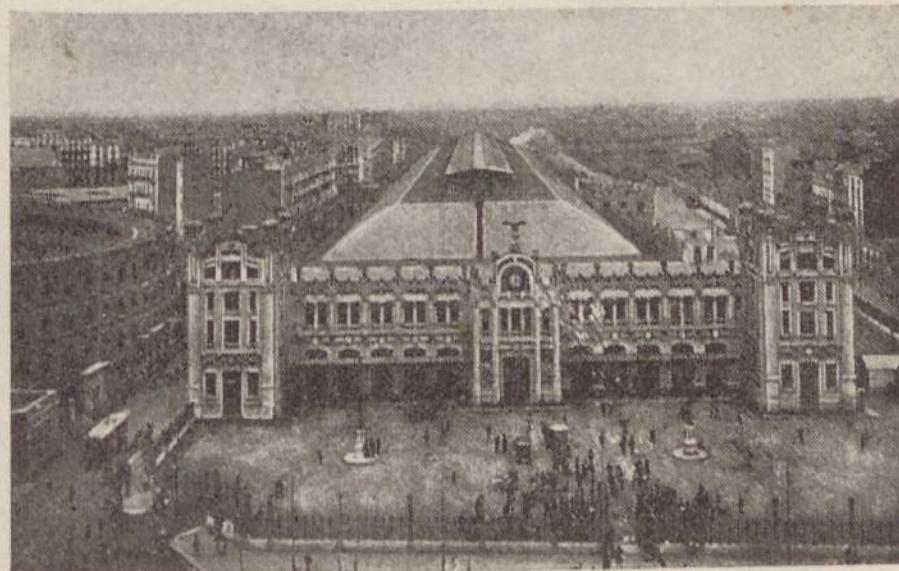
Por CARLOS D'ORNELLAS

III

VAMOS abandonar Valência que nos deixa saudades. O seu povo simpático e doentio com as festas de toiros é também um povo católico, e justo é dizer que, em Março, a procissão de Corpus Cristi atinge foros de grande imponênciia, chegando mesmo a proceder-se a actos sacramentais em «la calle».

Estamos na hora da debandada.

À sua estação de caminho de ferro — pequena para o grande movimento que tem constantemente — afluem espanhóis de todas as províncias que se deslocaram para a feira.



VALENCIA — Estação do Caminho de Ferro do Norte

Situada na «calle de Játiva», em frente à Avenida Marquez de Sotelo, e próximo da magestosa Praça de Toiros, pode considerar-se dentro da cidade. Esta estação substituiu a antiga da extinta Companhia de Almansa a Valência y Tarragona, no local da desaparecida praça de S. Francisco que, com a nova urbanização de Valência, se converteu na Praça do Caudilho e suas largas ruas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte decidiu já a construção de uma nova estação pois esta, como já disse, é insuficiente para o seu movimento actual, resultante do progresso que se tem feito sentir em toda a província de Valência.

As obras da estação actual, que começaram em

1906 e terminaram em 1917, custaram doze milhões de pesetas e a extensão das suas linhas atinge 28.151 metros.

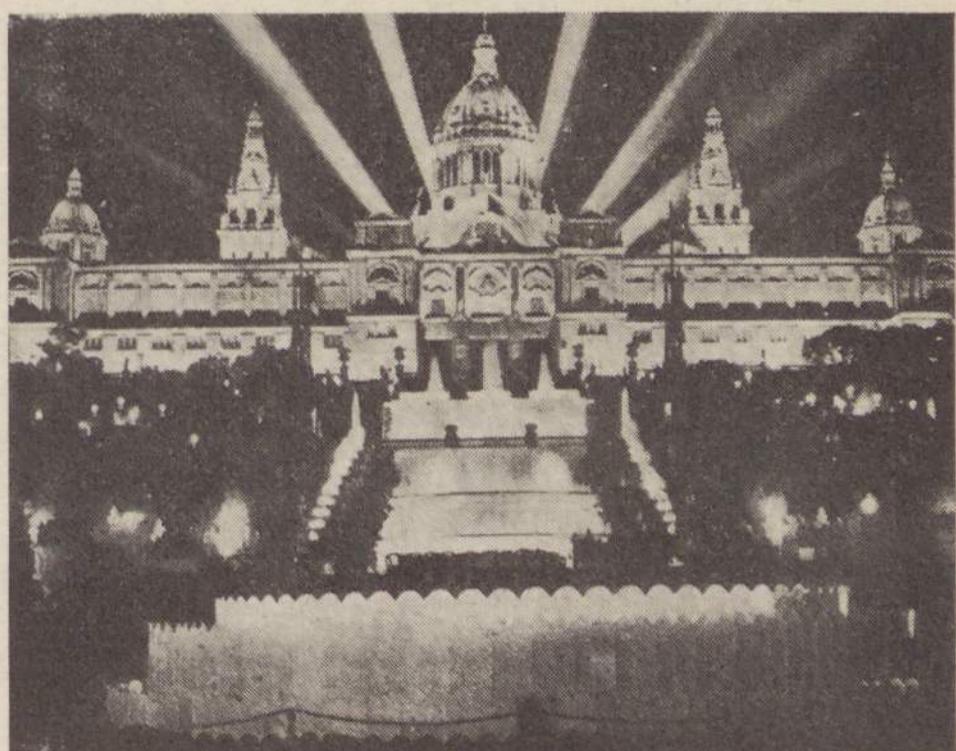
E vamos a caminho de Barcelona, cidade importante a que chamei, noutras crónicas, cidade do trabalho, o que hoje confirmo.

A capital da Catalunha possui notáveis construções modernas e bastantes antigas e históricas, como a fachada do Palácio Episcopal, a Catedral Basílica, de estilo gótico, as Igrejas de Pino, S. Justo, Santa Maria e o magestoso Palácio da Deputação.

Barcelona recorda-nos a sua grande Exposição, que visitámos em 1930, e que deu largas a uma propaganda intensa e bem apreciada, e que hoje se habituaram a chamar cidade antiga e cidade moderna.

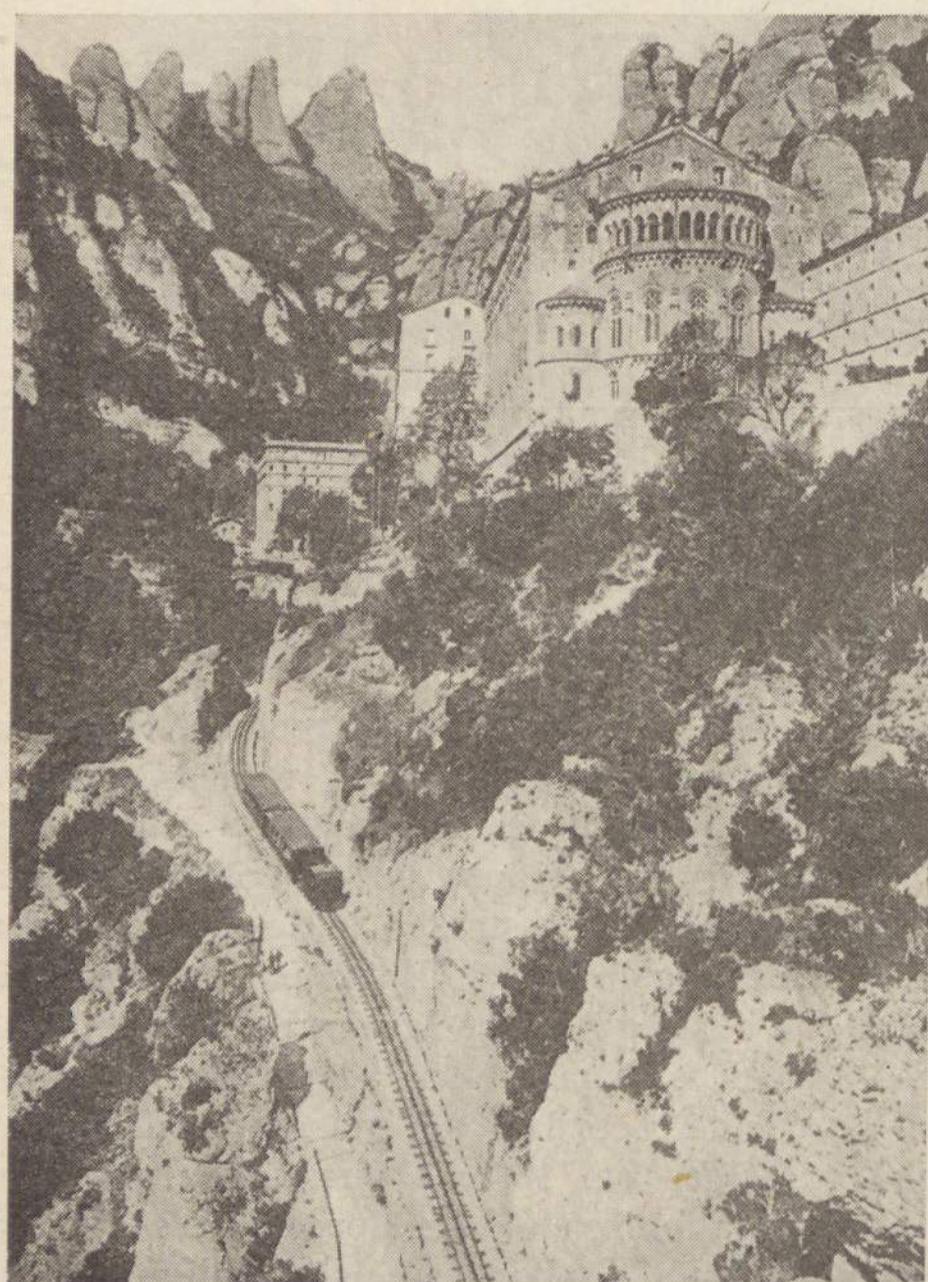
A cidade antiga possui bons jardins de uma originalidade singular, como o labirinto.

Tem bastante interesse a sua vida moderna, que pouco a pouco vai voltando à normalidade, as suas lindas praças, as suas vistosas avenidas, os seus belos passeios como o de Colon, e os seus maravilhosos parques como o de Montjuich sobre a montanha do mesmo nome onde as flôres já rebentam com vivacidade.



BARCELONA — O Palácio Nacional na noite da inauguração

A cidade moderna é a que foi bêrço da bela Exposição inaugurada em 19 de Maio de 1929, com a presença do Rei Afonso XIII e da Raínha de Espanha, e que à noite iluminou com vinte e cinco



MONTSERRAT — Caminho de Ferro de «Cremallera»
Á direita, a Basílica São Diana

mil lâmpadas de diversas cores, com efeitos das maravilhosas quedas de água, espectáculo surpreendente com quatro cascatas que esgotavam dois mil e quinhentos litros de água por segundo.

Barcelona é hoje uma cidade com mais de um milhão de habitantes, desenvolvida com o seu grande comércio e indústria.

A «Plaza de Cataluña», que foi teatro de muito sangue durante a Guerra Civil, situada no centro da cidade foi sujeita a importantes trabalhos de urbanização e embelezamento. Lá fomos encontrar ainda o monumento a Colombo, à «Puerta de la Paz», ao lado do pôrto, construção grandiosa de 59 metros de altura, com o peso de 233.000 quilos. No interior da coluna, que é de ferro e dum diâmetro de 2,25 metros, passa um ascensor que nos conduz à Galeria — observatório no cume do monumento. Os mais célebres escultores catalães trabalharam nesta admirável obra de arte inaugurada em 1888.

E tantos outros edifícios notáveis de carácter público e oficial possui Barcelona, que não é fácil descrever nestas simples e modestas crónicas.

Quem vai a Barcelona não pode deixar de

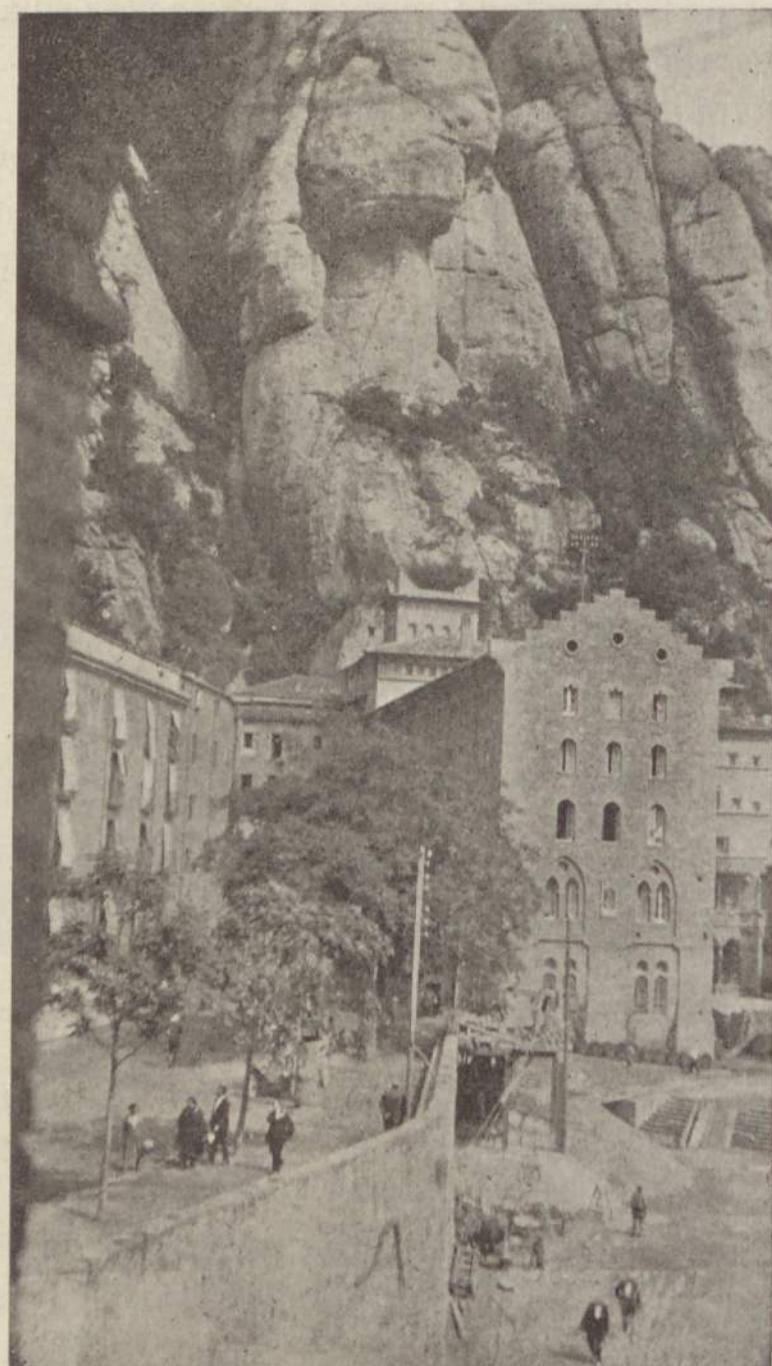
fazer uma visita a Montserrat, maravilhosa montanha, que nada a iguala no Mundo, a 50 quilómetros da cidade, com uma altitude de 1236 metros do mar. As comunicações com Montserrat não são hoje tão fáceis como o foram no período da Exposição Internacional. O seu mosteiro, um dos mais célebres da Espanha, foi fundado em 880 pelos religiosos em honra de uma imagem da Virgem.

Em 976, foi o mesmo restituído à Ordem dos Beneditinos, sendo depois habitado pelos frades da pequena Vila de Ripoll.

Possuia o maravilhoso Mosteiro uma riquesa incalculável perdida quando da revolta dos Carlistas em 1835. E, perdeu ultimamente a sua biblioteca bastante rica com a instalação ali de elementos desconhecidos das preciosidades em livros, que desapareceram no período da última guerra civil.

A fortuna que possuia nos séculos XV e XVI era uma das maiores de Espanha.

Merecem especial atenção os arcos do claustro



MONTSERRAT — O Convento dos Beneditinos

em estilo gótico, que ainda são da primitiva construção.

Existe ali uma escola de música sacra, que canta quando se realiza a tradicional festa principal em 8 de Setembro.

Para a historia das descobertas

Na America do Sul os pilotos portugueses acharam o paiz do pau Brasil bastantes annos antes da viagem official de Pedro Alvares Cabral em 1500

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

O preto *acha* qualquer coisa, guardando-o só para si, e não a mostrando aos outros. Foi o que fizeram os citados pilotos devido sobretudo ao sigoio ordenado por D. João II. D. Manuel I mandou *DESCOBRIR* o Brasil para ser, conhecido da Europa, visto ser depois do tratado de Tordesillas, e se ter já feito o *DESCOBRIIMENTO* da India, por Vasco da Gama em 1497.

1-a VIAGEM CLANDESTINA CONHECIDA foi a de Pedro Vaz da Cunha, cognominado o Bisagudo, em 1489. Não foi por certo a primeira. O seu mapa de 1469 a 1482 tem indicações da costa do Brasil e da Mina. (Cartas do Mestre João a El Rey D. Manuel I, Joaquim Bensaude Astronomia nautica portugueza Pg. 200, e Manuel Heleno. «Descobrimentos marítimos dos portugueses» Pg. 19).

2-a Série de viagens clandestinas. Foram feitas pelos pilotos portugueses António Correia, Gonsalo Leite, Bartolomeu Ferraz e Gaspar Palha. Em 1531 asseverava-se que os portugueses tinham em Pernambuco casas de moradia, *havia 40 annos ou mais*, isto é desde 1491 (Jordão de Freitas. «Descobrimento pre-colombino da America Austral pelos portugueses» In-Luzitania, 1926, fasciculo IX Pg. 32). João Ramalho declara que tem 90 annos de existência em Pernambuco, no seu testamento de 1580, portanto estava no Brasil desde 1491. António Ferreira de Serpa diz que talvez fosse um dos passageiros dos navios mencionados e que esteve tambem na região onde

mais tarde foi S. Paulo. (Solidonio Leite «O descobrimento do Brasil», Rio de Janeiro 1621 Pg. 33). A referida carta do Mestre João a El Rey D. Manuel I, mostra que em 1500 o mappa do Brasil já era considerado antigo, anterior a 1492. O documento achado por Jordão de Freitas mostra que no Brasil havia colonisação anteriormente a 1491. No relato que fez da Nau La Pellerie, diz que em 1532 se provou que os portugueses já estavam em Pernambuco ha 40 annos ou mais, isto é antes de 1493-1494.

3-a VIAGEM CLANDESTINA. Segundo se deprehende do ESMERALDO DE SITU-ORBIS; DUARTE PACHECO PEREIRA, seguiu clandestinamente para o Brasil por ordem de D. Manuel I, em resultado do tratado de Tordesillas, em que elle tinha tomado parte, em 1498, descobrindo a ilha de S.^o Amaro, e as costas, do Brasil para norte e sul, em grande extensão. (Livro de Pereira da Silva Pg. 90 e 223, e historia da colonisação da America por Malheiro Dias, e «Descobrimento da America» por Manuel Heleno).

4-a VIAGEM, CONSIDERADO OFICIALMENTE O DESCOBRIIMENTO pelo Capitão Mór Pedro Alvares Cabral, em 1500. Não a descrevemos por ser de mais conhecida. A carta de Cabral a El Rey D. Manuel a respeito da viagem, encontra-se na coleção de Lord Stuart, e já vem referida no Indice Cronologico.

5-a VIAGEM DE ANDRE GONCALVES COM AMERICO VESPUCIO em 1501. Com trez naus precorre as costas do

Brasil, desde o cabo de S. Roque ao Rio da Prata (revista Colonial e Maritima por Jeronimo da Camara Manuel 1899 a 1900, Pg. 75 e seguintes).

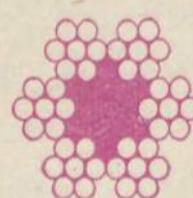
6-a VIAGEM POR ORDEM DE D. MANUEL I; DE GONSALO COELHO levando também Americo Vespucio; segunda viagem d'este, com 8 naus. Um temporal separou a nau em que ia Vespucio, cre-se já então com algum conhecimento nautico, pois até então era apenas *sobrecarga ou comissario* como hoje diríamos. Coelho descobriu a bahia de Todos os Santos, estando 64 dias em terra. Vespucio com duas naus percorreu a costa até 18 graus austrais, entrando os dois num grande rio onde estiveram 5 meses fundando uma fortaleza, entrando por elle a grande distância. Devem ter subido os rios Paraguay e La Plata e voltaram a Portugal. Em 1503. (I. C.) Vespucio mais tarde tornou-se na Europa como descobridor da America, a que deu o seu nome, por ter escrito fantasiosamente as suas viagens, depois que passou ao serviço da Espanha, mas não pelo seu merecimento como piloto. Os espanhóis antepõem á nossa descoberta do Brasil as viagens de Ojeda, Pinzon, Lopo, e Velez Mendonza, que dissem ter-se antecipado a Cabral. (Historia de lo descubrimiento y conquista de America por los españoles; e «os falsos percursores de Cabral» por Duarte Leite). Diz este o seguinte: Em 1499 Ojeda não cruzou o Equador nem viu a foz do Orenoco. Pinzon em 1500 não esteve no Amazonas, ficou

para norte e para lá do Cabo Orange, Lopo e Mendoza só viram o Amazonas no seculo XVI, Vespucio esteve com Ojeda, mas nenhum d'elles visitou o NE do Brasil. As outras viagens de Vespucio foram secundarias, e só para levar ao Brasil Criminosos. (Manuel Heleno idem).

7-a VIAGEM ARMADA DE 8 NAVIOS COMANDADA POR CRISTOVAM JAMES. Explorou a costa do Brasil até ao Cabo das Virgens, e entrada do estreito de Magalhães, (Oliveira Martins e Edgard Prestage) 1503.

8-a VIAGEM DE FERNANDO DE NORONHA DE 1501 a 1505. Foi até ao Maranhão e Amazonas, ficando a costa por elle reconhecida (Indice Cronologico). E foi esta a viagem ultima de reconhecimento geral, e descoberta do Brasil. As seguintes foram todas para marcar as concessões para colonização sobretudo no reinado de D. João III, para detalhes e viagens ao interior.

De tudo isto resalta, que desde a viagem de Pedro Alvares Cabral, a descoberta do Brasil, deixou de ser um *ACHAMENTO* para os portugueses, e que Americo Vespucio nunca pelas suas viagens mostrou dever ser o homem que deu o nome a America, pois nada mais descobriu além do que indicamos. O Visconde de Santarem em 1842, no seu livro sobre a descoberta do Mundo, bem mostra as fraudes dos escritos de Vespucio (Diccionario Buillet).



Visitas oficiais ao Barreiro

OS ferroviários do Barreiro tiveram, no domingo, 14 de Junho, um grande dia de festa e afirmaram, mais uma vez, o seu espírito de classe, o seu cívismo, o seu patriotismo consciente.

Foi o caso que, a convite do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, foram, naquela domingo, à populosa e laboriosa vila do Barreiro, em visita oficial, S. Ex.^{as} os srs. Sub-Secretários do Estado das Corporações e Previdência e da Educação Nacional, assistir a uma homenagem ao venerando Chefe do Estado e à inauguração de alguns importantes melhoramentos, que honram, de maneira notável, a classe ferroviária.

Pouco passava das 15 horas quando aquelas ilustres entidades chegaram à Rua de Miguel Pais, seguidas de uma longa fila de automóveis em que tomaram lugar os srs. drs. Barreiros Cardoso, Governador Civil do Distrito de Setúbal e Júdice da Costa, delegado do I. N. T.; eng. Pinto Bravo Júnior, representante do Director Geral da C. P., eng. Branco Cabral, representante do Presidente do Conselho de Administração da mesma companhia; capitão Cardoso dos Santos, comandante da P. S. P.; eng. Manito Tôrres, Governador Civil substituto do Distrito de Setúbal e outras pessoas de categoria.

Os membros do Governo e sua comitiva foram recebidos na Rua de Miguel Pais pelas crianças das escolas primárias do Concelho, grupos desportivos, escoteiros, Bombeiros do Sul e Sueste, corpo de salvação pública e pessoal da C. U. F., com a sua respectiva banda.

Organizou-se depois um cortejo, que seguiu ao longo da Rua de Miguel Pais até ao Parque dr. Oliveira Salazar. Durante o trajecto, os membros do Governo foram saudados vibrantemente com palmas e foguetes pela população.

No parque Dr. Oliveira Salazar tinha-se armado uma tribuna, onde tomaram lugar os membros do Governo. Três castelos da Mocidade Portuguesa faziam a guarda de honra. Impressionante, de um belo efeito, foi o desfile das escolas, dos escoteiros e dos bombeiros.

Após o desfile, realizou-se no salão do Cinema Teatro uma sessão solene, de homenagem ao venerando Chefe do Estado, presidida pelo sr. dr. Trigo Negreiros, e na qual fizeram uso da palavra os srs. drs. Barreiros Cardoso, Mateus Gregório da Cruz, dedicado presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, Armando da Silva Pais, Dr. Homem de Melo, Manuel Joaquim Vaz, Dr.^a D. Raquel Guerreiro, eng. Manito Tôrres e, por últi-

mo, o ilustre Presidente da Câmara Municipal do Barreiro.

A nobre figura do sr. general Carmona foi exaltada por todos os oradores, não tendo sido esquecidos, nesta homenagem, nem o Governo nem a massa operária ferroviária.

O sr. Sub-Secretário das Corporações, associando-se à homenagem ao Chefe do Estado, agradeceu as palavras que lhe tinham sido também dirigidas e ao seu colega de Educação Nacional, e aproveitou o ensejo para louvar a obra levada a efeito pelo Sindicato, dizendo que os ferroviários, pela sua disciplina, coragem e confiança, merecem bem que se olhe para eles. Em seguida a esta sessão, que decorreu com o maior entusiasmo, os ilustres visitantes dirigiram-se para o 1.º andar do magnífico edifício da "Casa dos Ferroviários", onde se realizou uma nova sessão, que foi presidida pelo sr. Sub-Secretário da Educação Nacional.

Falou em primeiro lugar o sr. Mateus Gregório da Cruz. Referindo-se aos melhoramentos que se inauguravam, incidiu a sua atenção principalmente para o que era constituído pela escola de chefes de estação, à qual foi dada o nome do eng. Alvaro de Lima Henriques. Procedeu-se depois ao descerramento das fotografias dos srs. General Carmona, Drs. Oliveira Salazar, Trigo Negreiros, António Barreiros Cardoso e Júdice da Costa, eng. Alvaro de Lima Henriques e dos falecidos eng. Botelho Neves, dr. Miranda da Rocha e Miguel de Sá e Melo. Cada descerramento de fotografia foi acompanhado de algumas palavras, à maneira de legenda.

O sr. comendador Sá e Melo agradeceu, profundamente comovido, a homenagem que fôra prestada à memória de seu filho.

Finda esta sessão, seguiram os membros do governo para o posto médico-dentário, cuja direcção foi confiada à sr.^a Dr.^a D. Raquel Guerreiro, filha dum falecido ferroviário.

A visita dos membros do governo ao Barreiro terminou com uma pequena sessão no Instituto dos Ferroviários, onde o seu presidente, sr. João Pratas, alvitrou a criação de uma escola industrial e comercial.

O sr. dr. Lopes de Almeida, que encerrou a sessão, afirmou que no plano total da reforma do ensino técnico a aspiração do Barreiro fôra considerada devidamente.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, enviando aos ferroviários do Barreiro vivas felicitações pelas visitas oficiais, no dia 14 de Junho, faz sinceros votos por que a criação de uma escola de ensino técnico seja em breve uma das suas mais belas realidades.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LIII

— Diz a «R. R.» que um descarrilamento dum combóio, entre as estações de Rippoll e San Juan, a uma centena de quilómetros de Barcelona, causou uma morte e quatro feridos. O tráfego na linha está interrompido.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que o Alto Comando das Fôrças Armadas informa que no sector central da «frente» leste, formações importantes de aviões de combate alemães atacaram vias de reabastecimento e linhas de caminhos de ferro dos soviéticos. Em caminhos de ferro principais que conduzem a um entroncamento foram destruídos oito combóios de mercadorias e dezanove locomotivas. Além disso, 39 combóios e nove locomotivas foram tão seriamente danificados que não mais poderão ser utilizados. As instalações e as linhas no entroncamento foram atingidas em cheio. Noutro sector, no centro da «frente», aviões de combate alemães conseguiram descobrir depósitos de munições bolchevistas bem disfarçados. Quatro desses grandes depósitos foram atingidos por bombas e explodiram. Foram destruídos ou danificados muitos camiões e trenós, prestes a transportarem para a «frente» munições.

— Diz a «R. R.» que foram destinadas cento e vinte milhões de Kunas para a construção de novas linhas de caminho de ferro. A rede ferroviária da Croácia é de 3.971 quilómetros e as linhas em construção compreendem 4.835 quilómetros.

— A «R. R.» diz que o novo combóio internacional, que liga a Itália aos Balcãs entrou em serviço na noite de 3 de Maio, último. É indicado oficialmente pelo sinal C. O. O combóio parte de Turim em coincidência com os vagões provenientes de Lion e por Milão onde terá conincidência com o combóio vindo da Suíça, seguirá para Veneza, Trieste e Zagreb, de onde, pela via Belgrado, atingirá Salónica e Sofia. Na viagem de regresso, o C. O. sairá de Salónica em direcção a Sofia e percorrerá depois o mesmo itinerário no sentido oposto. O combóio partirá de Turim para Salónica todas as terças, quintas, sábados e domingos e para Sofia, todas as segundas, quartas e sextas.

— A «E. T.» diz que foi comunicado oficialmente que uma pequena formação de bombardeiros «Hurricane», escoltada por numerosos «caças» efectuou ataques contra o Norte da França. O comunicado acrescenta: «Foram bombardeadas linhas férreas e outros objectivos. Não houve oposição, por parte da aviação inimiga, e todos os nossos aparelhos, regressaram à base. Sabe-se, agora, que, durante as operações aéreas efectuadas contra Cherburgo, foi abatido mais um «caça» inimigo, elevando-se, assim, a três o número de aparelhos derrubados, durante aquela acção.

— Diz a «U. P.» que esquadrilhas de «caças» ingleses sobrevoaram o Norte da França, atacando fábricas de munições, aeródromos, entroncamentos e estações de caminho de ferro e outros importantes objectivos militares, sobre os quais despejaram grandes quantidades de bombas, causando destruições e incêndios.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que o Supremo Comando das Fôrças Armadas Alemãs informou que os ataques efectuados pelas Fôrças Aéreas do Reich prejudicaram, seriamente, os reforços bolchevistas. As bombas lançadas pelos aviões destruíram 77 veículos de toda a espécie. Nas regiões muito à retaguarda das linhas inimigas do sector central, os aviões fizeram ir pelos ares um depósito de munições e outros três de gasolina. Também foram bombardeadas importantes linhas férreas, nas quais os projectéis lançados destruíram treze combóios e três locomotivas.

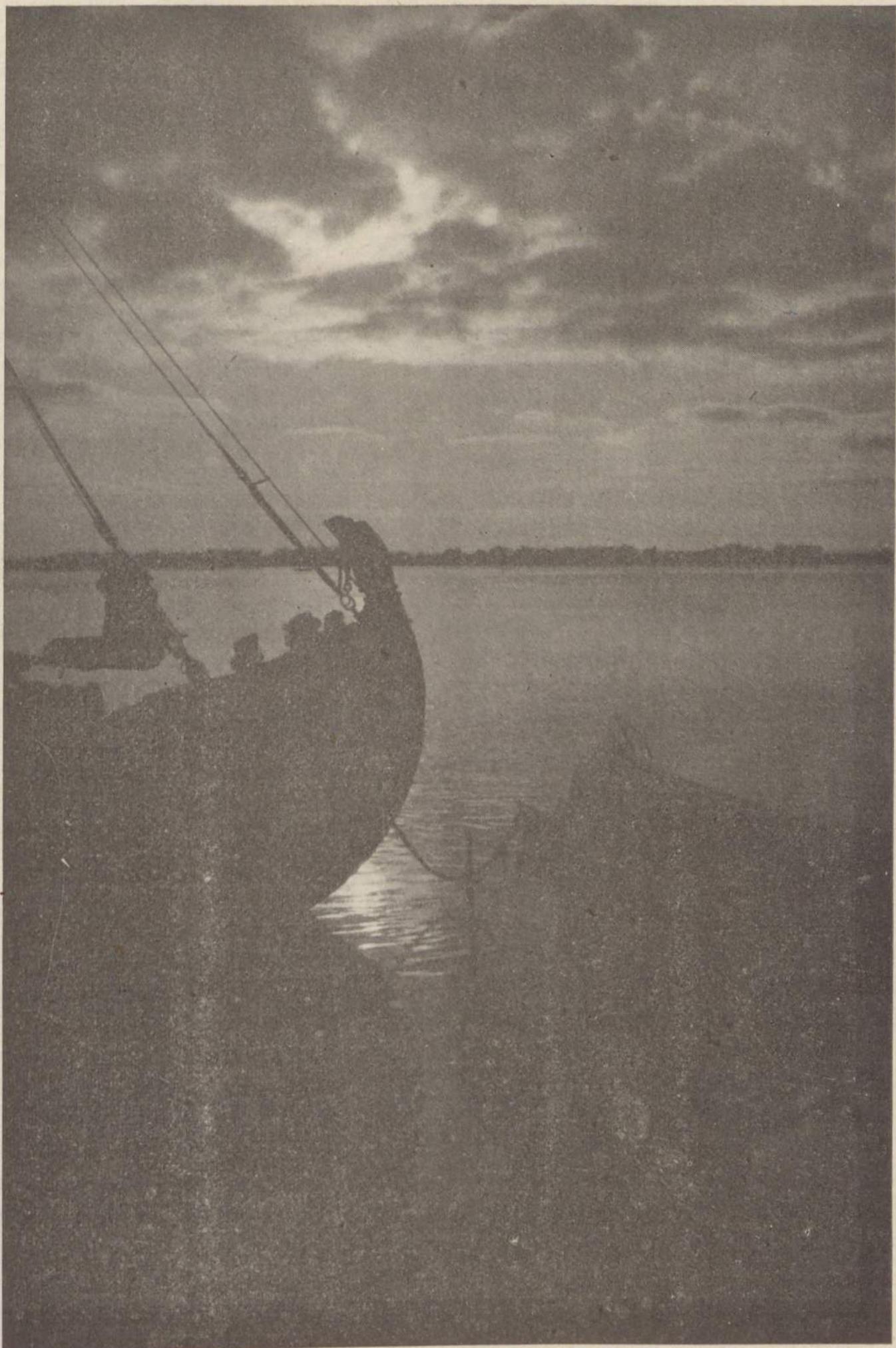
— A «O. F. I.» diz que os jornais publicam um aviso das autoridades alemãs, anunciando que devido ao atentado contra um combóio que transportava soldados alemães, fica determinado que todos os combóios de tropas levem também civis em grande número.

— A «U. P.» diz que guerrilhas, operando na retaguarda das linhas alemãs destruíram a dinamite, uma locomotiva e trinta e cinco carruagens, bem como duas pontes.

— Pela «U. P.» sabe-se que esquadrilhas de bombardeiros britânicos sobrevoaram o Norte da França lançando grandes quantidades de explosivos sobre fábricas de munições, entroncamentos e estações ferroviárias, aeródromos e outros objectivos militares de importância. Registaram-se grandes destruições e atearam-se numerosos incêndios.

— A «E. T.» diz que a R. A. F. bombardeou o pôrto alemão de Rostock, no Báltico, e as linhas férreas, destruindo armazéns de material de guerra.

— Informações complementares fornecidas pela «E. T.», dizem que foram atingidos e destruídos armazéns com munições, que estavam preparadas para ser enviadas para a «frente» oriental. Foi, também, bombardeado, com pleno êxito, um importante entroncamento de seis grandes linhas ferroviárias, e destruídas muitas dezenas de vagões e locomotivas.



NO ESPelho DAS ÁGUAS DO TEJO MARAVILHOSO,
OS BARCOS AIROSOS MIRAM-SE CONTEMPLATIVAMENTE

(Foto — Eng.^o Tavares de Castro)

CRÓNICA LITERÁRIA

TEÓFILO BRAGA, poeta lírico

O nosso prezado camarada de redacção, Rebelo de Bettencourt, acaba de publicar dois ensaios curiosos, um sobre Antero de Quental e outro sobre Teófilo Braga, ambos açoreanos e ambos da Ilha de S. Miguel.

Rebelo de Bettencourt, que é também açoreano e da mesma ilha, dá-nos, com êstes seus trabalhos críticos, que a imprensa do país tem saúdoado com simpatia e louvor, um testemunho de amor à terra de sua naturalidade. O ensaio sobre Teófilo merece-nos especial interesse porque, sendo aquele escritor figura quase esquecida, é agora, no magnífico ensaio do nosso camarada de redacção, trazida ao conhecimento e à intimidade das novas gerações como uma das personalidades que mais amaram a Pátria e mais acreditaram nos seus destinos.

António Sardinha e o dr. Hipólito Raposo, mentores da notável geração integralista, não regataram a sua admiração pelo velho historiador da literatura portuguesa; o dr. Agostinho de Campos, por sua vez, num ensaio que publicou, há anos, na revista "Lusitânia", veiu afirmar que Teófilo, em parte, era o pai do nosso nacionalismo actual.

Rebelo de Bettencourt, no seu lúcido ensaio, que é um modelo de crítica imparcial e foi posto no mercado, em edição cuidada da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", inclui duas cartas íntimas de Teófilo, para nos mostrar o homem de sensibilidade e coração que ele na verdade foi, e uma pequena antologia poética, que nos revela um artista, em que se nota a benéfica influência de João de Deus.

"Teófilo Braga, mestre nacionalista", é um trabalho único no seu género e recomendável, por isso, a todos quantos por questões literárias se interessam.

Em seguida, do referido livro de Rebelo de Bettencourt, transcrevemos algumas belas poesias, em que Teófilo Braga nos aparece como um admirável poeta lírico.

SONETOS DE AMOR

I

Se te não vejo, sinto o atroz desgosto,
O desespero, o tédio da existência!
Envelheço na flor da adolescência,
Como a flor pende, quando o sol é posto.

Que divina expressão brilha em teu rosto,
E reluz nessa vaga transparência,
Que faz sentir estranha confidênci,
Como o diáfano azul de um céu de agosto.

Sem ti, o mundo é solidão escura!
Sém ti, o riso é ânsia de estertor!
Por isso, a alma sedenta te procura.

Sem ti, a esperança é sempre dor!
Sem ti, se não parece isto loucura,
Como se há de chamar, se não amor?

II

Morrer de amor, é ver sempre o teu rosto,
Quando ri para todos e não cora!
É ver o brilho fúlgido da aurora
Toldar-se em melancólico sol posto!

Morrer de amor é o íntimo desgosto,
Que um riso gera, e, a ocultas, a alma chora;
Morrer de amor é ver-me, de hora em hora,
A novas incertezas sempre exposto!

Quem te vê, misteriosa criatura,
Sente-se escravo dêsse olhar traiçoeiro;
Por tôda a parte o teu olhar procura.

Porque me fazes teu prisioneiro?
Se é só para cantar tua loucura,
Doida, para que me matar primeiro?

DELÍRIO DE PETRARCA

I

Viu-a no Templo, recatada e bela!
E no segredo da alma idolatrada
Com que delírio a adora! Era casada.
O impossível entre o Poeta e ela.

E, como quem contempla ao longe a estréla,
Que transparece em negridão cerrada,
Ou que escuta o som da água da levada,
Correndo livre, e sem poder bebê-la...

Cantou Petrarcha o insólito impossível,
Cada olhar descuidado, cada gesto,
Graça, donaire, o porte indefinível;

E, quando, enfim, num dôce riso honesto
Parecia elevá-lo a inacessível
Píncaro ideal, — truncou a morte o resto.

II

Sêde eterna de amor! Laura está morta;
Ah, não se extingue a lúcida entidade
Nos êxtases, nos sonhos, na saudade,
No visão subjectiva da alma absorta!

Para dar corpo ao vago ideal, suporta
Petrarca a dor, do espírito a orfandade,
Confundido na escura realidade,
Como um cego que vai de porta em porta.

Errante e sem destino ter na vida,
Gemendo pelos montes, sem que nessa
Solidão ache alívio a tais desgostos,

Com êle morto foram dar: perdida
No livro dos seus versos a cabeça.
Sobre o nome de Laura os lábios postos.

A ONDINA DO LAGO

Dás-me a vida no olhar teu destraído,
Quando o baixas a mim lânguido e incerto;
Não escondas o azul do céu aberto
No azul dos olhos teus que me hão ferido.

Não escondas! bem vês o oásis perdido
Só dá confôrto no áspero deserto;
Miragem que ora vejo ao longe e ao perto,
Oh, deixa-me viver sempre iludido.

Some-se o arroio na erva da campina,
A mata esconde o sol no ardor da calma;
O neyoeiro do lago oculta a Ondina!

Como o vento desfolha a flôr da palma,
Não te apagues, clarão que me ilumina,
No vácuo tenebroso de minha alma.

DIÁLOGO DA LAGRIMA

Jehovah:

És tu gôta de orvalho, etérea, cristalina,
Que ao romper da manhã soltou a alegre aurora?
Quem te manda aos umbrais desta mansão divina?

A Lágrima:

Senhor! alma que chora.

Eu sou como o aljofre,
Vim dum profundo mar!
A angústia de que sofre
Ao céu me fêz voar.

Eu sou a gôta de água
Do cálice da flôr;
Caí; para tal mágoa
Venho pedir amor!

Eu sou a nívea opala
Que o Sol já derreteu;
Venho servir de fala
Á dôr que emudeceu.

Eu sou a estrêla errante,
Perdida na amplidão!
Subi, vim tão distante,
Senhor, pedir perdão.

Eu sou a filha d'Eva
Gerada em outro amor!
Caindo a dôr me eleva...
Senhor, Senhor, Senhor!

Jehovah:

Não quiz abrir-te o duro seio a terra,
A ti, lágrima ingénua, dolorida,
Como a semente que mau fruto encerra!

Não quiz a água do mar ter-te escondida.
Sem saber se uma lágrima revela
O mistério recôndito da vida.

Benvinda, pois, da dôr primícia bela!
Engastada no azul do firmamento,
Vêde-a brilhando — Matutina Estrêla!

«Manual do Viajante em Portugal»

Está quase esgotada a 7.ª edição desta excelente publicação

Ainda a propósito da saída da sétima edição do *Manual do Viajante em Portugal*, que o nosso director, Carlos d'Ornellas, transformou, refundiu e actualisou ao ponto de ser hoje uma obra completamente nova, não tem sido possível transcrever as referências feitas pela imprensa regional, que tem tido palavras de louvor para este trabalho com perto de 500 páginas, damos hoje algumas notas interessantes publicadas no *Traz-os-Montes* e da autoria do sr. F. Noronha:

«Interessante síntese de viagens, não só em nosso país continental mas no país vizinho e ainda além Pirinéus até Paris, ministra breves notícias culminantes acerca de numerosas localidades de paragem ou de simples alcance visual, reúnindo, assim, elementos de informação oportuna de momento e esclarecimento de carácter histórico, sempre apropriável.»

«De facto, é esta uma boa maneira de proporcionar entretenimento atractivo a quem viaja e de satisfação a natural curiosidade, e, tanto mais, quanto o *Manual*, por suas dimensões e inteiramente portátil, ilustrando-o mapas e plantas que enriquecem e recomendam o seu texto.»

«Pessoalmente, quando viajava, muito me interessava conhecer as povoações atravessadas e, em geral, todos os pontos de referência, objectivo êste a que respondem as publicações da natureza do *Manual* de que se trata bem como Guias, de elaboração metódica adequada.»

«Devo mencionar a feliz idéa de ser precedido o texto do presente livro de índice relativo às excursões que o mesmo comporta e seguido de outro, alfabetico, acrescendo-lhe algumas páginas de *Aditamento e Corrigenda*.»

«Numa palavra, o *Manual*, por seu formato cômodo, por seu aspecto interessante e por seu respectivo miôlo, revelador de esforço de acerto, tem direito a louvor não rogado.»



GUIMARÃES — Estátua de D. Afonso Henriques

Publicações Recebidas

Volfrâmio e Estanho — Pelo Eng. Mendes da Costa.

O distinto engenheiro e professor de minas sr. Mendes da Costa, autor de importantes obras, (e a uma delas "As maravilhas do oceano" já fizemos, oportunamente, referência) acaba de trazer a público um novo volume de grande interesse e actualidade sobre «Volfrâmio e Estanho», em edição da casa Domingos Barreira, do Porto.

A obra está dividida em nove capítulos, sendo um deles dedicado à legislação mineira.

Escrita com a habitual clareza, que tanto distingue o seu ilustre autor, esta obra torna-se indispensável a todos quantos desejem estar ao par do que diz respeito ao apaixonante assunto, que é este que se refere a volfrâmio e estanho.

Mais de cem anos de honestidade e trabalho — Por Marques da Costa.

Sob o patrocínio oficial do Ministério da Economia, o sr. Marques da Costa, director da A. N. D., organizou uma obra, na verdade de grande interesse e excelentemente apresentada, e destinada, na própria expressão do autor, a deixar memória da evocação do Comércio e da Indústria como factores da criação e desenvolvimento da nacionalidade, feita durante as Comemorações dos Centenários Nacionais e simbolicamente concretizada na homenagem que então foi rendida às Casas do Comércio e da Indústria Centenárias da Nação e seu Império.

O livro abre com uma bela página subscrita pelo ilustre ministro da Economia, sr. dr. Rafael Duque.

Agradecemos a Marques da Costa o exemplar que nos ofereceu.



Marques da Costa

A Previdência — Duas conferências pelos Drs. Pedroso Pimenta e Moreira Fontes.

Encontram-se publicados em folheto as conferências que os srs. drs. António Pedroso Pimenta e Victor Moreira Fontes pronunciaram em 14 de Junho de 1941, no salão nobre do Clube Fenianos Portuenses, a convite da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, sobre Previdência.

São duas notáveis conferências, que se lêem com proveito, pois o problema é posto com inteligência, tanto por parte do dr. António Pedroso Pimenta, professor do Instituto Comercial de Lisboa, como do dr. Victor Fontes, professor da Faculdade de Medicina.

Banco de Angola — Relatório e Contas do Exercício de 1941.

Está publicado o Relatório e Contas do Banco de Angola, respeitante ao exercício de 1941.

Como os anteriores, este Relatório oferece leitura sugestiva e dá-nos um panorama da vida e das condições económicas da nossa rica e prometedora província ultramarina, que constitue o principal mercado da exportação metropolitana para as colónias portuguesas.

No que diz respeito ao Banco de Angola, respigamos, gostosamente, estas linhas do Parecer do Conselho Fiscal: "A posição do Banco continua a firmar-se, cabendo aqui reconhecer e louvar a superior orientação do Governo do Banco".

A Voz do Operário (Relatório e Contas e Parecer do Conselho Fiscal).

Está publicado, em opúsculo de 56 páginas, o Relatório e respectivas contas e parecer do Conselho Fiscal da gerência de 1941 da Sociedade de Instrução e Beneficência "A Voz do Operário".

Continua a ser eficiente, dum grande alcance social, a actividade desta benemérita instituição, e do escrúpulo com que é feita a sua administração é prova honrosa o excesso das receitas sobre as despesas representado pela apreciável quantia de 19.993\$34.

A título de experiência, realizou-se um Campo de Férias nas Azenhas do Mar, ideia que foi acarinizada pelos srs. Fernando Rau e Alberto Totta. E foi assim que quatro turnos de alunos da "A Voz do Operário" se instalaram, durante um período de dois meses, no lindo Pinhal da Saúde, que o sr. Alberto Totta possui nas Azenhas do Mar. Uma outra colónia de férias, composta de 106 alunos, estabeleceu-se na Quinta do Covelo, nas imediações de Sintra.

Felicitamos muito sinceramente a gerência desta instituição pelos seus êxitos.

Vida heroica de Amadeu de Saboia, Duque de Aosta.

Colecções «Documentos» dão-nos agora, em boa tradução portuguesa, a «Vida heroica de Amadeu de Saboia, Duque de Aosta, o Príncipe guerreiro», falecido recentemente, num campo de concentração britânica.

Foi uma das mais nobres figuras da Itália contemporânea. Os italianos de 1915, que combateram tanto na frente Júlia como no Veneto, conheciam-no e admiraram nele uma mocidade ardente, impetuosa e iluminada pelo clarão do heroísmo. Tinha ele então 17 anos. Era uma criança — mas comunicava aos seus camaradas mais velhos a chama divina do entusiasmo. Viveu pela pátria. Pela pátria morreu dignamente.

Dêsse opúsculo brilhante, transcrevemos as seguintes passagens, em que se encontra desenhado, a traços firmes, o seu perfil:

Uma pequena fotografia, um pequeno instantâneo cuja lembrança não poderá apagar-se na memória dos italianos de 1915 — como já vai distante, na marcha dos acontecimentos, o ano em que a gloriosa infantaria italiana alcançou, a golpes de baioneta, os primeiros socalcos do monte Carso! — tornou popular, desde os primeiros meses da chamada Grande Guerra, a figura gentil de Amadeu de Saboia. O então Duque de Puglie ainda não tinha dezassete anos e freqüentava o Colégio Militar da Nunziatella. Era um rapazinho espigado, muito mais alto do que se costuma ser naquela idade, de olhos claros, limpidíssimos, cabeleira castanha, boca ardente e serena.

Poderia um Saboia, ainda que de dezassete anos (nascera em 21 de Outubro de 1898, em Turim)

passar as horas nas aulas da Nunziatella estando a Pátria em guerra?

Amadeu de Saboia dirigira uma petição ao Rei, seu tio, a fim de ser encorporado nas fileiras do exército. Para isso seria necessário um decreto especial, dada a sua idade. O decreto foi assinado.

No Regimento de artilharia a cavalo, em Milão, apresentou-se um dia um novo recruta. Era Amadeu de Saboia que ali fez rapidamente a sua instrução

militar como artilheiro da «Voloira», partindo, depois, com as divisas de cabo, para a frente de batalha. A fotografia que nenhum italiano de 1915 poderá esquecer, foi tirada nessa ocasião.

O valoroso Duque de Aosta, pai de Amadeu, visitou nesse ano o Regimento onde seu filho era um simples cabo. Chamado à presença do pai, o principesinho deu um passo em frente, perfilando-se. Envergava o uniforme de serviço, que ninguém «preparara» para esse momento, um dolman demasiado largo para o seu torso erecto e juvenil, o boné um pouco à banda, as botas sujas da lama das trincheiras. Já tinha quase a estatura do pai. Ordenou-lhe este o «à vontade» e depois começaram a conversar. Uma máquina fotográfica fo-



O aviador Amadeu de Saboia

cou por instantes aquele encontro junto das linhas de fogo e onde o Duque de Aosta aparece com o seu inseparável binóculo a tiracolo e onde o filho sorri, com aquele sorriso puro e simples que conservou nos lábios para toda a vida. Ao fundo vê-se a escarpa pedregosa e árida do Carso a subir... a subir...

Em 1927 casara com a princesa Ana de França e desse casamento nasceram duas encantadoras meninas: Margarida e Maria Cristina. Mas ele conservava-se sempre igual a si próprio, com uma extraordinária e jovial alma de moço, camarada

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O NUMERO ESPECIAL COMEMORATIVO
DO NOSSO 54.^º ANIVERSÁRIO

Tem merecido especial atenção dos jornais, desde os grandes diários aos quinzenários, o número especial que publicámos em Maio para comemorar a passagem do 54.^º aniversário.

Já publicámos uma extensa lista de periódicos que exprimiram manifestações de simpatia e apreço pelo nosso modesto trabalho e damos hoje nota de outros que tiveram palavras gentilíssimas para todos os que nesta casa trabalham e em especial para o novo Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que preside aos destinos da publicação mais antiga e de maior tiragem que no género se publica em Portugal. São êles: *A Voz*, *Século*, *Jornal de Notícias*, *Comércio do Pôrto*, *Jornal de Sintra*, *O Castanheirense*, *A Rabeca* e *Correio da Extremadura*.

A todos reconhecidos agradecimentos.

ardente e adorado pelos superiores e pelos inferiores, com um temperamento incapaz de recuar em frente dos maiores perigos.

Um dia, no campo de aviação incendiou-se um aparelho. Quem foi o primeiro a correr para o avião em chamas, conseguindo arrancar os seus companheiros feridos, enquanto os depósitos de gasolina estavam prestes a explodir? Amadeu de Saboia. E êste é apenas um episódio da sua vida, um facto entre tantos factos.

Situação económica, financeira e patrimonial dos C. T. T.

Editado pela Publicidade e Propaganda dos C. T. T. encontra-se em distribuição um interessante trabalho técnico sobre a "Situação económica, financeira e patrimonial dos Correios, Telégrafos e Telefones", referente às gerências de 1935 a 1940.

O valioso trabalho deve-se à iniciativa do sr. Couto dos Santos, ilustre administrador geral, tendo-o realizado o distinto chefe da Secção de Contabilidade Industrial, licenciado Franklin dos Santos, um novo de reconhecido mérito.

Salvamento de navios — Dois casos de encalhe — Pelo Eng. Salvador de Sá Nogueira.

Em separata do Boletim da Ordem dos Engenheiros, o distinto engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira, publica agora, em 37 páginas devidamente ilustradas, a conferência que, em 7 de Fevereiro de 1942, pronunciou na sede da Ordem dos Engenheiros sobre Salvamento de Navios.

Trabalho escrito com a máxima clareza, constitui uma lição magnífica para quantos se interessam pelo assunto.

Os Açores no Continente

COMEMORAÇÃO DA FESTA do Espírito Santo em Odivelas

Grande parte da colónia açoreana de Lisboa, reuniu-se, no domingo, 24 de Maio, em Odivelas, numa linda quinta do importante comerciante micaelense, sr. José Furtado Leite, para celebrar a tradicional festa do Espírito Santo, que êste senhor, a exemplo do que fez o ano passado, custeou inteiramente.

As festas do Espírito Santo que, como se sabe, foram instituídas pela rainha Santa Isabel e levadas a efecto, pela primeira vez, na pitoresca Vila de Alenquer, foram levadas para os Açores, em recuados séculos, por uma importante colónia de trabalhadores de Tomar, onde ainda, mas de tempos a tempos, se efectuam. Está quase perdida a tradição na Metrópole, mas mantém-se, em todo o seu esplendor, em todas as ilhas dos Açores.

O sr. José Furtado Leite, logo que pôde reabrir ao culto religioso a capela da sua linda Quinta de Odivelas, lembrou-se de comemorar, como bom açoreano, a festa do Espírito Santo do seu arquipélago.

Foi brilhante e concorrida a festa que promoveu em 24 de Maio, como brilhante e concorrida fôra a do ano passado. Celebrou a missa o reverendo Tomaz Borba, terceirense, acolitado pelos revs. padre Souza, prior de Odivelas, e Luís Mota. Ao Evangelho, o rev. Tomaz Borba, falou do significado da festa, poz em relêvo os seus objectivos altruistas e elogiou a generosidade do sr. José Furtado Leite que, longe da sua terra, não se esquecia dela, pois trazia para o continente uma tradição religiosa de tanta beleza moral.

Terminada a cerimónia religiosa, a esposa e sobrinha do sr. Furtado Leite, auxiliadas por outras senhoras, procederam à distribuição de um bodo a quatrocentos pobres da freguesia de Odivelas e arredores, que constou de carne, pão e vinho.

Numerosos convidados assistiram a esta linda festa. Na assistência vimos, entre outras pessoas, as seguintes, srs.: generais Fernando Borges e Pinheiro Machado, coronel Linhares de Lima, dr. António Augusto Riley da Mota, P.^e Diniz da Luz, prof. Teles Palhinha, dr. Couto Santos, dr. Soares da Fonseca, dr. Joaquim Pratas, Henrique Maria de Aguiar, etc.

Representando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a revista *Viagem*, estiveram os srs. Carlos d'Ornelas e Rebelo de Bettencourt.

Felicitamos sinceramente o nosso prezado amigo sr. José Furtado Leite e sua ex.^{ma} família pelo êxito da sua festa — admirável sob o ponto de vista religioso e humanitário.

UMA CIDADE RIBATEJANA

ABRANTES, antiga residência de reis, está a modernizar-se

Do número 20 da revista de turismo Viagem, correspondente a Junho; reproduzimos o seguinte artigo sobre Abrantes, e em que é posta em justa evidência a acção do sr. Henrique Augusto da Silva Martins, dedicado e ilustre presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal daquela importante e bela cidade ribatejana:

Nunca perde o seu tempo quem viajar por domínios do Ribatejo. Celeiro e adega de Portugal, o Ribatejo é um símbolo de abundância. E é também a pátria de lindas vilas e cidades e pequenas povoações encantadoras, pitorescas, das mais pitorescas e encantadoras do país.

É um Museu vivo de beleza e de história pátria a alegre e opulenta província do Ribatejo. As paisagens sucedem-se, multiplicam-se, de surpresa em surpresa e de encantamento em encantamento. A cada canto um monumento, como certidão de idade e carta de nobreza da nossa terra. Em cada pedra morena — uma lição de história e um motivo de orgulho nacionalista.

Ocupemo-nos, hoje, de Abrantes. O combóio, após uma viagem deliciosa, quase sempre na vizinhança ou à beira do Tejo, deixa-nos na estação, donde se avista, alcandorada numa colina, uma cidade branca. É Abrantes. Uma estrada arborizada, de três quilómetros de extensão, conduz-nos ao centro da histórica povoação, que serviu, por vezes, de residência a D. Pedro I, a D. João II e a D. Manuel I, e sofreu, em 1807, as consequências da invasão de Junot, a quem Napoleão deu o título de Duque de Abrantes. Em 1810 foi cercada por Massena. Em 1916 foi elevada à categoria de cidade.

Poucas povoações, como Abrantes, dispõem de tantos miradouros. De todos os pontos da cidade se descontam panoramas de excepcional beleza, e excepcional porque não se repete nunca, chegando, por vezes, a dar-nos, em certa zona, a imagem risonha do próprio Minho.

O que se deve ver em Abrantes? — perguntar-nos-há o leitor. Dir-lhe-hemos, em primeiro lugar, que a cidade não é tão pequena como parece. Podem-se ver, em duas horas, algumas coisas, mas para se percorrer, com consciência, as suas ruas curiosas, ladeadas de velhas e magníficas moradias

solarengas; para se tomar conhecimento das suas belezas artísticas e valores arqueológicos dois dias talvez não cheguem. E não chegam, efectivamente.

Há que ver, obrigatoriamente, em Abrantes, a torre de menagem do Castelo, edificado por D. Diniz em 1303; a Igreja de Santa Maria, em cujo interior se instalou o Museu Regional de D. Lopo de Almeida, rico de espécies arqueológicas, como os admiráveis túmulos de alguns membros da família dos Marqueses de Abrantes e os soberbos azulejos sevilhanos; a Misericórdia, com as suas tábua quinhentistas; as Igrejas de S. João e S. Vicente.

Abrantes, cidade clara e harmoniosa, tem um pintor ilustre, o dr. José Serra da Mota. A sua casa, construída sobre projecto de Raúl Lino, o mestre da nova arquitectura portuguesa, é um pequeno museu de grandes maravilhas. Leitor, se amas as belas artes e gostas de saber como os pintores vêm Abrantes, procura maneira de visitar a linda residência do dr. José Serra da Mota.

Raúl Lino devia ser considerado um dos maiores amigos da cidade. Mais de uma dúzia de construções, de apurado e nobre estilo português, trazem a assinatura do seu nome talentoso. As casas, feitas sobre projectos seus, condizem com a paisagem e com a fisionomia da cidade; constituem uma nota de elegância e frescura, de portuguesismo sadio, e aquilo mesmo que é moderno ou se considera como tal, não deixa de estar conforme a tradição.

Abrantes é uma linda cidade portuguesa, não

só portuguesa, porque é de Portugal, mas pelo seu carácter, pela sua fisionomia, pela sua arquitectura. E depois, tão saudável, tão alegre, tão florida, dando-nos a impressão de que há um poeta em cada habitante! Podes crer, leitor, nesta verdade:— visitar Abrantes é entrar na alma de Portugal, no que ela tem de mais íntimo e de mais belo.

O sr. Henrique Augusto da Silva Martins, ilustre Presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Abrantes, e o sr. Manuel Fialho da França Machado, seu dedicado e valioso colaborador, na qualidade de Vice-presidente, deliberaram, muito acertadamente, que não fosse autorizada a construção de casas que não obedecessem ao estilo local e português, a fim de que a cidade não perdesse as suas características. Há que aplaudir, com justos louvores, esta inteligente e patriótica medida, tanto mais que Abrantes vai dentro em pouco possuir alguns importantes melhoramentos com que se vai enriquecer a estética da cidade, melhoramentos êsses em que aparecem dois arquitectos de nomeada.

Um desses melhoramentos vai ser a Esplanada Dr. António Augusto da Silva Martins — nome ilustre que foi na medicina e no desporto — e de cujo projecto se encarregou o consagrado arquitecto Continelli Telmo. Devidamente arborizada, com ruas bem traçadas, terá, de um lado, um belo jardim e do outro o espaço suficiente para ali se poder realizar, com comodidade para todos, a feira anual, que se realiza em Fevereiro e atrae

milhares de pessoas. Nessa esplanada construir-se-ão retretes públicos, em que serão observados todos os preceitos higiénicos.

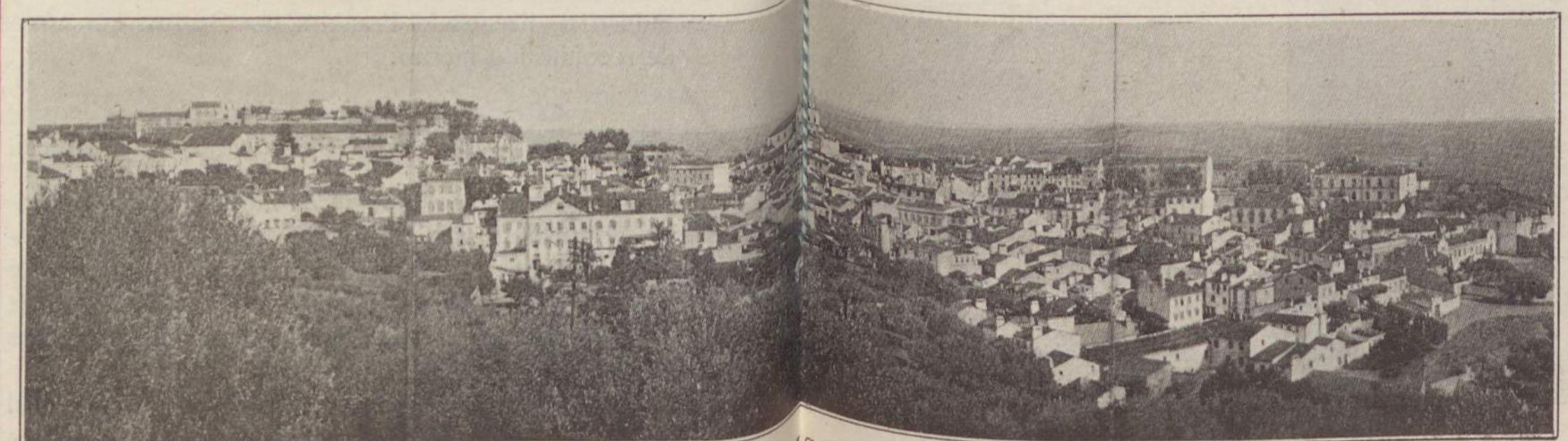
O outro melhoramento consistirá na urbanização do Rossio, em frente do Tribunal, e cujo projecto foi entregue à competência de João António de Aguiar, outro grande nome da arquitectura portuguesa. Esse projecto, que comprehende o ajardinamento do local, destina-se também à construção de dois parques infantis, um pago e outro gratuito.

Vai a Câmara, ainda sob o ponto de vista estético, abrir segundo concurso para a pavimentação, a cubos de granito, de um grupo de ruas.

O sr. Henrique Augusto da Silva Martins, tomou, há três anos, como se sabe, a louvável e arrojada iniciativa de mandar erigir no Outeiro de S. Pedro, que domina um dos mais vastos panoramas de Abrantes, um monumento a D. Nuno Álvares Pereira, génio tutelar da nossa pátria. Esse projecto vai, felizmente; converter-se em realidade próxima, pois é já apreciável a quantia arrecadada para esse fim e, além disso, a Câmara conta com a promessa de valiosas colaborações monetárias.

Ingratos seríamos para com o dedicado presidente da Câmara Municipal de Abrantes e seus companheiros de trabalho, se nos referíssemos aos projectos de obras a realizar em breve e não fizéssemos menção de algumas obras já efectuadas e que atestam a actividade, a inteligência, a dedicação e são patriotismo de todos quantos se encontram à frente dos destinos e da administração local.

Com efeito, o sr. Henrique Augusto da Silva Martins pode orgulhar-se de uma larga fôlha de serviços em favor de Abrantes. Há mais de doze anos na Câmara Municipal, primeiramente como vereador e de 1932 para cá como presidente da Comissão Administrativa, a sua acção pode considerar-se notável. Enumeremos, para exemplificação, algumas realizações importantes, de benefício público. Temos, em primeiro lugar, o abastecimento de águas do Rossio, ao sul do Tejo, assegurado com a construção de um reservatório de grande capacidade, e de que vieram a beneficiar Carvalhal, Arrifana e Lameiras. Com esse abastecimento de águas ganhou a higiene pública e garantiu-se a defesa contra incêndios. Procedeu-se



ABRANTES - VISTA GERAL

depois ao abastecimento dâ águas na freguesia do Pego e, após esta, no Tramagal.

Sob a sua acção, construiram-se escolas novas, sendo a primeira no Carvalhal. Comprou-se um edifício na rua Santos e Silva, importante artéria de Abrantes, onde funcionam quatro escolas, e depois construiram-se novos edifícios para as escolas do Crucifixo, Carvalhal, Bicas, Arrecedadas, Bemposta, Vale de Horta, Pego, Chaínça, Esteveira, Concavada, etc..

Não ficou por aqui, no que diz respeito à instrução, a actividade admirável do sr. Henrique Augusto da Silva Martins. Há que referir ainda a criação da Biblioteca Municipal, das mais ricas e completas no género, com uma secção desenvolvida sobre assuntos técnicos. Freqüentam-na, em grande número, estudantes e operários e encontra-se aberta de dia e à noite. Não perde o seu tempo quem, de visita a Abrantes, entrar, mesmo de fugida, na sala desta biblioteca, enriquecida com algumas fotografias de alto interesse, como, por exemplo, a vista aérea da cidade, oferecida pelo sr. Comandante da Base Aérea de Tancos, e artisticamente emoldurada com a madeira da hélice de um avião. Além desta fotografia há várias outras, em que se admiram escolas novas, fontenários e outras obras levadas a efeito pela Câmara de Abrantes, e monumentos e vistas principais desta região privilegiada.

Na Biblioteca vê-se ainda uma taça de prata, que constitui, na sua respectiva secção, o primeiro

prémio ganho pela Câmara na Exposição de Floricultura, na Tapada da Ajuda, em 1940.

E já agora, que falamos de flores, diremos que em Abrantes, como em nenhuma outra cidade do país, quase todas as casas ostentam vasos de plantas nas varandas e nas suas janelas.

Podia-se-lhe chamar, por isso, a cidade florida. E, na verdade, o cognome assenta-lhe bem. E a Câmara, talvez o ignorem, para que a cidade mantenha, sempre, a sua graça, aquelle ar pitoresco de frescura, fornece, gratuitamente, flores e vasos para ornamentação das janelas e varandas.

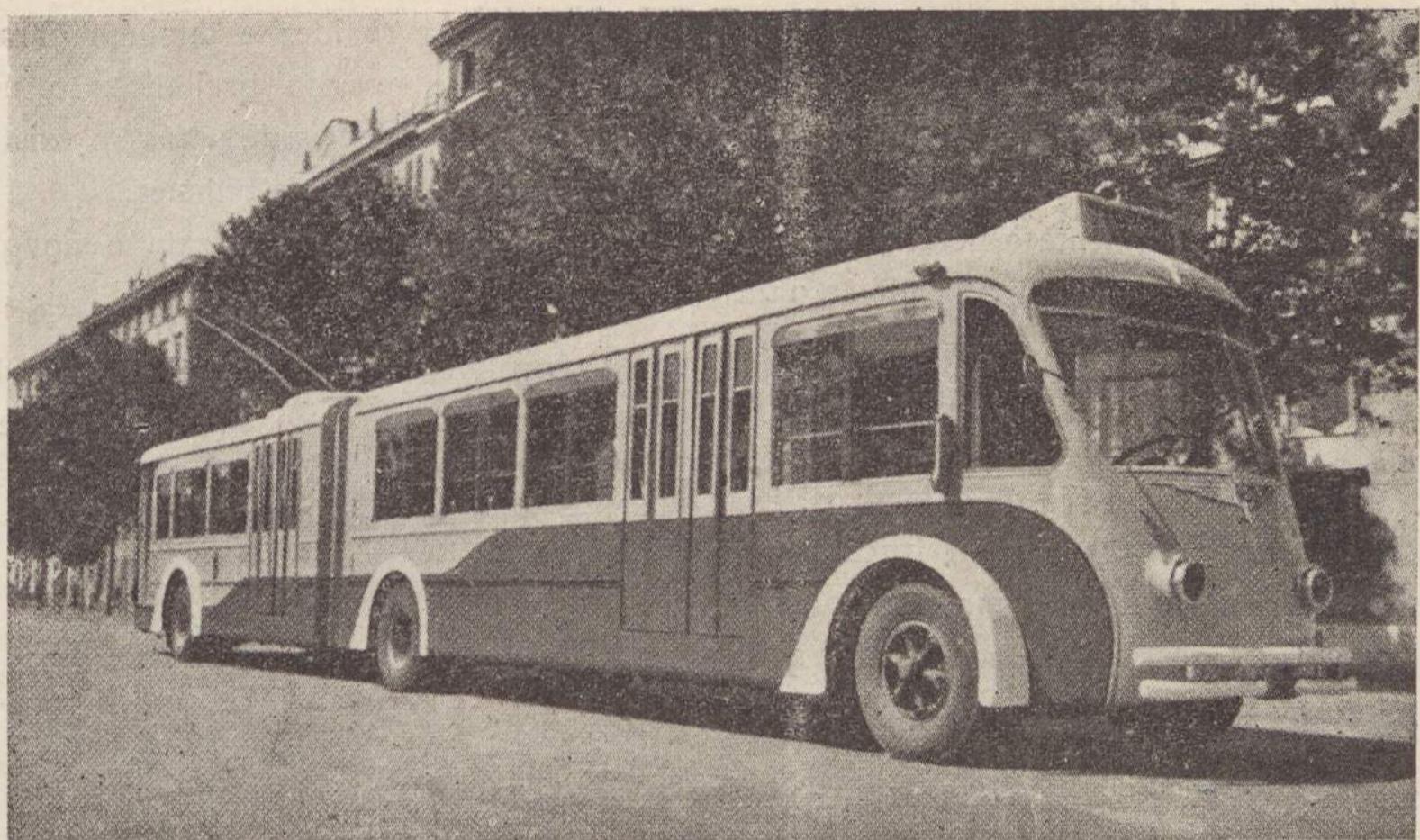
Abrantes, cidade antiga e bela, portuguesíssima, de feição ribatejana, vai modernizar-se, mas dentro do bom e legítimo estilo português, isto é, o seu modernismo não hostilizará o que ela contém de antigo e de notável, antes, pelo contrário, será uma ponte de passagem entre o esplendor do passado e a esperança magnífica do futuro.

Cidade florida e pitoresca, dominando do alto panoramas de surpreendente beleza e guardando tesouros magníficos quer sob o ponto de vista arquitectónico, quer sob o ponto de vista histórico e arqueológico, Abrantes é uma cidade de turismo. Para o ser completamente, sabem os senhores o que lhe falta? Uma Pousada, no género das que o S. P. N. vai promovendo pelo país fora para comodidade e regalo dos viajantes.

E o sr. Henrique da Silva Martins, segundo nos consta, vai interessar-se pelo assunto.



ABRANTES—Rua de Santo António, a primeira rua da cidade com pavimentação de paralelipipedes



Aspecto de um dos carros

Os novos carros filoviários articulados italianos

FOI recentemente experimentado em Itália um novo tipo de carro filoviário articulado que reúne os requisitos indispensáveis para a sua utilização nos transportes urbanos: grande capacidade e máxima agilidade.

Com efeito, a nova viatura, que tem cerca de 18 metros de comprimento (seis metros mais do que as normais viaturas filoviárias), articula-se na sua parte central, podendo, assim, percorrer o mesmo percurso que as viaturas filoviárias e autobus, *de dois eixos*, não apresentando numa curva nenhum inconveniente superior ao dos carros normais.

O novo carro apresenta interiormente um ambiente de sobriedade, adornado com bom gosto, distinção e simplicidade.

O acesso de passageiros verifica-se na parte posterior, por meio duma dupla e ampla porta, de comando pneumático, havendo também um local destinado a carga.

A sua capacidade é de 40 passageiros sentados e 110 de pé.

Duas duplas portas de saída (uma a meio do carro e a outra na parte anterior) facilitam o movimento de passageiros.

O novo veículo filoviário articulado, é constituído

por duas carruagens, uma atrás da outra; a primeira, a da frente, está apoiada num eixo giratório (guia) e sobre um eixo posterior com motor; a segunda apoia-se na parte posterior da primeira e sobre um próprio sistema de rodas, também provido de um motor.

As duas carruagens unem-se entre si por meio de um terceiro elemento (ajustador) que está aplicado em correlação com o limite esférico da união entre o elemento anterior da carruagem e o posterior, não restringindo portanto a secção naquela zona.

O referido terceiro elemento do carro (ajustador), durante as curvas, mantendo-se sempre, por meio de um simples e genial dispositivo, em posição média e simétrica em relação às duas carruagens, permite dividir em dois a deslocação principal que se verifica na curva entre a parte anterior e a posterior: a deslocação assim dividida é dêste modo tolerável e passa quase despercebida aos passageiros.

O novo veículo apresenta três eixos: o anterior, de rodas simples para a direcção; o segundo, e o terceiro de rodas combinadas, e providas de um motor eléctrico.

O terceiro eixo, montado sobre um sistema especial de rodas (outro especial e genial dispositivo que

foi adoptado) está colocado debaixo da segunda carruagem, sendo dirigido, durante a curva da parte posterior da primeira carruagem.

Consegue-se, assim, durante a curva, que as rodas do último eixo sigam exactamente o percurso das do segundo, ou seja do eixo intermédio, obtendo-se o importantíssimo resultado de que a parte posterior do novo veículo articulado não vá impedir com deslocações anormais a parte externa da curva, mas a face normalmente como qualquer carro de dois eixos.

O novo veículo, dada as suas características, pode ser utilizado em qualquer linha de Roma, por mais tortuosas que sejam as artérias. Naturalmente, dada a sua capacidade, convém empregá-lo nas linhas de maior movimento.

Estes filoviários têm uma vantagem sobre os nossos carros "eléctricos" porque movendo-se também a electricidade não andam, porém sobre "rails", beneficiando assim, a circulação, principalmente nas artérias estreitas onde, por vezes, todo o transito é interrompido ou está dependente do andamento dos "eléctricos".

Para maior rapidez e também para evitar aglomerações que possam prejudicar o movimento de passageiros, nos locais de paragem existe um dispositivo para a aquisição de bilhetes.

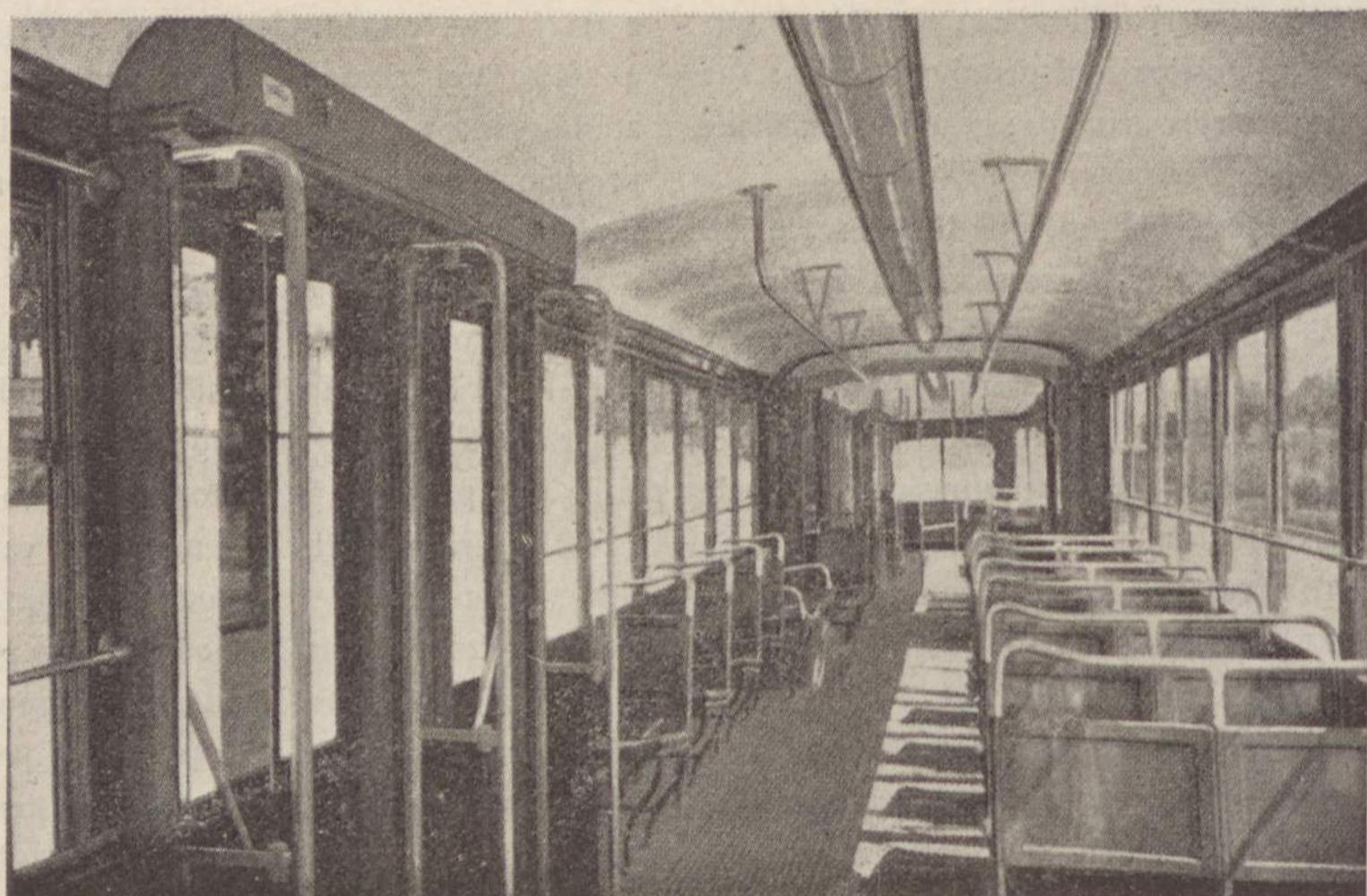
Os dados que caracterizam o novo veículo articulado, são os seguintes:

Comprimento total, 18^m,300; altura máxima, 2^m,490; altura máxima desde o solo, 3^m,030; eixos motores (2.^º e 3.^º) com rodas combinadas, 2; potência de cada motor, 80 HP; velocidade máxima com toda a carga, 40-42 Km.-h.

* * *

A apresentação dos novos filoviários foi feita recentemente na Cidade Eterna.

Apesar da situação actual, as Oficinas dos Serviços de Transportes do Governadorado de Roma, tendo à sua frente o engenheiro Luigi Guipponi, demoveu todas as dificuldades e a apresentação dos novos veículos fez-se com geral agrado da população.



Interior do carro



A mesa d'honra : Da esquerda para a direita: «Torerito de Triana», Carlos Méga, Alvaro Figueiredo de Almeida, Rafael Gomez «El Gallo», Carlos d'Ornellas, Juan Belmonte, José Mayer e Eduardo Pagés

No Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Uma simpática manifestação de aficionados a «Gallo» e «Belmonte»

O Grupo Tauromáquico "Sector 1", organização que muito tem pugnado pela festa brava em Portugal e que ultimamente tem desenvolvido uma activa propaganda, infelizmente mal compreendida por uns, e por outros atacada unicamente pelo espírito de "mal dizer", organizou para o dia 5 do mês findo um banquete de homenagem, na sua nova sede, Rua do Salitre, 19, aos célebres "espadas" espanhóis Rafael Gomez «El Gallo» e Juan Belmonte, ao qual assistiram, além dos homenageados, cincuenta convivas e mais os toureiros Pepe Belmonte "Torerito de Triana", o empresário D. Eduardo Pagés, o popular cavaleiro José Casimiro de Almeida (Pai) e os directores do "Sector 1".

Presidiu o Vice-presidente da Direcção, sr. Carlos d'Ornellas, que dava a direita a Rafael Gomez «El Gallo», Alvaro Figueiredo de Almeida, "Torerito de Triana", José Boto e Armando Crespo, e a esquerda a Juan Belmonte, José Mayer, D. Eduardo Pagés, José Casimiro (pai), Alberto do Espírito Santo e Carlos Mega. Nos restantes lugares viam-se conhecidos aficionados e os jornalistas-críticos tauromáquicos da Imprensa diária.

Decorreu o banquete com grande animação e aos brindes usaram da palavra vários oradores.

Em nome do "Grupo" falou o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, de cujo discurso damos algumas passagens:

«Tem o Grupo Tauromáquico «Sector 1» uma satisfação enorme em ver aqui, nesta mesa, artistas e grandes Homens, que à vida tauromáquica deram o melhor do seu esforço e emprestaram o melhor da sua arte. Rafael, «El Gallo», é um artista, como disse «Guerrita», como o sr. Fernando Gomes, de quem «Guerrita» foi bandarilheiro. É um artista do toureio, criador, improvisador. A sua arte chegou para lhe manter um posto único em tempos de Bomba e Machaco e para lhe permitir passar aos de Joselito e Belmonte, e até passar aos dos contemporâneos, através de épocas difíceis e de períodos triunfais, como o de 1910, em que cobrou em Lisboa tudo o que antes lhe negaram. Agora volta a Lisboa para receber a homenagem merecida pela sua arte única, pela já larga vida de toureiro artista. As saúdações do Grupo Tauromáquico «Sector 1» a este velho-novo a quem chamam «El Gallo». (Grande ovAÇÃO ao «diestro»).

«Juan Belmonte,—continua o orador—que eu vi sempre grande e que grande o apreciei em várias praças de Espanha, é outro toureiro único, como «El Gallo», ainda que com outra significação. Toureiro tão grande que o foi, ao lado do maior de todos, de Joselito, e com tal poder revolucionário que

desde então, o toureio se divide em dois períodos — antes e depois de Belmonte.

«Belmonte que vestiu o primeiro «traje de luces» na cidade fronteiriça de Elvas, vem agora à terra dos cavaleiros como cavaleiro dos campos andaluzes e como toureiro, toureiro único, toureiro grande. O «Sector 1» sauda-o com admiração. (Ovação a Belmonte).

«Há aqui, nesta mesa, pessoas a quem o «Grupo» deve finezas inesquecíveis e uma delas tenho eu que apontar, porque a nossa consciência diz-nos que devemos agradecer ao sr. Eduardo Pagés a maneira como nos distinguiu em Sevilha, oferecendo-nos um almoço, em que acamaradaram: D. Eduardo Miura; Enrique Vila, crítico de F. E. de Sevilha e autor do livro «Miuras»; K-Hito, director do «Digame», de Madrid; «El Gallo»; Domingos Ruiz, as figuras de mais destaque no jornalismo é na arte tauromáquica de Espanha, etc.

«Posto isto, meus Senhores, a homenagem que aqui se presta hoje a «El Gallo», a Belmonte e aos restantes toureiros espanhais é um motivo de Glória para quem os viu nessas praças espanholas e nas praças portuguesas há trinta anos e os vê aqui rodeados de aficionados e admiradores do seu estilo de trabalho e das suas qualidades de valentia.

«Termino agradecendo em nome do Grupo Tauromáquico «Sector 1», a todos os presentes por terem acompanhado a Direcção numa manifestação simpática e justíssima». (Uma salva de palmas ecoou no final, e de pé, toda a assistência vitoriou os homenageados).

Fala depois o nosso querido camarada de «O Século», Leopoldo Nunes:

Começou por nos contar, em espanhol, um episódio demonstrativo de que só deve falar-se na língua que bem conhecemos.

Com excelente recorte literário e expressão, saudou os homenageados e evocou a figura de «Gallito», irmão de um

e companheiro inseparável do outro. Disse que no decorrer dos tempos e apesar das dissídias e lutas entre portugueses e espanhais, sempre existiu um espírito peninsular, traduzido em obras e acções do mais alto proveito para a Humanidade. Noutra passagem do seu discurso descreveu o interesse com que os portugueses seguem a evolução da Festa Brava em Espanha e admiram e estimam os seus grandes Toureiros. Recordou as carreiras gloriosas de «El Gallo» e de Juan Belmonte. Saudou D. Eduardo Pagés, empresário audacioso e aficionado dos mais nobres e os outros Toureiros presentes, como José Casimiro (Pai), e propôz uma saudação a José Casimiro (Filho). Felicitou o Grupo Tauromáquico «Sector 1» pela linda e justa festa que promovera e concluiu afirmando que a presença de um grande Toureiro é sempre uma página viva da história da Festa Brava.

Leopoldo Nunes recebe uma ovacão pelo espírito desempoeirado com que fala e defende a festa dos Touros.

Falaram ainda vários oradores, entre êstes José Luiz Ribeiro que lembrou, um benefício aos toureiros portugueses inválidos; depois os srs. José Casimiro, Alfredo Ovelha, Dr. Carlos Costa, Carlos Mega e D. Eduardo Pagés, que se prontificou a prestar o seu auxílio ao benefício dos toureiros portugueses inválidos. Falou ainda Pedro Nogueira, que contou a história do «óficionado», «Pepe Amoroz», o aficionado José Mayer que fez um brinde especial aos homenageados; Niza da Silva e Manuel Rodrigues «El Rodriguezito».

O Banquete terminou com uma simpática manifestação de solidariedade entre aficionados e homenagem aos grandes «diestros».



Linhos Estrangeiros

ALEMANHA

Há tempos que os Caminhos de Ferro do Reich vêm experimentando uma série de construções ligeiras, com vista à criação de um novo tipo de carruagens ligeiras para comboios directos. Não se trata de vagões construídos com metais leves, mas sim de construções de aço, que devem aliar a uma considerável redução do peso uma grande capacidade de resistência e perfeitas condições de segurança. O esforço ultimamente desenvolvido a favor da produção de carruagens ligeiras é devido ao desejo de se lograr, com uma diminuição considerável do peso total dos comboios, uma economia importante de combustível e da energia dispendida pelos freios.

As novas carruagens de construção leve, em experiência, até agora só conhecidas na Alemanha, têm o peso total de 27,3 toneladas. As do tipo até aqui adoptado pesavam 40 toneladas. Em vez de ferro e latão, serão empregados metais mais leves e resina artificial. Prestou-se também a maior atenção ao problema do aero-dinamismo. O espaço entre cada uma das carruagens do novo tipo e o revestimento lateral das paredes longitudinais foram encurtadas de forma a facilitarem o escoamento do ar. As carruagens adquirem assim um formato aero-dinâmico inteiramente novo. Com a construção destas carruagens de aço de tipo leve, surgiu uma nova época de desenvolvimento da construção de vagões de passageiros, cuja importância de-certo se fará sentir muito para além do quadro dos Caminhos de Ferro do Reich.

— Os Caminhos de Ferro do Leste Alemão construiram nas oficinas um vagão com instalação de aparelhagem de raios X, para observação do seu pessoal, tanto alemão como estrangeiro, que representa um total de cerca de 1.000.000 de indivíduos.

Para esse efeito foi utilizado um vagão D, que estacionará sucessivamente nas diversas "gares", para verificar a existência de quaisquer lesões pulmonares entre o pessoal distribuído por cerca de 1.000 postos da rede de Leste, ou entre as famílias do pessoal. Essa instalação será tambémposta à disposição de outras entidades e grandes explorações.

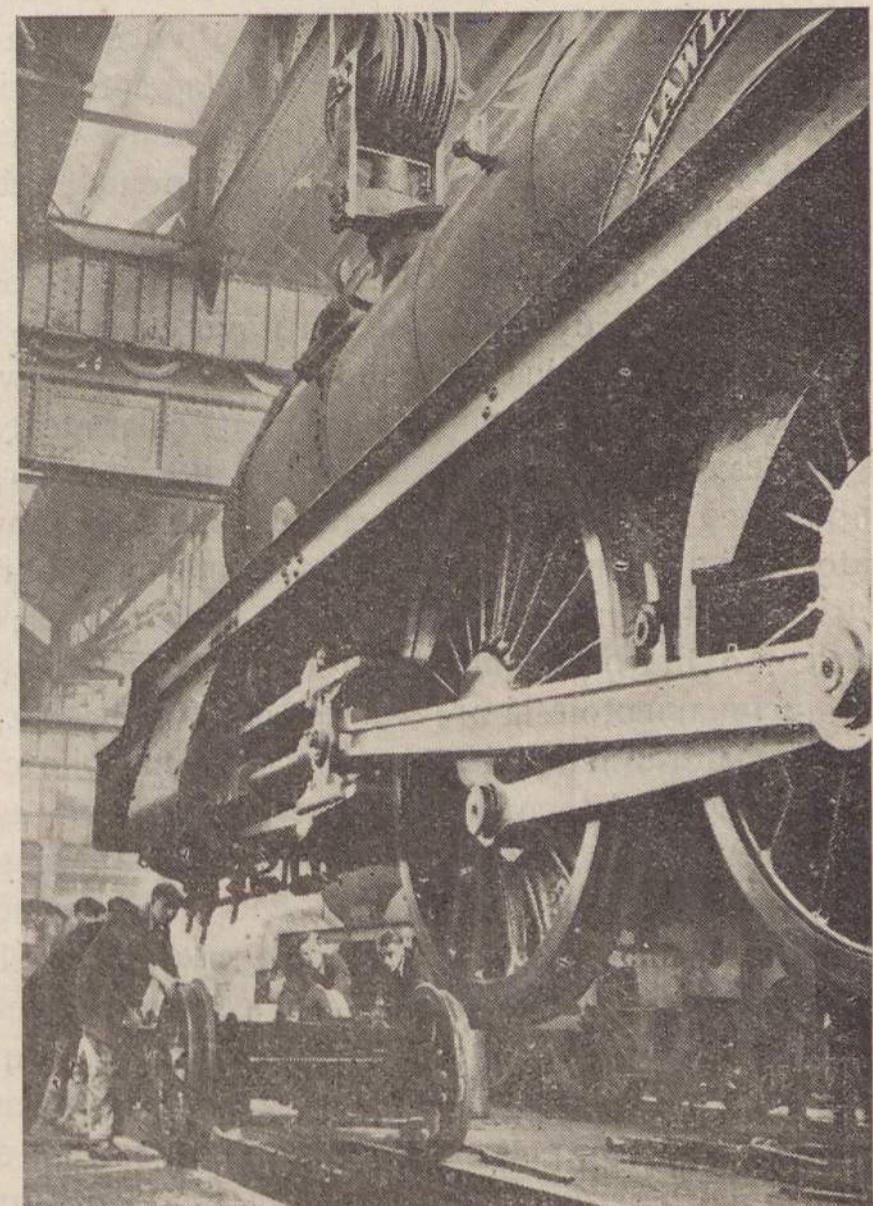
— É sabido que nos veículos a motor assim como nos vagões ferroviários, as trepidações rítmicas e as vibrações são transmitidas às carrocerias, produzindo nelas os ruídos mais desagradáveis. Desde há muitos anos que se procura combater êstes ruídos com os meios mais diversos. Ultimamente, uma casa alemã conseguiu inventar uma massa que amortece os ruídos e que nos automóveis é aplicada por pistola de jacto na superfície interior das chapas da carroceria. Cinco

quilos dessa massa, distribuídos pelos pontos mais expostos às trepidações, bastam para livrar de ruídos toda uma carroceria. Os caminhos de Ferro Alemães verificaram igualmente, em cuidadosas experiências, que o novo invento também se presta admiravelmente para amortecer os ruídos dos vagões de passageiros.

INGLATERRA

As locomotivas fabricadas na Inglaterra continuam a manter a sua velha reputação. Não é só nas ilhas britânicas que elas prestam serviço, encontram-se também em trabalho activo e dominante nas linhas ferroviárias da Índia e até mesmo da Rússia.

As locomotivas inglesas saem hoje das oficinas



Produção de locomotivas numa fábrica inglesa

muito mais aperfeiçoados do que as construídas há muitos anos. Contudo, ainda se vêem, trabalhando com apreciável rendimento, locomotivas que prestam serviço em várias linhas, há trinta, quarenta e mesmo cincocentos anos, e deslocam, sem esforço, pesadíssimas cargas.

Algumas dessas velhas locomotivas inglesas, ainda em serviço activo, podem classificar-se de históricas, pois datam dos tempos do Rei Eduardo e até da Rainha Vitória.

— A locomotora aerodinâmica "Millard" que presta serviço nas linhas de London and North Eastern Railway, alcançou nas recente provas, a impressionante velocidade de duzentos quilómetros por hora.

— Novamente volta a circular o expresso "Corana-

tion Scot", um dos mais elegantes e rápidos combóios ingleses.

ITALIA

Algumas fábricas italianas, em seguida à crescente procura de viaturas para o tráfego urbano com uma capacidade de passageiros sempre maior, dado o intenso desenvolvimento que se observa nas maiores cidades italianas, realizaram novos estudos para a construção de veículos, de tracção eléctrica, com ou sem linhas, capazes de transportar de 150 a duzentas pessoas.

A característica destes veículos, que estão já em circulação nas linhas de maior movimento de Roma e de outras grandes cidades italianas, é a sua constituição em duas partes ou elementos articulados, ligados entre si, por intermédio de um especialíssimo elemento que, com o uso de um simples dispositivo mecânico anula as deslocações relativas dos dois elementos principais durante a passagem do veículo numa curva: dispositivo que elimina as antiquadas e pouco práticas passagens que ligavam os dois carros.

Os novos veículos têm 18 a 19 metros de comprimento. O veículo é munido de um novo comando de marcha que determina um andamento progressivo, suave e rápido. Foi também dedicada particular atenção aos travões dos veículos que, evidentemente, com carga completa, constituem uma respeitável massa em movimento. Assim, além do travão de mão, as novas viaturas eléctricas, estão munidas de outros três travões: o eléctrico, o hidro-pneumático e o electromagnético, cujo funcionamento está previsto em casos de urgência.

— A maior dificuldade que se encontra na aplicação do motor Diesel à locomotiva de grande potência, está na aplicação da mudança da velocidade, adaptada sómente para a potência até cerca de 250 cavalos vapor. É por este motivo que a aplicação do motor Diesel à grande tracção se obteve com a locomotiva Diesel pneumática, Diesel hidráulica, e Diesel eléctrica, as que com a transformação da energia mecânica em pneumática, hidráulica ou eléctrica, e esta, sucessivamente em mecânica, dá lugar à perda de rendimento, que é gravíssima nos primeiros dois tipos e notável no terceiro.

O prof. Felice Corini, director do Instituto de Comunicações da Real Universidade de Génova, estudou uma transmissão diferencial electro-magnética, que permite a completa regulação do esforço de tracção da locomotiva, com um altíssimo rendimento. O Instituto das Comunicações da Universidade de Génova está fazendo experiências com um novo tipo de transmissão.

ROMÉNIA

O crédito de 8,5 biliões de Lei, concedidos aos Caminhos de Ferro do Estado Romeno, em 11 de Abril de 1941, foi elevado para 29,8 biliões por um decreto-lei. Pelo mesmo decreto, os Caminhos de Ferro foram autorizados a dispender na Alemanha 10,5 biliões de Lei para pagamento de trabalhos e materiais. Para liquidação das suas encomendas, foram autorizados a emitir obrigações em Marcos.

Comércio de Lisboa**UNIÃO DE TRAPOS
E DESPERDÍCIOS, L.^{DA}**

LISBOA conta no seu seio uma importante casa comercial que se destaca entre todas as outras suas congêneres da nossa praça.

«União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}», com sede na Azinhaga da Fonte, 17, — telefone n.º 58-261 — endereço telegráfico «UNITRAPOS» — Lisboa, fundada em 1915.

Dispõe a «União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}» de amplos armazéns, onde tem sempre grandes «stoks» dos artigos do seu comércio, tais como: trapos de lã e algodão, desperdícios de lã e algodão, papéis inutilizados, papéis manufacturados, cartão, peles de coelho e sucatas, etc., fornecendo as principais Fábricas de lanifícios, de papel, armazéns de papelaria, fábricas de cartonagem, oficinas e estabelecimentos do Estado, etc.

Pondo em relevo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, êste estabelecimento tem à sua frente como sócio gerente o Snr. Manuel Neves Martins, conhecidíssimo no meio comercial e industrial, é uma casa que honra o comércio de trapos, desperdícios, papéis inutilizados e manufacturados, podendo e devendo ser preferida por todos os industriais e todo o público em geral.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aponta-a como uma admirável organização que prestigia o comércio nacional.

A Assemblea Geral da C. P.

Aprovação do Relatório e Contas de 1941, preenchimento de alguns cargos vagos e um voto de louvor para o Conselho de Administração

Um trecho do Relatório

Com a presença de 140 accionistas, que representavam um capital de 23 milhões de francos, reuniu-se, no sábado, 27 de Junho, sob a presidência do sr. dr. Bustorff Silva, a assemblea geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a seguinte ordem dos trabalhos: Apreciação do Relatório e Contas da Gerência de 1941 e do Parecer do Conselho Fiscal, e eleger alguns cargos para a Direcção. Os srs. Lucas dos Reis e Alfredo Azevedo, na qualidade de secretários, ladeavam o sr. presidente.

Estava presente todo o Conselho de Administração da Companhia, bem como o Director Geral.

Após a leitura da ordem de trabalhos entrou-se na apreciação e discussão do Relatório, documento notável e preciso, em que não se ocultam os embaraços de toda a ordem que tornaram difícil a gerência de 1941. Dêle, para boa informação dos nossos leitores, extratamos o seguinte:

SENHORES ACCIONISTAS:

Mais um Exercício do qual resultou um agravamento de situação da Companhia.

De facto, no conjunto das linhas exploradas pela C. P. houve um *déficit* no ano findo, da importância de Escudos 15:721.374\$07, que excede o do ano anterior em Escudos 1:286.390\$57.

Ninguém poderia esperar melhoria de situação, visto que as despesas aumentaram, sobretudo em consequência da carestia dos materiais, e as tarifas mantiveram-se sem alteração. Só em combustível o aumento de despesa, em relação à do ano de 1940 foi de cerca de 19.000 contos.

Além disto, em Janeiro houve fortes inundações que provocaram avarias graves em vários pontos da linha, nomeadamente em Setil, avarias cujas reparações custaram mais de 1.740 contos; e em Fevereiro, um violento ciclone desorganizou por completo alguns serviços ferroviários, originando despesas anormais superiores a 2.000 contos.

Como é natural, de todas estas perturbações resultou uma diminuição de receitas que, nesses dois meses, calculamos ser de cerca de 4.000 contos.

Para atenuar de algum modo êstes prejuízos anormais, o Estado, por sua própria iniciativa, concedeu à Companhia um subsídio de 780 contos, acto êste que já agradecemos em tempo oportuno, mas que não devemos deixar de consignar, como é de justiça, neste Relatório.

O agravamento das despesas de exploração em 1941,

relativamente às do ano anterior, foi de Esc. 29:280.180\$16, a-pesar-das reduções sensíveis no percurso dos comboios de passageiros, e da adopção de várias medidas de economia postas em prática em todos os serviços da Companhia.

Com êste aumento de despesas e ainda com o acréscimo dos encargos contractuais que a Companhia teve de suportar, os resultados dêste exercício teriam sido bastante piores do que os do anterior se não tivesse havido uma certa compensação com o aumento das receitas de exploração na importância de Esc. 30:186.789\$20, proveniente de um crescimento apreciável do tráfego, principalmente de mercadorias transportadas em P. V.

Dois factos importantes, que aqui desejamos registar, nos desvaneceram bastante: o primeiro foi o admirável esforço feito por todo o pessoal, quer dirigente quer dirigido, que nos provou mais uma vez que com a sua competência e incomparável zelo poderemos sempre contar; o segundo, não menos consolador, foi a elevada compreensão com que o público aceitou as restrições de serviço que circunstâncias nos forçaram a pôr em prática.

A esta compreensão estamos convencidos de ter bem correspondido, actuando sempre numa íntima colaboração com o Estado, mais em favor da comunidade do que dos interesses isolados da Companhia.

Julgamos que, nas circunstâncias actuais, esta política se impõe e merecerá a vossa aprovação.

Discussão do Relatório e o Acto Eleitoral

Foi animada, por vezes quente, a discussão do Relatório. Falaram, em primeiro lugar, os srs. Agostinho Paiva, que se ocupou da situação do pessoal, e Mendes de Carvalho, que fez observações à Administração. Em seguida, fizeram uso da palavra os srs. João Moreira da Silva, que dirigiu elogios aos administradores, e louvores à C. P., autenticando-os com o facto da casa Moreira da Silva & Filhos, do Porto; de que faz parte, ter remetido no ano passado, em quatro mil remessas, cerca de sete mil volumes, em grande velocidade, tendo todos chegado aos seus destinos, e sem uma única reclamação por parte dos clientes, e o sr. José Branquinho, que defendeu com calor e bons argumentos o Conselho de Administração, dizendo que êste só merece louvores.

Pedi de novo a palavra o sr. Mendes de Carvalho, accionista, que foi deveras desilegante para com o Conselho de Administração, e até para com toda a

Assemblea, que manifestou o desejo de que estivesse na posse de portugueses o que resta do papel em mãos de estrangeiros e emitiu a opinião de que não fôssem preenchidos os cargos vagos no Conselho Administrativo. Seguiu-se-lhe o sr. dr. Campos Figueira que na sua qualidade de accionista, disse desejar que o seu capital fôsse retribuído mas tinha que reconhecer a impossibilidade de o fazer, em vista das actuais circunstâncias. Pôs em fóco os altos serviços que os directores da C. P. têm prestado ao País, arrostando com gravíssimas dificuldades, como consequências da guerra, inundações, prejuízos do ciclone de Fevereiro, redução do tráfego e de afluência de mercadorias, etc.. A assemblea acompanhou com palmas e apoiados as palavras do orador.

Não havendo mais oradores inscritos, fez então uso da palavra o sr. engº Vasconcelos Correia, ilustre presidente do Conselho de Administração, para responder aos oradores. Começou por agradecer os elogios feitos aos directores, afirmando que a Companhia tem trabalhado sempre de colaboração e de acordo com o espírito do Governo, e de harmonia com os interesses colectivos, o mesmo que dizer em obediência aos interesses da Nação e nessa orientação se tem realizado o que se tem podido. Apreciando depois o discurso do sr. Mendes de Carvalho, classificou os ataques dêste senhor absolutamente injustos, pois a Companhia nunca, durante a sua existência, atravessou um transe tão difícil. E no que dizia respeito à posição estrangeira na C. P. tinha a satisfação de notar que o capital representado naquela assemblea estava, apenas, em mãos de portugueses.

O sr. engº Vasconcelos Correia fechou o seu discurso, expondo com clareza a situação do pessoal, e elogiando francamente o seu esforço. Calorosos aplausos coroaram as suas palavras, não só pelo brilho mas também pela serenidade e sinceridade da argumentação que lhes imprimiu.

Falaram depois os srs. Martins Alves e o sr. Lucas dos Reis, que se ocuparam da situação financeira da Companhia.

A estes senhores seguiu-se o sr. Fausto de Figueiredo, que falou com energia e reduziu, uma por uma, todas as críticas dirigidas ao Conselho de Administração e aproveitou a oportunidade para elogiar o carácter probo e as raras qualidades de administrador do sr. engº Vasconcelos Correia.

A assemblea, que o escutara atentamente, tributou-lhe prolongada ovacão, extensiva também ao sr. engº Vasconcelos Correia.

Todas as explicações que o sr. Fausto de Figueiredo fez foram em especial dirigidas ao accionista sr. Mendes de Carvalho a quem disse:

"V. Ex.^a desconhecendo em absoluto o que se passa nesta casa, os amargos que tem tido o Conselho de Administração e os embaraços do momento actual, foi injusto fazendo afirmações sem lógica e absolutamente descabidas". Referindo-se a uma passa-

gem do discurso do sr. Mendes de Carvalho, acrescentou: V. Ex.^a não sabe namorar, está já velho para namoros e eu estou velho para o ensinar (*risos*).

Prosseguiu historiando com bastante precisão a obra do Conselho e dizendo que o sr. Lucas dos Reis não era o melhor procurador que tinha a Assemblea, mas sim o seu Conselho de Administração que tem defendido sempre com denodo e altivez os interesses da C. P. e zelando bem os interesses de todos em geral.

Procedeu-se depois à aprovação do Relatório, que obteve plena unanimidade, bem como o parecer do Conselho Fiscal, com um voto de louvor para o Conselho, Administração Geral e para a mesa e Comissário do Governo.

Passou-se depois à segunda parte da ordem do dia. O sr. dr. Guilhermino Nunes apresentou a proposta para que não fôssem preenchidas as vagas deixadas pelos administradores franceses que haviam terminado o seu mandato e que a eleição se limitasse à vaga aberta pelo sr. engº Pinto Osório. O sr. dr. Alberto Xavier, digno Comissário do Governo, declarou que os delegados dêste são solidários com os actos do Conselho de Administração. Seria injusto, portanto, acusar de incompetente o referido Conselho. Afirmou que os administradores por parte do Estado cumpriram os seus deveres com critério, ponderação e zelo, sendo solidários com os actos dos seus colegas eleitos pelos accionistas e que de tudo o Governo era informado com regularidade, de forma a estar habilitado a ajuizar dos actos administrativos com a devida justiça. Acrescentou que o Governo pensa em modificar os estatutos da C. P., reformar os serviços ferroviários e, finalmente, dar solução ao problema do «Comité de Paris». E referindo-se às vagas na administração, disse que é critério também do Governo que essas vagas não sejam preenchidas. Mas essas eleições poderiam efectuar-se se a assemblea assim o entendesse.

Foi aprovada a proposta do sr. dr. Guilhermino Nunes.

Em seguida procedeu-se à eleição, que deu êste resultado: para o Conselho de Administração, reeleito o sr. engº coronel Pinto Osório; para o Conselho Fiscal reeleito o sr. dr. Emídio Garcia Mendes, e para o lugar vago de secretário da Assemblea Geral eleito o sr. Jorge Viterbo Ferreira.

Finalmente todo o Conselho de Administração foi imensamente felicitado pela Assemblea que era em parte composta por pessoas conhecidas das organizações particulares e oficiais dos de mais destaque no nosso País.

Ao ilustre Conselho de Administração da C. P. e em especial ao sr. engº Vasconcelos Correia, apresentamos as nossas cordeais felicitações pelo acto de justiça que a Assemblea Geral, lhes tributou no dia 27 de Junho.

ATENEU

Ferroviário

ESTA colectividade, marcante no meio associativo, cuja finalidade apreciável e bem dirigida é de molde a merecer os mais calorosos elogios, continua a ter ligado aos seus destinos a inteligente cooperação de pessoas dedicadas ao bem colectivo, as quais, sabendo enaltecer o merecimento próprio das variadas actividades do Ateneu, grangeiam assim as simpatias gerais.

Com uma directriz bem orientada, não se poupando a esforçados sacrifícios, timbrando sempre por realizar o melhor possível, a dentro das suas possibilidades materiais, tem o Ateneu Ferroviário primado por desenvolver as variadas facetas da sua acção cultural e desportiva, desenvolvendo-se e expandindo-se de tal forma que o seu nome é já hoje sobejamente garantia dum valor efectivo no meio congénere, pelo que outras colectividades lhe tributam comprovada admiração e simpatia.

Segundo, pois, sob o domínio de tão bons auspícios e após porfiadas diligências, conseguiu esta associação instalar-se condignamente na sua nova sede, situada na Travessa do Fala Só, 9, em esplêndido edifício, a qual foi inaugurada conforme já noticiámos.

Não comporta o acanhado espaço de que dispomos maior desenvolvimento relativo às festas da inauguração da nova sede e por isso nos limitamos a extractar o que decorreu na sessão solene, realizada sob a Presidência do sr. Vasco de Moura, que representava o Director Geral da C. P.

Na mesa de honra tomaram lugar os senhores capitão Gonçalves Louro, em representação da Federação das Sociedades de Recreio; D. Carolina Alves, do Sindicato Nacional dos Ferroviários de

Portugal; José Maria Fabião, da Cooperativa dos Trabalhadores de Portugal, e Pascoal Deniz, do Montepio Ferroviário.

Falaram acerca da circunstância: o sr. Félix Perneco, presidente da Assembléa Geral do Ateneu Ferroviário; José Maria Fabião; capitão Gonçalves Louro, e Alexandre Settas, como representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, todos se congratulando pela inauguração da nova sede e apresentando sinceros votos pelas prosperidades do Ateneu.

As palavras proferidas em representação do nosso Director foram as seguintes:

Sr. Presidente, Minhas senhoras, Meus senhores:

Na minha qualidade de redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi-me atribuída a incumbência de vir saudar o Ateneu Ferroviário na festa que decorre pela inauguração da sua nova sede.

Essa determinação, se não me surpreendeu, pelo facto de ser bem notória a simpatia que sinceramente votei a este organismo de ordem cultural dos ferroviários da C. P., colocou-me, todavia, em sérios embaraços para um cabal desempenho da missão imposta, porquanto, falho das indispensáveis faculdades oratórias e de dicção, e ainda pelo facto de não ter o hábito de falar em público, reconheço que as breves palavras que vou proferir e em pouco se resumem, ficarão muito aquém do estritamente necessário para render um justo preito a esta colectividade.

Desejo, porém, antes de saudar o Ateneu Ferroviário, nas pessoas dos seus dirigentes, permitir-me apresentar-lhe os parabens pelo facto do Ex.^{mo} Sr. Vasco Moura, Secretário Geral da C. P. vir representar o digníssimo Presidente do Conselho de Administração e a Direcção Geral da maior companhia ferroviária do País, honrando, assim, esta casa com a sua respeitável e querida presença.

E se o faço aqui, publicamente, e por minha espontânea vontade, é por saber, de ciência certa, quanto esta Associação de ferroviários deve à simpatia que os dirigentes da C. P. lhes consagram e se traduz iniludivelmente na eficaz protecção que sempre tem sido dispensada ao Ateneu, o que me é grato testemunhar, pois se reflectem êsas benefícios prestados no prestígio geral em que a colectividade se mantém e por ele é cotada.

Por isso, já que nada de melhor saberei dizer, condensadamente, para pôr em destaque o valor intrínseco do Ateneu Ferroviário, ouso realçar o honroso significado de Sua Excelência ter acedido a presidir à primeira sessão solene realizada nesta nova sede, mostrando assim a elevada prova de aprêço que lhe merece o Ateneu, o que em minha consciência repute duma penhorante homenagem, onde, por reflexão, se vinculam as atenções cedidas nobremente à massa trabalhadora dum organismo que bem sabe criar a estima e merecer a consideração dos seus superiores hierárquicos.

De facto, a acção cultural proficientemente desenvolvida por esta agremiação, a par das suas funções recreativas e de desporto, têm de tal modo sabido pôr em destaque a excelente actividade dos seus dirigentes que, por essa justa razão, o seu nome se enaltece constantemente por méritos próprios, no simpático campo das outras sociedades congêneres, projectando-se ainda em real grandesa e através de quase todo o Portugal, mesmo nos pontos mais afastados onde se contam componentes do Ateneu Ferroviário.

À sua bem orientada acção, à sua inconcussa honestidade de gerências, à comprovada dedicação de todos os que se entregam de corpo e alma ao desenvolvimento das actividades desta casa, sem esquecer ainda o abnegado auxílio dos que desprezando o cômodo *laissez-aller* se esforçam em

“CASA DO RIBATEJO”

Uma comissão de distintos ribatejanos tem-se reuniido últimamente com o fim de estudar as bases em que deve ser posta em realidade a iniciativa, a todos os titulos louvável, de se crear em Lisboa a “Casa do Ribatejo”. Várias e importantes adesões recebeu a comissão logo no primeiro dia em que se reuniu e continua recebendo, tudo levando a crer que dentro em breve os ribatejanos bem como os amigos do Ribatejo, que são muitos, tenham na capital a sua Casa.

No dia 15 de Julho, pelas 21,30 horas, realiza-se na sede do Grupo Tauromáquico “Sector 1”, à rua do Salitre, 19-2.º, uma grande reunião, para a qual receberam convite a Junta da Província do Ribatejo, diversas entidades em destaque na região, a Imprensa e várias colectividades.

Segundo nos foi comunicado pela Comissão Organizadora da “Casa do Ribatejo”, podem assistir a esta reunião e dar a sua colaboração aos trabalhos a efectuar, todos os ribatejanos e amigos do Ribatejo.

concantear proveitosas energias à custa de evidentes trabalhos e canseiras, para criarem e manterem uma finalidade de úteis efeitos colectivos, vai toda a minha admiração.

Sem que se veja menos apreço, por evitar fazer citações individuais, peço licença para personificar no Sr. Presidente da Direcção e meu ilustre amigo Sr. Mário de Souza Deniz, que, infelizmente, por circunstâncias especiais da sua vida privada, não pode estar presente, as qualidades reunidas de todos os elementos directivos dêste Ateneu.

Mas, como seria injusto se relegasse para o esquecimento o trabalho intenso, valoroso e dedicado de todos os cooperadores da mesma obra a que devotadamente se consagram, quero envolver também nesta breve mas sincera saudação o distinto maestro Sr. Luiz Boulton que, graças à sua proficiência artística, tem sabido congregar as esforçadas vontades e reconhecidas aptidões dos executantes da sua excelente banda de música, para assim conseguir uma digna apresentação em público.

Não devo, também, deixar no óvido o esforço, quiçá heróico, da Ex.^{ma} Sr.^a D. Enita Correia, espírito requintadamente artístico e que mercê do seu entusiasmo, aliado à técnica de conhecimentos próprios, conseguiu criar uma aura de grande brilho para o grupo cénico do Ateneu Ferroviário, quando se apresentou ao grande público, nos teatros da Trindade, em Lisboa, e no Rosa Damasceno, em Santa-rém, e lhe mereceram verdadeiros triunfos, e que, para mais, foram consagrados pela crítica austera dos competentes em assuntos de teatro.

Inumerar toda a desenvolvida acção na qual o Ateneu Ferroviário tem demonstrado uma directriz de grande alcance social, seria para mim tarefa de especial agrado, mas a circunstância de pretender ser breve na presente solenidade não se compadece de intenções que derivem duma sincera saudação para o campo das resenhas associativas.

Caminhos de Ferro Coloniais

LOURENÇO MARQUES

Está actualmente a ser posto em serviço material circulante novo para os Caminhos de Ferro de Moçambique. Trata-se de uma aquisição feita no ano passado nos Estados Unidos da América, pelo Governador Geral e que monta à soma global de 12.622.782\$87, na qual se incluem sobressalentes diversos. Este total comprehende 140 vagões, dos quais 100 vagões abertos, 30 fechados e 8 tanques, além de dois vagões-plataformas, sendo a capacidade total de 2.940 toneladas.

Deve esclarecer-se, quanto à capacidade dos vagões de 2 eixos, que podem efectivamente carregar 25 toneladas métricas, ou sejam 55 mil libras, isto é, muito mais do que a capacidade dos vagões de 2 eixos até agora em serviço, que não excedia 40 mil libras. Convém acrescentar que este material corresponde apenas a uma parte das actuais necessidades do tráfego de mercadorias pelos caminhos de ferro da Colónia. A montagem dêste material, fez-se e está-se fazendo nas oficinas dos referidos caminhos de ferro.

Por esta razão, encurtando palavras, *A Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao saúdar o Ateneu Ferroviário faz sinceros votos para que continue a prosseguir na mesma senda de triunfos, conquistados à custa de esforço colectivo, dos rígidos princípios de boa ordem e disciplina, que não são incompatíveis com a finalidade a atingir, mas antes naturais atributos que dimanam da proba e inteligente competência dos seus dirigentes.

Para não traer o meu pensamento, para se não deixar no ostracismo o que se impõe como um dever acentuar, devo dizer também que, para o Ateneu Ferroviário conseguir manter-se no progressivo nível de desenvolvimento em que felizmente se encontra, será indispensável que continue, como aliás, o espero, a merecer não só da Ex.^{ma} Administração da C. P., como também do ilustre Director Geral da mesma Companhia, o Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Lima Henriques, a mesma valorosa protecção com a qual lhe tem assistido desde o seu início e a comprovada afeição de todos os seus legítimos superiores.

Sendo assim, ao dirigir ao Ateneu Ferroviário as minhas saudações, em nome da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, peço licença para igualmente nelas abranger a digna Administração e Direcção da C. P., como afirmação da penhorante gratidão que lhe deve este organismo recreativo e de cultura do seu pessoal, onde em absoluta concordância de ideais se congregam valores, competências e dedicações, em prol do pão de espírito da grande e laboriosa família dos ferroviários de Portugal.

Tenho dito.

Com palavras de grande incitamento à obra que o Ateneu vem praticando e de louvores aos seus dirigentes, encerrou a sessão solene o sr. Vasco de Moura, que foi calorosamente aplaudido.

NO INSTITUTO DE CULTURA ITALIANA

Confraternização de jornalistas italianos e portugueses

O sr. dr. Enzo Bolasco, adido da Imprensa Italiana em Portugal e director de Rádio Roma em Lisboa, para comemorar a passagem do primeiro aniversário do início da sua actividade em Lisboa, ofereceu no dia 18 do mês findo um "Pôrto" de confraternização aos jornalistas portugueses e italianos.

Entre os convidados contavam-se os srs.: eng.º Luiz Fernando de Sousa, director de *A Voz* e do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Correia Marques; dr. Moreira de Almeida; Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da *Viagem*; dr. Guilherme Pereira da Rosa, sub-director de *O Século*; dr. Alfredo Pimenta; dr. Pelicano; capitão Santos Romão, director da *Alma Nacional*; dr. Tavares de Almeida, director dos Serviços da Imprensa do Secretariado da Propaganda; Tomé Vieira; Dr. João Ameal; Ayala Boto; Amzalak; Eugénio Navarro; Marques da Costa; A. de Andrade; Silva e Costa; Sebastião Cardoso; Moraes de Carvalho e Gomes Branco. Presentes, alguns jornalistas italianos, e, também, os srs. ministro e consules de Itália, em Lisboa; adjunto do adido da Imprensa; adidos naval e de aeronáutica; Guilherme Pereira de Carvalho, do Secretariado da Propaganda; eng.º Silva Dias, da Emissora Nacional; major Rodrigues Barandas, da direcção da Censura, etc.

A todos foi oferecido um cálice de "Pôrto".

A meio da festiva reunião compareceu o sr. ministro da Itália em Lisboa, sr. Fransoni a quem foram apresentados pelo sr. dr. Bolasco todos os presentes.

Seguidamente fez-se silêncio.

Fez uso da palavra o dr. Enzo Bolasco, simpático adido da Imprensa Italiana em Portugal de cujo discurso damos algumas notas:

Desejo agradecer, em primeiro lugar, a presença de V. Ex.ªs nesta casa, onde se têm verificado tantas manifestações

da grande afinidade espiritual de Portugal e da Itália, assinalada através da existência e expansão dos dois países no Mundo e pelas mais altas expressões no campo da arte, da ciência e da técnica.

Dentro desse elevado sentimento de contribuição mútua para o progresso da comunidade espiritual luso-italiana, que é como dizer do sincronismo dumha acção que tem carácter civilizador, dado o papel desempenhado pelas duas Nações no campo da universalidade, assumi o encargo de dirigir os serviços da Rádio Roma em Portugal. Encontro-me aqui, pois, na dupla qualidade de adido da Imprensa junto da Legação dum país irmanado nos mesmos princípios de latindade e da concepção do Estado e de representante, com os meus colegas jornalistas italianos, aqui presentes, dumha profissão que constitui elemento considerável de entendimento e colaboração na vida dos povos modernos, ao mesmo tempo que decisivo meio de todas as formas de progresso e emancipação das consciências.

É meu intento que Rádio Roma seja em Portugal não só mais um factor de aproximação dos nossos dois Países, mas tenham expressão da mútua compreensão que os anima. Por isso faço votos para que a Imprensa Portuguesa possa encontrar nos serviços da Rádio Roma a colaboração adequada para o desempenho dumha missão comum no plano geral da vida da Europa e a todos os camaradas portugueses apresento as minhas homenagens, na certeza de que esta colaboração, que é já leal no campo profissional, se torne de futuro sempre mais cordial e amigável, como são amigáveis as relações entre Portugal e a Itália.

Em nome da Imprensa, agradeceu o eng.º Luiz Fernando de Sousa, director do nosso brilhante colega *A Voz* e do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cujas palavras foram sublinhadas com aplausos.

Houve mais protestos de simpatia e de camaradagem, que se manifestaram até tarde — pois o ambiente era bastante agradável.

Um brinde particular do dr. Bruno Bonotto, à mesa da Imprensa foi coroado com votos simpáticos pela Itália.

Lopes, Ferreira & C.ª, L.ª da

Fábricas de Descasque de Arroz em
VILA FRANCA DE XIRA

A APRESENTAÇÃO DOS SEUS TIPOS DE ARROZ
RIVALIZA COM AS DOS TIPOS ESTRANGEIROS

ADMINISTRAÇÃO :

Rua dos Fanqueiros, 38-1.º - LISBOA - Tel. 27806

Sociedade Industrial de Vila Franca, L.ª

Fábrica de Moagem

Os seus produtos impõem-se pela sua qualidade

ESCRITÓRIO EM LISBOA :

RUA DOS FANQUEIROS, 38-2.º

TELEFONE 23830

FÁBRICA E SEDDE :
LARGO DA INDÚSTRIA
TELEFONE 20
VILA FRANCA DE XIRA

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1892)

O monopólio da viação

Na impossibilidade de deixar de reconhecer que tudo que a imprensa e a opinião tem dito, honestamente reprovando o contracto entre a camara e a Companhia Carris, é pura e simplesmente *vox clamantes in deserto*, limitamo-nos a dar na íntegra o edital que põe a chancella official n'este negocio:

José Joaquim de Silva Amado, do conselho de Sua Majestade, e vice-presidente da camara municipal de Lisboa.

Faço saber que a commissão municipal d'esta camara manda publicar a seguinte:

POSTURA

Aos 27 dias do mez do junho do anno de 1892, na cidade de Lisboa, a commissão municipal, em sessão ordinária:

Considerando que, por deliberação de 7 de abril do corrente anno, a camara aprovou o contrato provisório celebrado por escriptura de 4 do dito mez com a companhia carris de ferro de Lisboa; e por deliberação de 9 do corrente mez a mesma commissão, nos termos da condição 9.^a do citado contrato, aprovou, de acordo com a companhia, as respectivas tabellas das tarifas e dos horarios para o serviço do publico;

Considerando que as citadas deliberações de 7 de abril e de 9 do corrente mez, se tornaram definitivas; visto que o governo, por despacho do ministerio do reino de 23 tambem do corrente mez, transmittido em officio do governo civil do distrito, da mesma data, declarou não usar do direito de suspensão, nos termos do artigo 19.^º e § 1.^º do decreto de 26 de setembro ultimo;

Considerando, finalmente, que, por deliberação e escriptura da presente data, a commissão municipal tornou definitivo o mencionado contrato provisório, e que pela condição 1.^a d'elle, salvo as excepções de § unico da mesma condição, a camara imporá a taxa annual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em commun com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

N'estes termos, pois, em nome da camara, resolve adoptar e publicar desde já a postura que segue:

Artigo 1.^º É imposta a taxa annual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em commun com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

§ unico. São exceptuadas as disposições d'este artigo as empresas de viação que actualmente tenham contrato especial com a camara.

Art. 2.^º Fica por esta fórmula alterada a tabella n.^º 7 do artigo 1.^º da postura de 11 de agosto de 1890, publicada por edital de 20 do mesmo mez.

Art. 3.^º A presente postura começará a ter execução tres dias depois de publicada na fórmula do estylo.

E para que possa produzir os devidos effeitos, será o

Vida Ferroviária

Sindicato N. dos Ferroviários

do Centro de Portugal

No dia 19, de tarde, tomaram posse dos seus cargos os corpos gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), recentemente eleitos. A posse foi dada pelo sr. David Gomes, vogal da mesa da assemblea geral, tendo renunciado os cargos os srs. Artur Mário Gomes de Melo, conductor de "Wagons Lits", e Alexandre Jorge, revisor de material da C. P., que haviam sido eleitos, respetivamente, para presidente e segundo secretário da mesa da assemblea geral. Os empossados foram: para a assemblea geral, os srs. Manuel Pedro, revisor de 3.^a; Gil Simões, factor de 1.^a; e João Duarte Amaro Esteves, guarda-freio de 1.^a, todos da C. P.; e para a direcção, os srs. João Júlio Pina Cortes, fiscal de camionagem, C. P.; José Maria Dias, factor de 2.^a, S. E.; Vitor Afonso, chefe de 1.^a, C. P.; David da Silva, chefe de distrito, C. P.; e João Duarte Vitório, maquinista de 1.^a, C. P.

presente edital publicado no *Diario do Governo*, e affixado no logares publicos do costume.

Lisboa, paços do concelho, em 27 de junho de 1892.—José Joaquim da Silva Amado.

Linhos portuguezas

Novo ascensor. — Foi pedida á camara municipal de Lisboa pelo sr. Antonio Wan Zeller a concessão, por 99 annos, de um ascensor que, partindo do largo do Conde Barão e seguindo pela calçada do Marquez de Abrantes, rua das Trinas de Mocambo, termine na rua de S. Domingos, podendo, se assim fôr conveniente, seguir por esta rua, a dos Navegantes e a de Borges Carneiro até a calçada da Estrella.

Outro. — Diz um collega que tambem foi pedida uma outra concessão para um elevador, da rua dos Retrozeiros pela Sé, rua de S. Thiago, até o fim da rua do Infante D. Henrique. E' uma boa linha, de que se bem nos lembra, já em tempo a Companhia dos Ascensores pediu a concessão.

Lourenço Marques. — O proseguimento da linha de Lourenço Marques a Pretoria começa a produzir as consequencias favoraveis que eram de esperar no movimento do caminho de ferro.

A facilidade das comunicações com Barberton, centro mineiro de grande importancia, encaminha para o nosso porto o transporte do minério d'aquella localidade.

Consta que já está feito um contracto para o transporte de minério extraído das minas da companhia denominada Sheba Eureka City, que parece transportará cerca de 100 tonelladas por mez, e outro para o transporte de minério de prata, desde Krokodil-Poort até Lourenço Marques; este minério é extraído das importantes minas de Middelburg.

O caminho de ferro do Transvaal já chegava em maio a Krokodil-Poort, e no mez corrente deve estar aberto á exploração até Nelsprout.



Velocidades: Menos tempo, mais andamento

O que se escreve acerca de velocidades alcançadas por comboios é sempre susceptível de ulteriores rectificações porque, por maior cuidado que haja na selecção dos elementos constitutivos da notícia nunca poderá haver, conscientemente, a certeza dessas referências se firmarem em verdadeira garantia de exactidão.

Todos os países, por nacionalismo, justificado ou não, atribuem às indústrias das suas fábricas o galardão da máxima excelência dos maquinismos que produzem e daí a propaganda tendente a proclamarem o mais alto índice atingido.

No entanto, para não privarmos os leitores desta secção das curiosidades do assunto, referidas a velocidades, aqui se trasladam algumas notas que foram colhidas com certo cunho de garantia:

Já depois do início da actual guerra, uma locomotiva a vapor alemã fez o percurso de 197 quilómetros, em viagem experimental, rebocando um comboio de 250 toneladas.

O trajecto de Paris a Estrasburgo, considerado de difícil em virtude do seu perfil de linha, era feito no ano de 1884 com o dispêndio de 8 horas e 46 minutos. Procurando-se sempre encurtar o tempo gasto chegou-se a reduzi-lo, em 1914, apenas a 5 horas e cinquenta e oito minutos e assim se manteve até ao ano de 1920, data em que baixou para 5 horas e trinta minutos, para estar agora reduzido a tempo inferior a 5 horas.

O auto-rail tem também mostrado os seus progressos sensíveis na economia de tempo. Assim, de Paris a Caen, que em 1882 era percorrido pelo comboio a vapor em 4 horas e 52 minutos, gasta-se, presentemente, 2 horas e meia.

E, mais recentemente, o percurso Paris-Nice ficou reduzido a 15 horas, graças à utilização duma locomotiva accionada por motor Diesel, da força de 4.000 cavalos-vapor.

Caminhos de Ferro Coloniais

A extensão total da rede dos caminhos de ferro da Colónia de Moçambique é de 2.103,116 quilómetros, sendo com a bitola de 1,067 m/m 1.962,716 quilómetros de via e com a bitola de 0,75 m/m apenas 140,400 quilómetros.

Na exploração directa ficam compreendidos 1.756,155 quilómetros e nos vários serviços, incluindo os desvios particulares 346,960 quilómetros.

Estas linhas são servidas por 159 estações e apeadeiros.

O material circulante dos mesmos caminhos de ferro é, segundo o Anuário Estatístico de 1940, de onde extractamos estas notas, o seguinte:

No Território, sob a directa administração do Estado, e compreendendo Lourenço Marques, Gaza, Inhambane, Quelimane e Moçambique;

Automotoras, 12; Locomotivas, 78; Furgões, 24; Carruagens, 67; Vagões, 1.456, que dá um total de 1.637 veículos, a

que acrescem mais outros 471, em circulação nos Territórios de Manica e Sofala, distribuídos da maneira seguinte;

Automotoras, 5; Locomotivas, 44; Furgões, 7; Carruagens, 14; Vagões, 401.

Aquisição de maquinismos liquidados com... batatas

COM franquesa esta informação publicada agora na «Gazeta» e extraída do «Bulletin P. L. M.», referido no ano de 1937, vem um pouco em atraso para os nossos leitores mas não deixa, contudo, de ter um certo interesse de curiosidade o que nela se revela.

O assunto em referência é o seguinte:

«Acabaram de instalar na Estação de Lyon e em muitas outras de igual categoria ou superiores, máquinas que imprimem os bilhetes de caminho de ferro, das várias tarifas, pedidos na ocasião pelos passageiros, inscrevendo-lhe todas as precisas indicações.

A superfície de instalação dessas máquinas é bastante reduzida e tem um manejo muito fácil, rápido e seguro, o que permite obter superior rendimento ao da entrega ao público, depois de os haver colhido de qualquer das divisões dos grandes distribuidores que normalmente estão próximos das bilheteiras.

Além das vantagens já inumeradas existe ainda outra e bem importante: a de ir adicionando automaticamente as várias parcelas das vendas realizadas.

As referidas máquinas foram importadas da Alemanha e o seu pagamento foi efectuado em... batatas, tubérculo bastante apreciado.

O «Side-car» substituto da «Draisienne»

CONSIDERA-SE de grande utilidade o veículo actualmente empregado nos serviços de inspecção de via dos caminhos de ferro franceses, e que pode circular simultaneamente sobre carris ou estrada, conforme as conveniências.

A mudança indispensável para lhe adaptar a rodagem de estrada para via férrea, ou vice versa, é de tão simples manobra que, em dois minutos, se consegue a transformação da moto side-car, numa confortável e bem rápida «draisienne».

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses possui em exploração 2.490 quilómetros de via férrea, dos quais 357 quilómetros são constituídos por via dupla.

Alexandre F. Sette

O Jardim Zoológico de Lisboa

NUMA TARDE DE VERÃO

Por CUNHA CORRÊA

LISBOA, esta garrida e buliçosa Capital do Império, sempre orgulhosa das suas tradições e do seu passado, sempre menina e já tão velha, cantante na voz dos seus pregões, de mãos dadas com o Tejo Azul, debruçando-se, embevecida de si mesma, nas suas sete colinas, vaidosa na pompa das suas avenidas e no mármore dos seus palácios, ingénua como uma criança, senhoril como uma princesa, evocando em Alfama épocas que não morrem, soluçando guitarradas na velha Mouraria, beijando de sol as torres velhinhos da Sé e a relíquia manuelina de Belém, espraiando-se, perfumada e fresca, pelos seus parques e jardins, tem um culto especial pela árvore, pelo bosque, pela mata. É ver as avenidas arborizadas, os canteiros enrelvados e floridos, o vaso de manjericos nas janelas e a nespereira das varandas — jardins de quintos andares —, a poesia colorida de certas sacadas com heras e lilases. É ver todos êsses jardins de encanto e doçura, que, felizmente, não são raros. E poder-se-á, então, dizer que a Capital dispõe de recintos arborizados, de recantos floridos e de miradouros poéticos, que prendem a vista e o coração dos mais prosaicos alfacinhas. Aqui e além há sempre uma flor ou um sorriso, uma palmeira ou uma canção, subindo para o espaço em ritmos e harmonias. Lisboa, pode dizer-se, canta e ri com os pássaros das suas árvores e diverte-se, juvenil, com a cándida orgia das suas flores. E é vê-la, em certas épocas do ano, quando o Rossio se povoa de rosas e as ruas de violetas, é vê-la, com seus ares de rainha e de senhora nossa, a perfumar, cantando, o céu e as estrélas.

Eu gosto imenso dos jardins de Lisboa. Encontro-lhes uma certa expressão de lusitanismo e de beleza a que não sei resistir. Geralmente, demoro-me sempre nos jardins que visito. E quando me é vedada entrada, em alguns particulares, namoro-os, de cá de fora, pelas grades, como que a querer deixar lá dentro um pouco da minha alma e como que a desejar trazer comigo um pouco da beleza que vi e que não pude conquistar.

Um dos jardins que mais me entusiasma e encanta, pela duplidade dos seus atractivos — a fauna e a flora — é o magnífico Jardim Zoológico de Lisboa. E, por isso, muitas tardes dos meus domingos de verão são passadas, gostosamente, no Parque das Laranjeiras.

Ali encontro sempre distração variada e salutar. Sempre que lá vou, mesmo em missão jornalística, não deixo nunca de dar uma volta por todo o jardim, vendo tudo e apreciando tudo — todas aquelas coisas de que, talvez infantilmente, me deixei enfei-

ticiar. E não é só com os bichos que a minha atenção se prende e se entretem, demoradamente. O Jardim Zoológico, não sei por que milagre de arte e de beleza, tem sempre coisas novas para mostrar, novos encantos para atrair o público e novas condições de conforto e até de elegância que se não encontram, com facilidade, noutras lugares. É que o Jardim Zoológico não é sómente um jardim zoológico propriamente dito. A emmoldurar as jaulas e os currais, as "aldeias" e os "solares", os viveiros e as gaiolas, as estufas e os alpendres, há uma vegetação exuberante e fertil, árvores de frondosa ramaria, que poetisam o ambiente e tornam deliciosas as tardes quentes de verão. E, a encantar-nos ainda mais, orlando os excelentes arruamentos, ou cuidadosamente tratadas no Grande Roseiral, flores, muitas flores, em canteiros de primoroso bom gosto, deleitam-nos a vista e confortam-nos, suavemente, o espírito.

Ao fundo, a servir de magnífico cenário a esta maravilhosa apoteose, o palácio e o jardim do Conde de Farrobo. Modernizado e alindado, este jardim, com seus tufos de verdura, seus canteiros simétricos, seu balneário de azulejos, o "dancing" recente, a piscina, os recantos afastados, o rumor cantante das fontes, a música alegre dos pássaros e a harmoniosa beleza do conjunto, é, por assim dizer, um dos maiores atractivos não só do Parque das Laranjeiras, mas também de Lisboa e, talvez, do país. À evocação histórica do recinto vêm juntar-se a arte e o bom gosto que presidiaram, primeiro, em épocas idas de requintado luxo, à feitura do jardim, e, agora, à sua transformação e ao seu embelezamento. É dos atractivos mais felizes de que o Jardim Zoológico dispõe, actualmente. E é lá que, no geral, eu vou refazer-me das canceiras da semana, nestes domingos quentes de verão. Um magnífico "dancing", ao ar livre, entre o arvoredo, põe uma nota de modernismo e de elegância na beleza antiga daquele sítio ameno.

Para que todos, principalmente os pobres, aqueles que nunca tinham visto a bicharada, pudessem apreciar tudo o que constitui o encanto e o atractivo daquele delicioso recinto, o Jardim Zoológico de Lisboa abriu de par em par as suas portas, no dia 1 de Janeiro d'este ano, dando margem a que alí acorresse uma multidão de milhares de pessoas.

O gesto foi de milionário generoso que quizesse partilhar com todos o seu maior tesouro.

Esteve deveras movimentada a minha última tarde do Jardim Zoológico. A criançada alegre e ruidosa enchia os "rings" de patinagem, pasmava ante o tamanho e a pachorra do elefante que as transportava em lento passeio, e deleitava-se com o ar perfumado e sadio do Parque das Laranjeiras.

Por isso é que esta Lisboa garrida e buliçosa, gentil e alegre, tem uma especial predilecção, e até um certo e justificado orgulho, pelo seu magnífico Jardim Zoológico.

E eu, na verdade, sou também da mesma opinião.

Espetáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Recital de Aura Abranches

Os teatros estão, presentemente, muito por baixo. Uns estão fechados, outros mantêm, nos cartazes, peças a que já me referi. E lá de vez em quando aparecem festivais que merecem nota de relevo.

Está neste caso o recital que Aura Abranches promoveu no teatro da Trindade, no dia 19 de Junho, cujo produto reverteu a favor da Casa dos Jornalistas e da Casa da Quinta do Bosque, na Amadora.

Mas o público ou está de mal com Aura Abranches ou não lhe interessa a sorte dos jornalistas nem dos intelectuais, porque primou pela sua ausência. O que Aura Abranches pode acreditar é que as pessoas que assistiram à festa que promoveu, apreciaram e aplaudiram com justiça. E, falando a verdade, vale mais pouco e bom do que muito e ruim.

Aura Abranches, descendente de uma grande actriz, a gloriosa relíquia da cena portuguesa, Adelina Abranches, herdou desta o talento, pois que a vocação nasce com a pessoa. A sua voz cristalina, pura, transparente, deu relevo aos versos que recitou de diferentes autores, aliando o gesto à expressão e atitudes, qualidades indispensáveis para dizer bem, sim porque Aura, articula e não se perde uma palavra do que ela diz.

Aura não é declamadora, mas mestra na sublime arte de dizer. Há outras pessoas que se apresentam nos palcos como declamadoras mas só mostram que têm boa memória para decorar, pois no fim de uma ou duas poesias, já estamos fartos de as ouvir. No entanto Aura ouve-se, com extase e emoção. Não grita, não «berra», antes pelo contrário é natural e não enfastia.

No seu recital, representou-se uma peçasita em um acto da autoria do ilustre dramaturgo francês Charles Oulmont, intitulada «As duas vidas» escrita para récita de despedida de Adelina Abranches, festa que foi adiada, e traduzida por Aura Abranches.

É um dialogo interessante, focando duas actrizes, uma velha e outra nova, que vai fazer o papel criado pela primeira. Por isso, admirei-me bastante que Adelina andasse de um lado para o outro da cena, ela, que estava atacada de uma

nevrite gripal, que lhe tomou as pernas, a ponto de andar a cambalear em cena e de ter caído três vezes. Mas ela é uma grande atriz, e por isso não quis representar sentada. E o seu sacrifício deu em resultado entristecer todos os espectadores que presenciam essas quedas, felizmente sem consequências.

Falou-se em que Adelina Abranches ia fazer um récita de despedida. Não seria bonito da parte dos seus colegas categorizados tomarem êles a iniciativa dessa festa de homenagem, onde apareceriam todos, desde os maiores aos mais pequenos, prestando culto àquela que deu todo o seu amor e o seu talento à arte teatral que tão nobremente enalteceu?

E assim Adelina Abranches teria a consagração que merece da parte do público e dos artistas, pois que com a Imprensa pode ela sempre contar, para a colocar no plano que lhe pertence.

Palmira Bastos, Lucilia Simões, Amélia Rey Colaço, Maria Matos, Alves da Cunha, Assis Pacheco, Robles Monteiro, dêem todos as mãos e aumentem a roda, com outros que seria fastidioso enumerar, e sejam solidários ao menos uma vez na vida e com justiça.

E permito-me apelar para Sua Excelência o Sr. Ministro da Educação Nacional, não permitindo que esta veneranda relíquia, ande fazendo sacrifícios, quando o seu lugar é em casa, descançadinha, e com uma pensão que lhe garanta o bem estar a que têm direito os seus oitenta anos.

Concerto de Artur Trindade

O valor de uma pessoa avalia-se pelo número de detratores que tem. Li isto não sei onde, mas aplica-se às mil maravilhas a esta crónica.

Artur Trindade, professor de canto, tem muita gente que diz mal da sua escola, mas, muitíssima mais que a elogie.

E tem provas de que a sua escola é boa. Há a ver a quantidade de cantores estrangeiros que o visitam, quando vêm a Lisboa. Há a ver os artistas de opereta que se apresentam nos nossos teatros e que articulam de tal maneira, que não se perde uma palavra do que êles dizem.

Exemplos? Aqui estão: Mina Braga, Almerinda Monteiro, Alberto Reis, Sales Ribeiro, Alfredo Henriques.

Há ainda outros, mesmo muitos outros, que freqüentam a sua escola, e que se apresentam em vários concertos, onde têm sido veementemente aplaudidos. Isaura Garriga, Maria Amélia Melo, Pequito Rebelo, quem os não conhece, ou pessoalmente ou de os ter ouvido?

O aluno que lhe cai nas mãos fica tão aperfeiçoado, que em poucas lições, faz uma diferença considerável. E a prova

é que a sua casa está cheia de retratos com dedicatórias, mas não de louvaminheiros, antes de pessoas que sabem o que escrevem. Não me refiro aos retratos de alunos, mas de bastantes elementos artísticos estrangeiros, que louvam a sua escola, considerando-a como a melhor ou pelo menos uma das melhores.

Pois certamente devido a isto é que Artur Trindade tem os seus detratores e são em grande número, o que justifica plenamente as primeiras palavras com que abro esta crónica.

Apesar disso Artur Trindade não vacila, não se atemoriza. Traçou um caminho, e segue-o, sempre em frente, não olhando para os lados. Os barrancos levantam-se, mas a caravana passa.

E Artur Trindade tem a prova de quanto é estimado. Os concertos que promove todos os anos, mostrando o valor dos seus alunos, antigos e modernos, são tardes e noites de arte, de pura arte, a que não é alheia sua esposa, antiga aluna, D. Margherita Mornatti Trindade, que é uma eficaz auxiliadora da seu excelente método.

Isto que está escrito, é sentido, pois tenho acompanhado a passo e passo, o valor crescente do método de canto de Artur Trindade. Não sei se é bom ou mau, mas o que sei é que é o único que obriga os alunos a articular, percebendo-se perfeitamente tudo quanto dizem, não se perdendo uma única palavra.

O concerto dêste ano, realizou-se na Casa das Beiras, interpretando diferentes trechos musicais nos seguintes alunos consagrados pelo público e pela crítica: Isaura Carriga, Maria Amélia Melo, Almerinda Monteiro, Carmo Pequito, Pepa Wakmann, Olga Carmona Magalhães, Helena Estevam da Silva, Francisco Costa, Maria de Lourdes Estevam da Silva, Berta Ribeiro, Maria Irene d'Oliveira, Manuel Afonso, Maria Carmen Martins da Conceição, António Souto, Jaime Ferreira e um magnífico grupo coral.

Artur Trindade prima na confecção dos programas, evitando que o público se canse, e fazendo com que a emoção cresça gradualmente.

Os acompanhamentos ao piano foram feitos pela distinta concertista Madame Schiappa Viana.

Festas como a realizada por Artur Trindade e a sua esposa, honram não só quem as promove mas a Arte que cultivam com tanto relevo, dedicação e inteligência.

Números novos, na revista «Boa Nova»... no VARIEDADES

Como a emprêsa do Variedades fez anunciar que tinha remodelado completamente a revista «Boa Nova», fui vê-la novamente e fiquei admirado do ritmo diferente que a revista sofreu, por parte dos artistas. Agora é tudo ligeiro e rápido, porque os artistas sabem os papéis na ponta da língua e porque vários números foram encurtados ou suprimidos.

E assim a «Boa Nova» vai singrando em maré de rosas, o que realmente é uma «boa nova» nos tempos que vão correndo.

Mas os autores não contentes com esse sucesso, substituíram os números mais vistos, por outros. E assim temos «a sopeira moderna» deliciosa charge que Herminia Silva interpreta com perfeição. Trata-se de uma caricatura às criadas modernas que sómente querem ter regalias, mas o trabalho é bom para os patrões. É claro que Herminia Silva com o seu talento, fez realçar o brilho do número.

Há também um outro número novo intitulado «a fadista» antiga e a «cantadeira» moderna, representados respectivamente por Ema de Oliveira e Amália Rodrigues. Ali se verifica o que várias vezes tenho escrito sobre o assunto. O fado antigamente era cantado por intuição, actualmente, faz-se da canção nacional um modo de vida e portanto um género de comércio como qualquer outro. Ema de Oliveira está soberba nesta interpretação. Amália Rodrigues cantou a seu modo. E o número de música é bem bonito.

Também Amália Rodrigues faz ouvir a sua pequena voz no «Fado de Queluz» inspirada página musical.

Costinha, o engracado cómico, tira grande partido do número «Atrevido», alusão àqueles que se metem com as senhoras no meio da rua e para os quais foi instituída a polícia de costumes.

Os restantes artistas Manuel dos Santos Carvalho, Maria Ema, Maria Luíza, Branca Saldanha, Elisa Carreira, Luíza Durão, todos chefios por Erico Braga, que continua a compadriar, dão grande brilho às suas diferentes rábulas, tornando cada vez mais interessante a revista «Boa Nova».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 20,45 e 22,45 — «Os Pires de Sacavém».

MARIA VITORIA — 20,45 e 23 — «Larilolé».

VARIEDADES — As 20,30 e 22,45 — «Boa Nova».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A Lenda da Raposa Vermelha».

OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 — «A hora trágica» e «A cidade inquieta».

COLISEU — A's 22 — «Soror Angelica» e «Primavera Sevilhana».

S. LUIZ — 21,30 — «Precisa-se dum filho».

TIVOLI — 21,30 — «Livre como o vento».

CONDES — 15 e 21,30 — «Como elas são».

ODÉON — As 15,15 e 21,15 — «Os boémios do bairro».

PALÁCIO — 21,30 — «Os boémios do bairro».

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 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 estragões da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insetos, etc., etc.

A 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 sélos do correio, nome e morada

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



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 117, 2.ª série, de 21 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 15 do corrente, os projectos de aditamento à tarifa especial interna n.º 5, de grande velocidade, e de aviso ao público apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, substituindo pela de 5\$00 a taxa correspondente à marcação antecipada de lugares, prevista no artigo 3.º do capítulo I da mencionada tarifa, e tornando esta disposição aplicável às linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste exploradas pela referida Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 121, 2.ª série, de 26 de Maio, publica o seguinte:

De harmonia com o despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 22 de Abril de 1941, e em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 20 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro suspendendo temporariamente a aplicação das seguintes tarifas: tarifa especial n.º 1-C «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso»; tarifa especial n.º 9-C «Bilhetes de mercados locais»; tarifa especial n.º 3, de grande velocidade, «Bilhetes de ida e volta»; tarifa especial n.º 14, de grande velocidade, «Grupos de excursionistas»; tarifa especial n.º 16, de grande velocidade, «Viagens de grupos de estudantes, de internados e de escoteiros»; tarifa especial n.º 17, de grande velocidade n.º 107, «Bilhetes de ida e volta».

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso n.º 652, de 23 de Setembro de 1940, que fixa em 10:000 quilogramas o limite da carga de cada vagão transportando mercadoria destinada a França ou além, em regime de vagão completo ou pagando como tal.

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal suspendendo temporariamente a aplicação das seguintes tarifas: tarifa especial n.º 1-C «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso»; tarifa especial n.º 2-C «Bilhetes de fim de semana»; tarifa especial n.º 101, de grande velocidade, «Bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros»; tarifa especial n.º 107, de grande velocidade, «Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos».

O «Diário do Governo», n.º 137, 2.ª série, de 15 de Junho, 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, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta pelo qual é anulado o aviso E. n.º 1:476, de 22 de Agosto de 1931, que estabelece condições especiais para excursões nos combóios ordinários em grupos do mínimo de dezassete passageiros.

O «Diário do Governo», n.º 138, 2.ª série, de 16 de Junho publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 60m²,94 e 105m²,20, à esquerda da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 13,284.00 e 13,288.20 e 13,322.08 e 13,353.91, 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 no lugar de Ninho de Aguiia, freguesia e concelho de Agueda, distrito de Aveiro, e confrontam: a primeira ao norte e sul com o caminho de ferro e António Alves de Pinho e Freitas, ao nascente com António Alves de Pinho e Freitas e ao poente com o caminho de ferro e a segunda ao norte e sul com o caminho de ferro e António Alves de Pinho e Freitas e ao poente com o caminho de ferro.

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

JOAQUIM RAMALHO

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
Recebimento de Rendas, Hipotecas e Trespasse
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telefone 2 8421

ROSSIO, 93, 1.º-D.



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L. da
Inscrita na Câmara dos Agentes Transitários
(Decreto n.º 31.253 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
Portugal — LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Os prodígios dos meios de Cura Natural

QUE CONSTITUEM O PROCESSO PRIVATIVO DE TRATAMENTO NO MAGNÍFICO «INSTITUTO DR. INDIVERI COLUCCI», DE PAÇO DE ARCOS

A vila de Paço de Arcos, situada a uns vinte minutos da capital, pela linha eléctrica do Estoril, possue, como se sabe, uma linda e bem frequentada praia de banhos que no ano passado teve uma concorrência enorme, muito maior que nas épocas anteriores. A passagem da estrada de turismo mesmo junto à praia valorizou esta ainda mais, pois desapareceram, por demolição, velhas edificações, muros e terrenos que a atrancavam e lhe tiravam parte da sua natural beleza. Paço de Arcos é preferida principalmente por quem precisa não se afastar demasiadamente dos seus negócios ou ocupações habituais em Lisboa: médicos, advogados, comerciantes, empregados bancários e do comércio em geral, etc.

Ha muito que se fala em dotar a linda vila de vários melhoramentos indispensáveis ao seu progresso, mas, até agora, quásí nada se fez, o que é injusto e lamentável.

A iniciativa particular, como sempre, adianta-se à oficial, menos arrojada e mais formalista, e, assim, além de bons estabelecimentos comerciais, ali se encontram montadas algumas indústrias em franco desenvolvimento e que ocupam centenas de empregados e operários, o que concorre para tornar um tanto desafogada a vida da população local.

De todos os empreendimentos levados a cabo, e que tanto enriquecem a importante povoação, destaca-se, sem dúvida, o Instituto Dr. Indiveri Colucci, instalado num grandioso edifício construído expressamente para êsse fim, com todos os requisitos modernos que o igualam aos melhores do estrangeiro, porquanto em Portugal e mesmo na Península não existe estabelecimento daquela especialidade que de longe, sequer, se lhe compare.

A umas dezenas de metros da estação, na estrada que corre na parte superior da vila, ergue-se, com efeito, dentro de vasto recinto ajardinado, o palacete onde funciona o referido Instituto o qual se impõe pela imponência das linhas modernas e pela magnífica situação fronteira ao Mar.

Interiormente, porém a impecável e modelar instalação surpreende o visitante, que não pode supor a existência de obra tão larga e tão completa, realizada

com inexcedível zêlo e a mais alta competência profissional. Tudo ali é grande, é bom, é útil, desde a numerosa aparelhagem eléctrica de diversas correntes aplicáveis aos variados tratamentos, alguma da qual é única no nosso País, à montagem das Secções Foto-Termo-Eléctro-Hidraterápicas que são das mais perfeitas que conhecemos. Os Solários, construídos nos terraços do belo edifício, separadamente para homens, senhoras e crianças, e dotados dos respectivos vestiários e ducheiros, permitem tratamentos durante todas as horas em que há Sol.

Assim se explica a fama criada à volta do Instituto Dr. Indiveri Colucci, da qual a Imprensa diária se tem feito eco em artigos e entrevistas firmadas com as nossas iniciais e em comunicados assinados pelos próprios doentes curados. É que os sucessos repetem-se a cada momento, vindo a público as exponâneas e categóricas declarações dos doentes que exprimem a sua satisfação por se verem, finalmente, curados depois de longos meses e até anos de sofrimento e de tratamentos vãos.

E não se vá julgar restrito o número das doenças susceptíveis de tratamento pela Magneto-Trofo-Fisioterapia, no admirável conjunto que constitue o método Colucci, pois pode dizer-se que, de um modo geral, todas ou quásí todas beneficiam de tal processo terapêutico, conhecendo nós casos brilhantíssimos de cura de doenças crónicas e agudas, as mais distintas entre si, tais como: artritismo em todas as suas formas, reumatismo articular e gotozo, arteriosclerose e angina pictoris; acheques das senhoras, infecções vulvares e uterinas, ovarites, etc.; desequilíbrios nervosos, neurastenias e outras perturbações mentais; dermatoses, incluindo eczema e psoriase; e ainda males de figado, intestino, estômago, rins, coração e brônquios; bôcio, ciática, diabetes, albuminúria, tosse convulsa e outras enfermidades das crianças, etc., etc.

Mas o que mais admiração causa é a extraordinária eficácia dêste tratamento ideal e específico nos casos de *Sífilis*, a terrível sífilis que erradamente se persiste em atacar com armas de dois gumes: o mercúrio, o arsénico e o bismuto, produtos prejudicialíssimos que

não conseguem aniquilar os germens causadores da infecção e, por outro lado, envenenam e matam lentamente os enfermos.

As curas realizadas no Instituto Dr. Indiveri Colucci, de Paço de Arcos, no que respeita ao mal luético, excedem tudo quanto pode imaginar-se, registrando-se, por vezes, verdadeiras ressurreições em indivíduos arruinados da Saúde pela tremenda enfermidade e mais arrazados ainda pelas conseqüências funestas daqueles sais metálicos detruidores implacáveis das células nervosas e que levam as vítimas à cegueira, à paralisia, à surdez, aos desarranjos mentais, às mais desgraçadas situações patológicas.

A acção depuradora, curativa e fortificante da Magneto-Trofo-Fisioterapia, na forma especial empregada pelo Dr. Colucci, não tem comparação com a dos produtos químicos, base da alopatia porque êstes são elementos artificiais que repugnam ao organismo e o abalam na sua estrutura íntima.

A Natureza é a mãe generosa e boa que ao Homem prodigala os melhores meios de cura para as doenças e, pode dizer-se em face dos brilhantíssimos resultados verificados naquele Instituto, que a Natureza tem no Dr. Colucci o seu mais lídimo, convicto e competente colaborador.

N. G.

Imprensa

"JORNAL DE ABRANTES"

Entrou no 43.º ano de publicação, o distinto semanário nacionalista "Jornal de Abrantes", da direcção ilustre do dr. Armando Moura Neves e de que é redactor principal o sr. Diogo Oleiro, digno conservador do Museu e jornalista cultíssimo, a quem a região deve muitos assinalados serviços.

Com muita simpatia saudamos o "Jornal de Abrantes" pelo seu aniversário.

"SOL"

Sob a direcção do sr. tenente-coronel A. Lelo Portela, ilustre jornalista especializado em assuntos internacionais, acaba de aparecer o semanário "Sol", que se apresenta com variada e interessante colaboração. É seu redactor principal o nosso prezado camarada e amigo Dr. Carlos Costa.

Os nossos cumprimentos e desejos de longa vida.



Palm Beach Club

Praia da Conceição — CASCAIS

Bar - Restaurant - Chá - Dancing / Esplanada sobre o Oceano

TELEFONE CASCAIS 186

Auto Fundição, Limitada

Rua do Cardal a S. José, 56 — LISBOA — Telefone 4 2371

Executam-se todos os trabalhos de fundição
em bronze, latão, cobre, alumínio e metal branco

PISOS EM ALUMINIO FUNDIDOS PARA TODAS AS MARCAS DE AUTOMÓVEIS COM E SEM EMBLEMA

Torneiro de metais
e imprimidor



Niquelar e bronzejar
todos os metais

JUNTAS METÁLICAS PARA TODOS OS MOTORES DE EXPLOSÃO

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

Papelaria Carlos

DE CARLOS FERREIRA, L.^{da}

Rua Aurea, 36 — LISBOA — Telef. 2 0244

VARIADISSIMO SORTIDO DE ARTIGOS
— PÁRA ESCRITÓRIO —

Costa & Santos, L.^{da}

Madeiras e Materiais de Construção

Drogas, Perfumarias, Tintas, Cimento, Ferragens, Ferramentas, Louças de Ferro Esmaltado e Alumínio, Talheres e Quinquilharias, etc., etc.

TELEFONE N.^o 4-7959161, Rua Marquês de Fronteira, 161-A e 163-A
L I S B O A

Pianos, Órgãos, T. S. F., Novos e usados, mais baratos, a pronto e a prestações, Aluguer, reparações e afinações

SALÃO BONTEMPO
de SEQUEIRA & LEOPOLDINO, L.^{da}
T. DA QUEIMADA, 6 — LISBOA — Telefone 2 5081

Pensão Boa-Ventura
MONTE ESTORIL Telefone Estoril 325

Alugam-se quartos confortáveis com pequeno almoço

SERVE-SE PENSÃO NO HOTEL MIRAMAR
PREÇOS MÓDICOS
Água quente e fria em todos os quartos — Aquecimento central

Só padece dos CALOS
quem desconhece o formidável

Calicida Herculano

O mais energico calicida e de resultados garantidos, que arranca, pela raiz, todo o género de CALOS. Pregunte, a quem o tenha usado, quais os resultados obtidos. — A' venda em todas as farmácias e drogarias e no distribuidor

DROGARIA HERCULANO-R. Alexandre Herculano, 45-A — Telef. 48651

Depositário Geral: RAUL GAMA Rua dos Douradores, 31 e 33



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.^o Telefones: 2 5232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.^o Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Produtos da Indústria Inglêsa

ESPECIALIDADE EM:

PAPEIS DE IMPRESSÃO
TINTAS PARA TODOS OS FINS
METAIS E MÁQUINAS
DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS

Ahlers, Lindley, Limitada

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Escritórios — R. BERNARDINO COSTA, 13, 2.^o - 3.^o

Armazens — CALÇADA DO FERREGIAL, 17 e 19

Telefones: P A B X 20320 (2 linhas) LISBOA



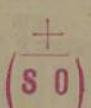
Manuel Lourenço Ribeiro

OFICINA DE CABOS PARA VASSOURAS
DE PALMA, PIASSABA, PINCEIS, ETC., ETC.

CALÇADA DE D. GASTÃO, 9 — Telefone 38.296

L I S B O A

Wiese & Co.



Sinal agrícola



Sinal comercial de gados

P. Ganiguer

Sociedade Agrícola de Oeiras, Lda

RAMO AGRÍCOLA, CRIAÇÃO
E COMÉRCIO DE GADOS

AGENTES DE
NAVEGAÇÃO

FABRICANTE
DE ROLHAS
DE CORTIÇA

Rua do Alecrim, 12

TELEF. P. B. X. 20181
LISBOA

CORRESPONDENTE:
BANCO PORTUGAL E NACIONAL ULTRAMARINO

Calçada do Grilo, 5 e 7
TELEFONE 38-192
LISBOA

ESCRITÓRIO:
Rua Costa Pinto — PAÇO D'ARCOS
Telefone PAÇO D'ARCOS 123

G. & H. Hall, Lda

FABRICANTES DE REFRIGERANTES:

Dry Ginger Ale
Hall's Quinine Tonic
Crystal Soda Water
Laranjada Natural
Gazoza
Limonada

Garland, Laidley & Cº Limited

ESTABELECIDOS HÁ MAIS DE UM SÉCULO

Agentes Gerais em Portugal das seguintes
Companhias de Navegação

Blue Star Line
Brocklebank Line
Furness, Withy & Cº Ltd.
United Fruit Cº
Booth Line
Cunard White Star Line
Lamport & Holt Line
Teoward Line

14--Calçada da Cruz da Pedra--14

TELEFONE 26226

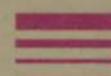
L I S B O A

L I S B O A
TR. DO CORPO SANTO, 10, 2º

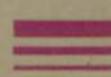
P O R T O
R. INFANTE D. HENRIQUE, 131

Grande Casino de Espinho

ABERTO DE 1 DE JUNHO
A 30 DE NOVEMBRO



ORQUESTRA
Almeida Cruz e Odeon



BAR DANCING
ABERTO TODA A NOITE

Marítima e Trânsitos, L.^{da}

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
— DE FILMES E MATERIAL —



A MÁXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 23194
END. TELEG.: "MARTRANSIT"



RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)

João Camilo Alves, Limitada

VITI-VINICULTORES

Premiados com as mais elevadas recompensas
em todos os certames a que tem concorrido

6 Grands-Prix: PANAMÁ-PACÍFICO, 1915; RIO DE JANEIRO, 1923; SEVILHA, 1929-30
(Vinhos-Azeites) e GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA, 1932-33

Vinhos, seus derivados e areite

PARA CONSUMO E EXPORTAÇÃO

Adegas em BUCELAS
TELEFONE N.º 1

Endereço telegráfico: CAMIALVES - LISBOA

Armazem e escritório em Lisboa

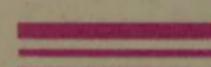
RUA FERNÃO LOPES, 5 e 7
(à P. D. Saldanha)

Telefones | 4 0261
| 4 5066

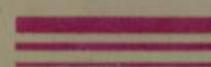
Bem montado serviço de distribuição aos domicílios em
Lisboa e todas as povoações das áreas servidas pelas
linhas de Cascais, Sintra e Ericeira

Para a Província: EXPEDIÇÕES PELO CAMINHO DE FERRO

Companhia Portuguesa de Alpargatas, L.^{da}



DESPERDÍCIOS PARA
LIMPEZA DE MÁQUINAS



Rua dos Lusiadas, 5 LISBOA

TELEFONE 81 647