

21.^º do 54.^º ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1942

Número 1317

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

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



Marítima e Trânsitos, Lda.

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

**Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.**

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

**SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL**

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

RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS**Européa**

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

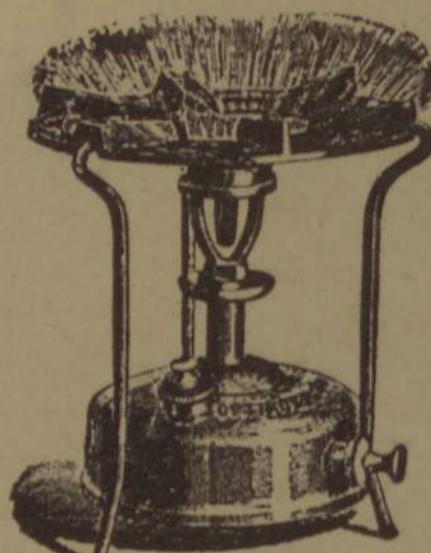
Rua Nova do Almada, 64, l.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.**"A Nova Loja de Candeeiros"**

Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomado respon-
sabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Seca, 24-LISBOA-Tel. 22942

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P 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

1317

I — NOVEMBRO — 1942

A N O L I V

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

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

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

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

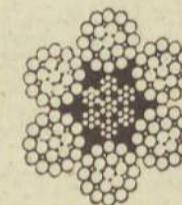
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
 AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



—S U M Á R I O—

Guarda, Átrio da Câmara Municipal	469
Autorails do Vale do Vouga, pelo Eng. ^o <i>T. Ferreira de Almeida</i>	471
Notas da Quinzena	476
Vida Ferroviária	477
Os «Carlos»	477
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	477
Jardim Zoológico de Lisboa	478
Há 50 anos	478
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	479
A Guerra e os Caminhos de Ferro	481
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	482
Parte oficial	484



GUARDA — Atrio da Câmara Municipal

Autorails do Vale do Vouga

Primeiros resultados da sua exploração

Pelo Engº T. FERREIRA DE ALMEIDA

(Conclusão do número anterior)

Dada assim rápida indicação do que de mais importante se passou quanto ao veículo e motor, resta referir os resultados obtidos e seus prováveis efeitos na exploração geral da linha.

Pode afirmar-se desde já que, neste ponto, se foi muito além do que se esperava.

Para melhor juízo convém conhecer, ao menos em linhas gerais, o que, quanto a passageiros, se vinha passando no Vale do Vouga, examinando-se para isso o gráfico n.º 1 aqui junto, que dá as quantidades e receitas dos seus passageiros de I e II classe desde o início da exploração: o seu número cresce, com as inevitáveis e naturais oscilações, até 1923, em que atinge um máximo, não mais alcançado até fim de 1941.

Desde 1923 — ano da sobretaxa de 1000% — e suponho que por isto mesmo — baixaram as quantidades e receitas destes passageiros, I e II, talvez por os preços dali resultantes serem incomportáveis para a economia da região.

Em 1931 e 32, a linha do gráfico é quase vertical: reparação da estrada nacional Lisboa-Pôrto, fulgurante desenvolvimento do automóvel fazendo concorrência ao V. V. com larga vantagem em distância real e, mais ainda, na «virtual», sobretudo se calculássemos esta entrando com os encargos e inconvenientes da transmissão de Espinho...

Propuz então a supressão da II classe e abaixamento de preço da I, o que melhorou a situação desde 1933 como se vê do gráfico e deu grande economia de tracção por se evitar o transporte de 3 a 4 milhões de

ton.-quil.^{as} anuais em peso morto de carruagens. Em princípio de 1941, a baixa continuava ainda, embora menos rápida, parecendo não ser possível encontrar *travão* bastante para ela, o que se verifica no gráfico n.º 2.

Desde 5 de Março, porém, tudo vai modificar-se, com a entrada em serviço do AR.101, só com I classe.

Logo nesse mesmo mês se verifica um pequeno aumento no número desses passageiros, sobre igual mês de 1940; em Abril acentua-se fortemente esse aumento, mais 86 %. Em Agosto, mais 60 % na quantidade e 82 % na receita, e, no período de 5/3 a 31/8, mais 34,4 % na quantidade e 49,6 % na receita; em Setembro, mais 100 % na quantidade e 115 % na receita. Entretanto, na III classe, o aumento não ia além de 31,3 % na quantidade e 32,5 % na receita. Em Dezembro, mais 163 % na quantidade e mais 192 % na receita.

Para o ano de 1941 — notando-se que o autorail só começou em 5/3 e que até essa data se baixava — o aumento foi de 61 % na quantidade e 78,8 % na receita. Tudo isto se vê bem nos gráficos n.ºs 2 e 3, na parte relativa ao V. V..

São em verdade números inesperados, absolutamente contrários a tudo que se vinha verificando no V. V. desde 1923. Como explicá-los e a que atribuí-los?

Ocorre imediatamente, por um lado, a diminuição da concorrência do automóvel, que, de facto, se acentua dia a dia desde o começo de 1941 e, por outro lado, o súbito enriquecimento de muitos habitantes de várias e largas regiões da Beira, também procuradas por muitos mais viajantes por

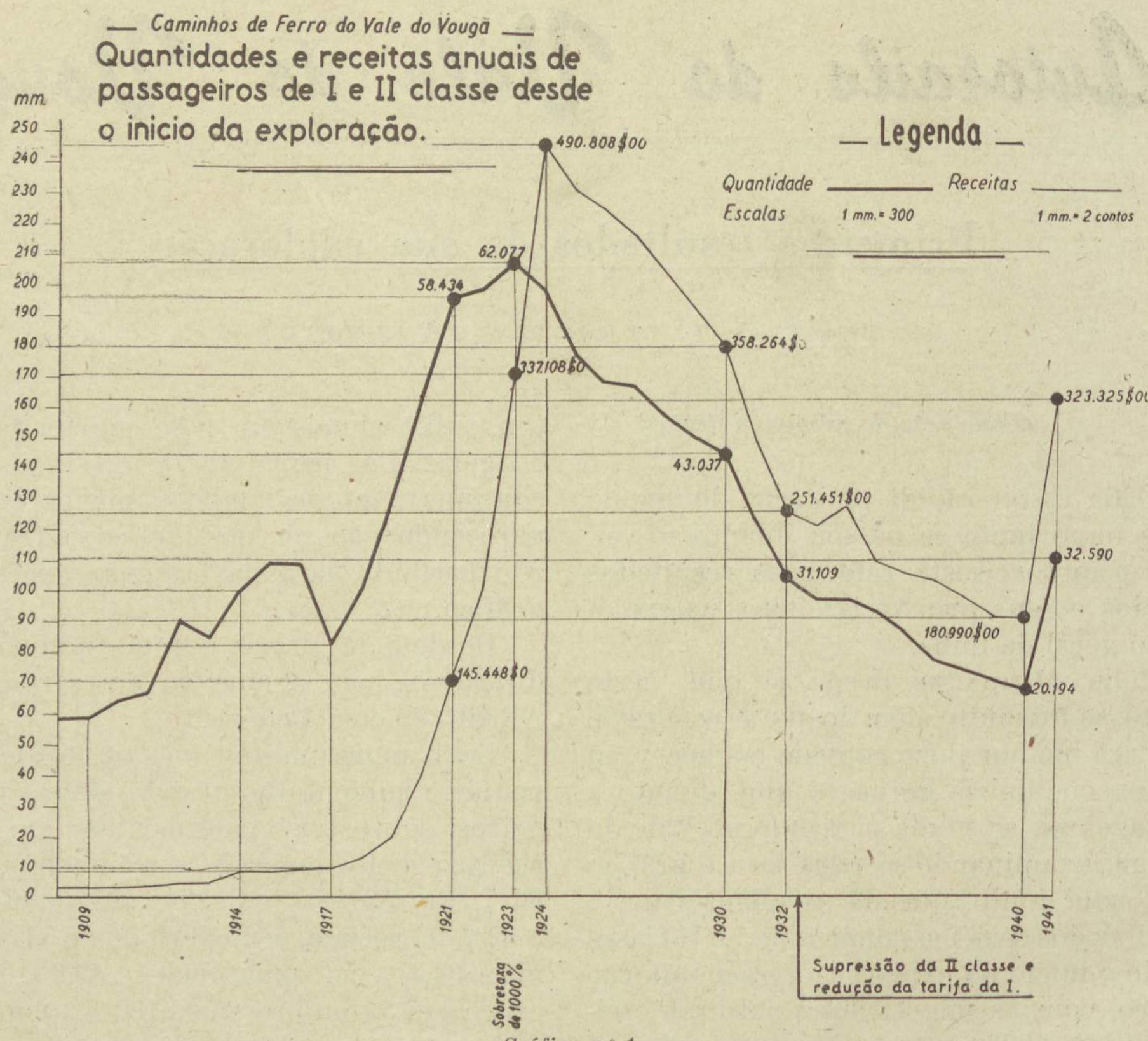


Gráfico n.º 1

causa da exploração de volfrâmio e de estanho, etc., que deram a essas populações possibilidades económicas com que antes nem sonhavam.

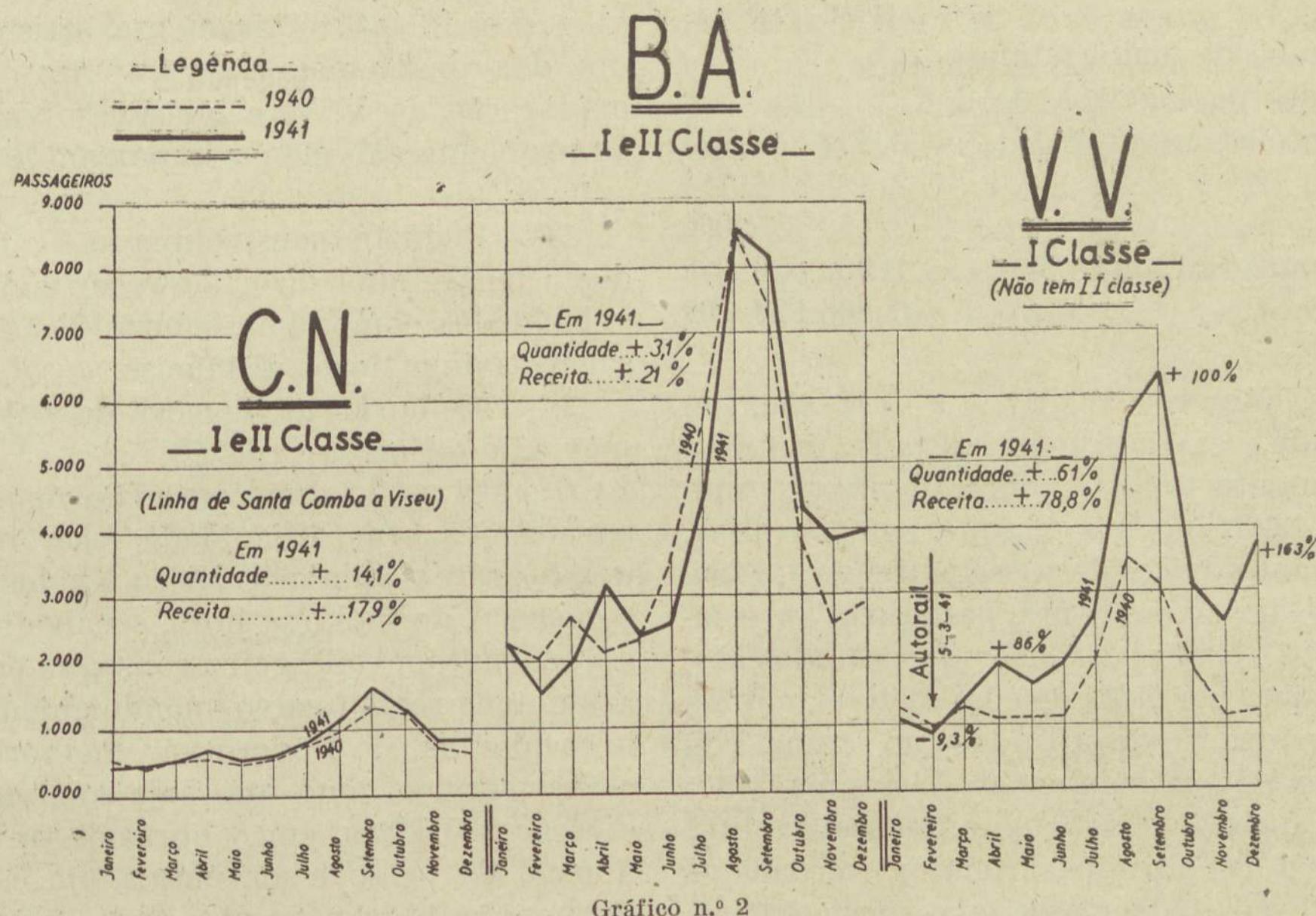
Tudo isto tem fundamento, sem dúvida alguma; julgo, porém, que só em parte, talvez até muito restricta, como parece dever concluir-se da observação do que se passou, *ao mesmo tempo*, nas linhas férreas que servem, pelo menos em grande parte, as mesmas regiões ou outras onde se verificaram circunstâncias idênticas às notadas no V. V., ou seja na B. A. e na C. N. (S. Comba a Viseu).

Houve sem dúvida nestas duas linhas aumento de passageiros, mas em quantidades e percentagens que, para a I e II, ficam longe das do V. V. e se aproximam muito na III, como se vê dos gráficos n.ºs 2 e 3 e do mapa a seguir:

Quantidades e receitas de passageiros transportados no V. V., B. A. (só nacionais) e C. N. (S. Comba-Viseu)

Linhos e classes	QUANTIDADES			RECEITAS (contos)			
	1940	1941		1940	1941		
		Quant.	%		Receita	%	
C. N.	I e II	8.899	10.156	+ 14 %	69	81	+ 17,9 %
	III	110.250	144.936	+ 31,5 %	342	446	+ 30,5 %
B. A.	I e II	46.250	47.653	+ 3 %	767	928	+ 21 %
	III	502.264	590.920	+ 17,6 %	2.690	3.000	+ 19,5 %
V. V.	I	20.194	32.590	+ 61 %	205	367	+ 78,9 %
	III	672.922	873.979	+ 29,8 %	1.703	2.271	+ 33,2 %

Gráficos e mapa fazem ressaltar bem quanto são extraordinários os números do V. V. relativos às quantidades de passageiros de I, as quais vão muito além do que se passou em qualquer das outras 2 Empresas idênticas, servindo idênticas regiões com idênticas condições. Mais ainda

Quantidade de passageiros em 1940 e 1941

nas receitas; mais 78,9 % nas do V. V. que vão muitíssimo além, cerca do quádruplo, de qualquer das outras Empresas citadas.

Se, assim, as causas indicadas só por si não podem justificar tão extraordinários aumentos no V. V., a explicação provável — para mim a primacial e principal razão — está nas grandes vantagens que o autorail proporcionou às populações da região do V. V. desde Viseu a Espinho e que podem resumir-se no seguinte: economia de tempo de viagem de cerca de 33 % em relação aos comboios com tracção a vapor com marchas normais (a carvão) e de cerca de 50 % em relação às marchas actuais dos mesmos comboios, agora muito mais largas por causa do intenso uso da lenha como quase único combustível das locomotivas. Se juntarmos a isto ausência de fumos, de faúlhas e de pó, maior comodidade, redução de paragens de 30 para 6 a 8, ter-se-á encontrado a razão fundamental do aumento enorme de passageiros de I no V. V. e, sobretudo, do maior aumento de receitas por maior percurso médio dos passageiros

de I, bastando dizer que de 1940 para 1941, o aumento de receita, *por passageiro*, foi de 2,7 % em III e 5,4 % na I, justamente o dobro.

O aproveitamento médio dos autorails em passageiros-quilómetros, foi de 17,1 % no primeiro mês de exploração, Março; em Agosto foi de 73,5 %, tendo-se mantido sempre, depois, muito acima da média dos comboios com tracção a vapor, o que comprova a preferência do público por este meio de transporte e a sua forte influência, portanto, nos resultados da exploração.

Nos meses decorridos de 1942, confirmam-se e alargam-se os bons resultados de 1941, como se verifica do mapa a seguir em que, para comparação, se indicam as quantidades de passageiros de I transportados, em alguns anos, até às datas de 28-2 e 31-5 de cada um deles, escolhendo-se como preferência a 1.^a por ser o último fim de mês que antecedeu a entrada em serviço do autorail e a 2.^a por ser a última de que até este momento está feita a estatística rigorosa no ano corrente:

Quantidades de passageiros de I transportados:

Anos:	Até 28-2:	Até 31-5:
1923 (ano de maior número de passageiros de I, até agora, no V. V.) . .	6.213	17.371
1939	2.125	6.114
1940	2.150	5.062
1941 (autorail desde 5-3) . .	1.952	6.838
1942	6.806	22.107

Os números relativos a 1942 são, em verdade, extraordinários, pois excedem largamente todos os antecedentes, mesmo os de 1923, ano êste em que, como se disse, começou a baixa de passageiros de I. Deve porém ter-se em conta, para justa apreciação dos resultados da exploração dos autorails, que, por falta de combustível, muitas vezes foram substituídos no ramal de Aveiro por carruagens de I com maior lotação, pelo que aqueles números de 1942 são maiores do que seriam em verdade se o autorail ali andasse em serviço. Mas, mesmo assim, os primeiros 5 meses de 1942 excedem os de 1923 em proporções absolutamente inesperadas e que, sem dúvida alguma, são devidas, grandemente, aos autorails e muito também à maior falta de automóveis nos meses dêste ano, devendo ainda notar-se que, por outro lado, o aproveitamento dos autorails entre Viseu e Espinho teria sido muito melhor, ainda, se tal serviço não tivesse sido fortemente prejudicado quer com a supressão de comboios entre Espinho-Pôrto desde 27-1 a 20 de Maio em que se restabeleceu a ligação directa ao Pôrto, quer com a diminuição de percurso (bisemanal apenas) por falta de combustível.

De tudo isto, com todas estas perturbações e anormalidades, pode entretanto seguramente tirar-se, e é o que mais importa, esta conclusão: o público procura os autorails, prefere-os, sempre que possível, pelas vantagens que oferecem, a-pesar-de terem só I classe, circunstância esta que fazia recear pelo seu aproveitamento numa linha em que, em 1940 por exemplo, houve apenas 3 % de passageiros de I.

* * *

Desta maneira pode considerar-se resolvido por forma inteiramente satisfatória um dos problemas mais importantes da exploração do V. V. e quase resolvido um 2.º problema não menos importante:

1.º — Reduzir sensivelmente o tempo das viagens, quer dizer, oferecer melhores velocidades comerciais, sobretudo aos passageiros de maiores distâncias.

2.º — Melhorar as ligações da nossa região com o Pôrto.

Quanto ao 1.º, em épocas normais conseguiremos sem dificuldade fazer o percurso entre Espinho e Viseu à velocidade comercial de 50 klms.-hora, sensivelmente a que o automóvel ligeiro consegue em tão acidentada região, salvo quando guiado por imprudentes... Poder-se-á melhorar o actual serviço, logo que haja combustível e fazer 250 klms. em 8 horas de trabalho normal do pessoal, servindo assim esplendidamente toda a região onde, então, o automóvel se sentirá, não tenho dúvidas, em tão desfavorável e mau *clima* que, caminhetas de carreira em especial, não encontrará por cá propício campo de desenvolvimento e prosperidade. Sobretudo se

— 2.º problema acima indicado — forem convenientemente melhoradas as ligações de Espinho com o Pôrto, problema êste que o V. V. não pode resolver por si, pois a sua linha não vai ainda além de Espinho...

Mas, certo, também isto se resolverá algum dia próximo, em tão boas mãos para isso está: basta só querer resolvê-lo.

* * *

Interessaria também, sem dúvida, dar aqui números relativos aos resultados económicos da exploração com autorails; mas isto só deverá fazer-se quando se tenham dados ou elementos relativos a largo período de exploração em condições normais com os novos motores.

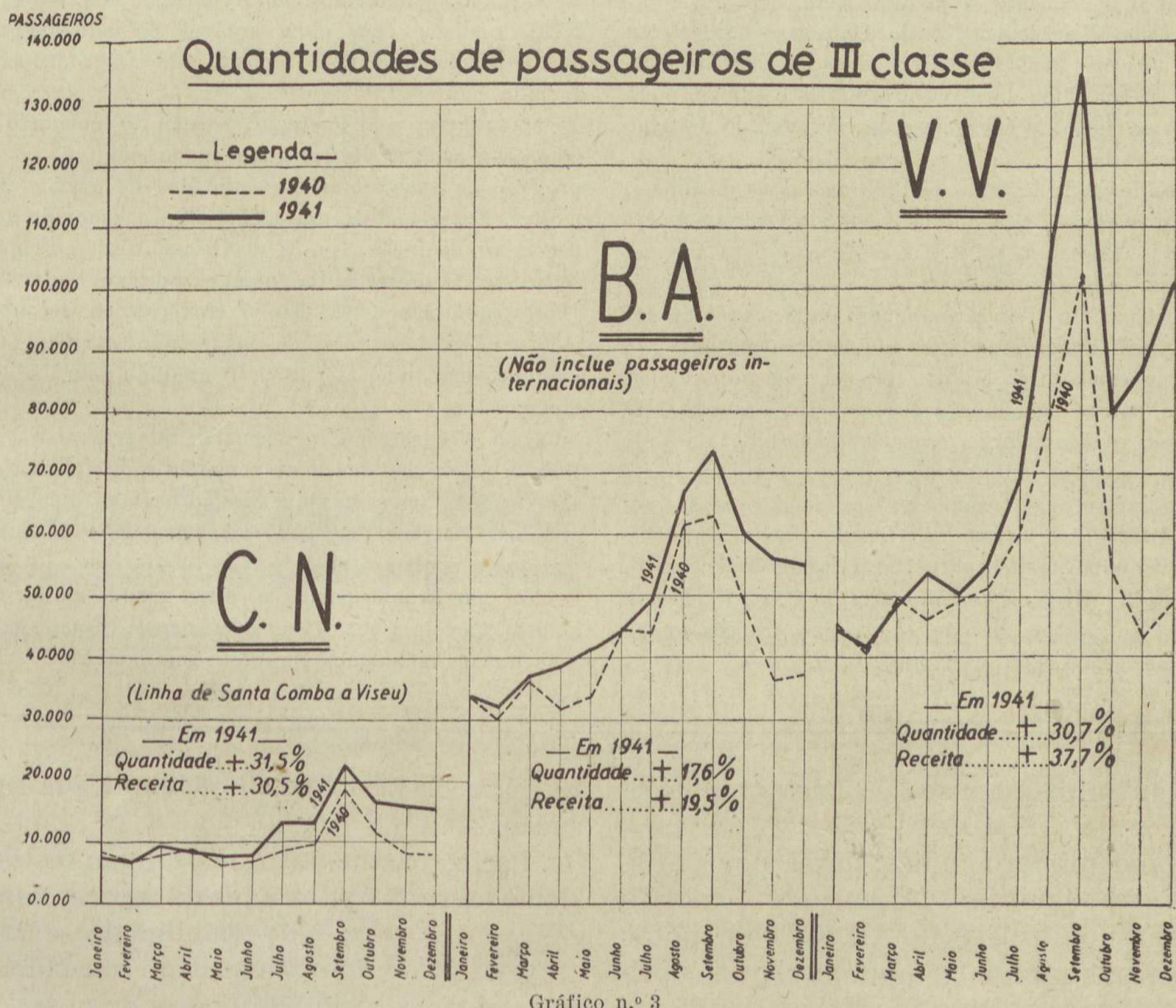
Na verdade, avaliar resultados ou tirar desde já conclusões de ordem económica quanto a serviços que de antemão se sabia irem ser executados com velhos motores

durante o período de experiência a que venho de referir-me, portanto em muito más condições de consumo de combustíveis, lubrificantes, etc.—não pode ser, porque tudo ficaria errado.

Neste período de experiência e estudo, houve elevados consumos, não poucas avarias—menos, de resto, do que se esperava dos velhos motores—tudo agravado com as dificuldades da hora presente e;

devem fazer, em condições normais de abastecimentos, o encargo de pessoal foi muito grande por quilómetro percorrido nesse mesmo período.

Assim, números que valham e signifiquem alguma coisa de preciso e seguro, só poderão ser dados daqui a algum tempo quando estejam percorridas algumas dezenas de milhares de quilómetros com os novos motores, porque tudo então estará



mais, com a impossibilidade de obter algumas peças novas; e foi além disso necessário preparar motoristas habituando-os a cumprir horários, o que é tão importante, quanto à economia, como o bom conhecimento da linha, que já tinham pela prática de condução da «draisine». Por outro lado, porque, primeiro se não quiz, e, depois, não pôde por falta de combustível, fazer com os autorails todo o percurso que podem e

muito próximo já da normalidade, como continuarão a fazer-se, sensivelmente, e não em transitório e incerto período de experiência e estudo.

Pode porém afirmar-se desde já que os resultados económicos devem confirmar os outros bons resultados obtidos a que venho de referir-me. Prometo voltar aqui, se a *Gazeta* e as circunstâncias me permitirem, dar conta desses resultados, logo que tenha

Notas da Quinzena

General Farinha Beirão

COM o falecimento do general Augusto Manuel Farinha Beirão, em 15 de Outubro, desapareceu uma das mais ilustres figuras do Exército Português. A sua fôlha de serviços à Pátria é extensa e encerra uma lição de coragem e de carácter, de devoção e de modéstia.

Nascido em 27 de Julho de 1869 na cidade de Pinhel, depois dum curso brilhante na Escola do Exército é promovido a alferes em 1895. Em 1906 parte para Angola, onde faz, sob o comando de Alves Roçadas, a campanha do Cuamato. Por aí se demora nada menos de dez anos. A sua Torre Espada é conquistada em Agosto de 1907, no combate do Mufilo. Depois vêm outros combates e outras medalhas a coroar a sua bravura. Não podemos, evidentemente, escrever a sua biografia, que é longa e sempre ennobrecida por actos heróicos. Fazemos, por isso, um resumo da sua vida. Quando, em 1916, Portugal intervém na Grande Guerra, o ilustre oficial, já então major, parte para França como comandante da 2.ª Brigada de Infantaria do C. E. P.. De tal maneira se portou ali que o governo francês condecorou-o com a Legião de Honra.

os elementos precisos e bastantes para tanto.

Como número índice, darei, por agora, apenas o seguinte: a despesa em lubrificantes e combustível do AR.102, com motor novo e por quilómetro percorrido nos primeiros 6 meses dêste ano, foi apenas 29,6% da despesa do AR.101, no mesmo período de tempo e com um dos velhos motores.

* * *

Talvez não seja de todo inoportuno procurar a *moralidade* do que fica contado pois que, julgo eu, a tem, e, parece-me, de algum interesse: é que, muitas vezes, é muito mais fácil do que se pensa a solução de certos problemas que sempre se tiveram

No seu peito via-se já a Cruz de Guerra de 1.ª classe.

Em 1921 parte novamente para Angola, onde, até 1926, realizou uma obra notável de administração como comandante do Depósito de Degredados de Luanda.

De regresso a Portugal, assume o comando da Guarda Nacional Republicana, onde continua a dar provas das suas notáveis qualidades de grande chefe militar. Em 4 de Novembro de 1930 é promovido a general por distinção. Em 31 de Dezembro desse ano, os seus oficiais oferecem-lhe uma espada de honra. Em 1936 passa à reserva, mas o Governo, em reconhecimento pelos seus serviços, mantém-no naquêle posto até que, em Julho de 1939, é atingido pelo limite de idade.

Uma circunstância a assinalar no general Farinha Beirão: sendo um homem de comando e disciplina, sabia ser também um camarada, mesmo para os seus subordinados. Deixou, por isso, uma grande saudade em quantos o conheceram de perto.

Foi um grande português e um grande militar esse homem que se finou há duas semanas. Com o maior respeito nos inclinamos perante a sua memória.

ou pareceram de difícil e complicada resolução.

Basta, parece-me, que os vejamos, estudemos e resolvamos à luz das nossas verdadeiras necessidades e possibilidades, melhor talvez, tendo em atenção as verdadeiras necessidades e possibilidades da nossa população e da nossa economia: porque uma e outra são modestas, só modestas soluções exigem, comportam e pagam ou sustentam.

É esta a conclusão final que, a meu ver ao menos, deve tirar-se perante os bons e animadores resultados obtidos com os modestos mas úteis meios proporcionados à Exploração do Vale do Vouga com a oportuníssima deliberação da sua Administração autorizando que se fizesse esta tão útil como modesta experiência.

OS "CARLOS"

A comemoração do 13.^º aniversário da sua fundação com um bodo na importância de 3.000\$00 em esmolas de 10\$00

No próximo dia 4, o Grupo Os «Carlos» celebra o 13.^º ano da sua fundação, com um largo programa, que resumimos:

Às 9 horas — Missa na Igreja dos Mártires por alma dos Carlos falecidos.

Às 11 horas celebra-se, na Igreja da Madalena, missa solene, acompanhada de música vocal e instrumental, efectuando-se também a bênção da nova imagem de S. Carlos, que o Grupo ofereceu à referida Igreja. No final do Santo Sacrifício, será a imagem conduzida em procissão «inter-portas».

Às 15 horas — Distribuição de um bodo a 300 pobres.

Às 16 horas — Exposição de enxovals oferecidos por sócios e suas famílias, além de peças soltas de vestuário também oferecidas para Carlos pobres.

Às 20,30 — Grande banquete de confraternização de sócios, no Salão de Chá do Café «Chave d'Ouro», abrilhantado por uma orquestra.

Vida Ferraviária

Ateneu Ferroviário

Novos Corpos Gerentes

O «Ateneu Ferroviário», associação cultural do pessoal da C. P. dignou-se comunicar-nos a constituição dos seus corpos gerentes para o ano de 1942 a 1943 e que a seguir reproduzimos:

Mesa da Assembléia Geral — Presidente: Félix Fernandes Perneco; Vice-Presidente: Alfredo Júlio dos Santos; 1.^º Secretário: Jacinto Fernandes de Almeida; 2.^º Secretário: António Nunes de Almeida; 1.^º Vice-Secretário: José Frederico dos Santos Aguiar; 2.^º Vice-Secretário: Joaquim Augusto Cardoso.

Direcção — Presidente: Mário José de Sousa Diniz; Vice-Presidente: Manuel Joaquim Mota; 1.^º Secretário: Júlio Gomes; 2.^º Secretário: Carlos Ribeiro Sanches; Tesoureiro: Raúl Mário de Sena Magalhães; 1.^º Vogal: Rui Gomes dos Santos; 2.^º Vogal: Júlio da Fonseca e Sá. Suplentes: Amadeu Cândido Diniz de Barros, José Lourenço, José Luiz de Sousa, Nicácio Taboada Rodrigues.

Concelho Fiscal — Presidente: José Júlio Ferreira; Secretário: Duarte Avelino da Silva Matos; Relator: Carlos Garcia Lopes; Suplentes: Francisco Pinto

Ecos & Comentários

Por SABEL

Londres construiu, a 40 metros de profundidade, uma cidade nova

SE Nova York, por falta de terreno, se viu obrigada a crescer para o ar em vez de se ampliar para os lados, e se assim não fôra, nunca se teriam construído os seus gigantescos arranha-céus, os habitantes da cidade de Londres, para escaparem aos bombardeamentos, viram-se na necessidade de construir abrigos mais ou menos espaçosos. O último excede em dimensões todos os outros. Construído a 40 metros de profundidade, pode comportar 35 mil pessoas. Há, por este mundo, cidades muito mais pequenas.

A cidade subterrânea de Londres é uma das maiores maravilhas do mundo. É servida pelo metropolitano, possui restaurantes, casas de modas, quartos de dormir, um hospital. E como nos outros abrigos improvisam espectáculos de arte e music-hall — neste, com certeza, não devem faltar também teatros.

O 60.^º aniversário da primeira locomotiva eléctrica de minas

EM 1 de Setembro dêste ano completaram-se 60 anos sobre a entrada em serviço da primeira locomotiva eléctrica de minas no mundo. Com efeito, foi em 1882 que o conselheiro Förster, chefe dos serviços das minas de carvão de pedra do reino da Saxónia, em Freital, teve a coragem de encomendar à firma Niemens & Halsk, de Berlim, uma locomotiva eléctrica, que, em substituição dos cavalos ou da tracção por cabos, devia transportar os combóios de carvão para fóra das galerias. Esta locomotiva não tinha absolutamente nenhuma semelhança com os modernos tipos, mas Förster estava tão entusiasmado com o assunto, que se sujeitou a correr todos os riscos e a suportar as inevitáveis dificuldades da experiência. A maior preocupação foi o fornecimento de energia. A máquina era de construção muito resistente e dispunha da potência de 6 cavalos-vapor. O condutor ia sentado, sem qualquer espécie de protecção, e, ao levantar-se, podia, facilmente, tocar nos fios da corrente. A iluminação do percurso era feita de forma primitiva, com uma lâmpada de mina suspensa num braço móvel e uma sineta anunciava a aproximação do combóio, na maior parte das vezes composto de 15 vagonetas. Apesar das dificuldades iniciais do serviço, bem depressa a locomotiva eléctrica foi introduzida na exploração de outras minas. Em 1883 outra companhia mineira, a «Paulus-Hoenzollerngrube», na Alta Silésia, encomendou algumas destas máquinas, sendo pouco depois seguida pela empresa de minas de sal «Salzbergwerk Stassfurt».

Bual, Joaquim José da Costa Júnior, Joaquim Rodrigues Malta.

Delegado à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo: António Gomes; Suplente: José Amaro de Figueiredo.

Gazeta dos Caminhos de Ferro que tem acompanhado sempre, com a melhor simpatia, a actividade associativa e cultural do «Ateneu Ferroviário», cumprimenta os seus novos corpos gerentes.

Jardim Zoológico de Lisboa

Novos melhoramentos — Projetos — Uma grande obra social

Mais uma vez, e já são tantas, a Imprensa de Lisboa e do Pôrto visitou, a convite, o Jardim Zoológico, para tomar conhecimento directo dos novos melhoramentos alí efectuados, dos projectos que a Direcção tem em vista e da grande obra social que, a dentro do Parque das Laranjeiras, começa a delinear-se e a desenvolver-se com tão auspiciosas perspectivas.

Não constitui novidade para ninguém a obra de renovação, de embelezamento e até de transformação primorosa por que tem passado, nestes últimos meses, bem poucos por sinal, o Jardim Zoológico de Lisboa, e para a qual têm contribuido, em valiosa ajuda à sua Direcção, a boa vontade e o interesse das entidades superiores, como o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e o Sr. Ministro das Colónias. Ultimamente, mercê do carinho com que o público tem acolhido as simpáticas iniciativas do Zoo, as suas facilidades e a propaganda da Imprensa, muita gente tem visitado, conhecido e apreciado todos os encantos e atractivos do Parque das Laranjeiras, motivo por que não constitui novidade para ninguém a grande obra nacional que é o Jardim Zoológico de Lisboa.

De facto, quem há pouco mais de um ano visitou o Zoo, encontra-lhe, agora, completa mudança, e constantemente se irá apercebendo de novos melhoramentos, pois não houve nenhum recanto, nenhum pormenor, nenhum defeito que não fosse corrigido, alindado e modificado. Tudo alí se transformou e se embelezou.

O que nem todos, porém, sabem é a obra de carácter social que se está realizando actualmente no Jardim Zoológico. E foi, principalmente, para apreciarem essa magnífica e inteligente acção social que os jornalistas de Lisboa acorreram, há dias, mais uma vez, ao Parque das Laranjeiras.

Destacam-se os novos melhoramentos: acabamento do Pavilhão dos Azulejos; construção da Fonte dos Azulejos, delicioso fundo do Pavilhão; construção de cinco grandes bancos de azulejos no Parque Manuel Emygdio da Silva; e alindamento de roseirais, floreiras, caramanchões, etc.

Das obras em projecto, salientam-se: a instalação para rinocerontes; nova instalação para a girafa, etc.

No plano da obra social, o mais simpático melhoramento do Parque das Laranjeiras, destacam-se: uma escola para empregados e trabalha-

Há 50 anos

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

Linhos portuguesas

Mormugão. — Na semana finda em 24 de setembro ultimo, rendeu esta linha ferrea 4:039 rupias ou 1:615\$600 réis, isto é, menos 2:469 rupias ou 983\$600 réis, do que em igual periodo do anno anterior.

Attingiu apenas a 3:283 rupias o rendimento do trafego de mercadorias, e a 7:516 o do movimento de passageiros.

Numero de trens milhas, 1:536.

Caminho de ferro da Beira. — O secretario da *Exploring Company Limited* distribuiu uma circular aos accionistas, na qual relata: Depois de protrahidas negociações, o caminho de ferro da Beira foi começado; e espera-se que a primeira secção da linha estará concluída antes do fim do anno corrente. O caminho de ferro começa na Beira, ou Bahia do Pungue, na província de Ménica e Sofala, na costa sud-este de Africa, percorre o territorio portuguez, e termina na fronteira oriental da esphera de influencia britannica. Os campos auriferos de Mashonaland, e em geral o campo d'operações da *Chartered Company*, são por esta forma postos em comunicação directa com a costa. Para o distrito de Mashonaland o caminho de ferro encurtará a distancia em mais de 1:000 milhas. Calcula-se que, estando prompto o caminho de ferro, em menos de um anno se poderão conduzir mercadorias, da costa ao forte Salisbury, com uma economia de duas terças partes do tempo que se gasta agora, e pelo terço do custo actual.

Facilitará além d'isso o transporte de machinismos para minas até os varios campos auriferos, tornando assim possivel a exploração productiva de muitas minas, o que nas actuaes circunstancias seria impossivel.

dores e filhos de empregados e trabalhadores do Jardim, com aulas dotadas de todo o material escolar; instalações sanitárias; dormitórios para vinte trabalhadores solteiros; cantina, onde são fornecidos 25 almoços e 25 jantares diários, ao preço de 2\$00 cada refeição; e sessenta talhões divididos em hortas para o pessoal.

O Jardim dá já alojamento a 14 famílias de empregados ou trabalhadores. E a todas as famílias de empregados ou trabalhadores com mais de dois anos de serviço, é concedido um subsídio mensal para a renda de casa.

Está feito o resumo da obra social do Jardim Zoológico de Lisboa.

Ela é, na verdade, magnífica e com ela, por isso, nos congratulamos todos nós.

Exemplo de trabalho, de tenacidade e de perseverança, o que se está fazendo no Zoo de Lisboa merece bem o carinho e a simpatia de todos os portugueses, porque tudo o que alí se vem realizando é obra de alto valor nacional, e, portanto — a Bem da Nação.

As nossas felicitações e os nossos agradecimentos, por tudo, à Direcção do Jardim Zoológico de Lisboa.



O primeiro caminho de ferro estabelecido na China

JÁ em muitos países se cruzavam ou, melhor, ramificavam diferentes vias férreas, há bastantes anos, enquanto a China, comprovada conservadora dos seus hábitos ancestrais e renitente à admissão dos progressos da civilização moderna, se abstinha de permitir que no seu território fôsse assente o mais pequeno trôço de linha férrea.

A cidade de Xangai, situada num dos afluentes do Rio Azul (Yang-Tsé-Kiang) é, como se sabe, o pôsto de chegada e distribuição de múltiplas mercadorias de, ou para, a China do Norte. Mas, para se evitar a perda de tempo resultante das variadas marés, os navios paravam habitualmente em Woosung, que fica à distância de 18 quilómetros de Xangai.

Em 1876, alguns engenheiros ingleses, contrariados com a lentidão dos transportes entre estas duas cidades, que se efectuavam de forma muito rudimentar, decidiram-se a remediar o caso.

Contudo, para qualquer solução a dar era de primordial factor não ferir a susceptibilidade das autoridades chinesas, muito rigorosas em princípios conservadores.

Por tal facto, apresentar um projecto da construção duma linha férrea a quem de direito, era ter a certeza de provocar logo uma renúncia absoluta.

«O que fazer então, para obstar a que não fôsse contrariado o projecto elaborado pelos referidos engenheiros ingleses?

Muito, simplesmente isto: tratar de tudo o que era preciso, encerrados no mais completo segredo.

Por essa razão os mesmos engenheiros construíram uma pequena locomotiva, sem grande aparência, à qual denominaram «A Pioneira», baixa e quase a dissimular a estrutura vulgar das outras máquinas e assentaram-na numa pequena via de 80 centímetros de bitola.

As primeiras experiências, feitas sem anunciar o facto, foram coroadas de êxito e não havendo o mínimo incidente a registar-se.

Depois, uma segunda locomotiva foi concluída e a essa deram-lhe o nome de «O Celeste Império», a qual já era munida de seis rodas, embora, como a antecedente, não tivesse tender e o seu mecanismo fôsse simplificado ao máximo.

O mais interessante é que o tempo decorrido com a elaboração do projecto, a construção da linha, da locomotiva e das carruagens, não excedeu cinco meses de trabalho.

Por fim, em 30 de Julho de 1876, fez-se a inauguração oficial, já então com a superior autorização das autoridades, ficando assim ligadas entre si as cidades de Kan-Wan e Xangai e pouco depois seguindo a nova linha até Woosung.

O sucesso alcançado foi considerável no dia da inauguração e tão intenso e prolongado se manteve que sempre depois era enorme a multidão de pessoas que pretendeu utilizar o combóio, em qualquer dos sentidos.

Estava pois aberta a novas construções a feliz ideia de vencer pela evidente prova a excelência e supremacia dos transportes em caminho de ferro sobre qualquer outro.

Ao que conduz a «coquetterie» feminina

TANTO a Companhia dos Caminhos de Ferro, como a Companhia dos Telégrafos de Kenya e de Uganda, na África Ocidental francesa, todos os anos apresentam superiormente queixas respeitantes a importantes roubos de fio de cobre das suas linhas, que de princípio se supõe ser destinado à venda, depois de ser fundido.

Porém, há pouco veio a saber-se que a razão do roubo dos fios era motivado pela circunstância de muitas negras da região o utilizarem como adorno, pois faziam com elas enormes brincos, e pulseiras, em apertadas espirais.

Algumas chegaram mesmo a trazer nas orelhas tal profusão de brincos, encadeados uns nos outros, que totalizavam o exageradíssimo peso de cerca de cinco quilogramas por cada orelha.

Pode bem chamar-se a isso um ornamento da excepcional categoria dos pesados.

O que é uma locomotiva Electro-Diesel?

A O enunciado que serve de título a estas linhas respondemos:

— É uma verdadeira oficina ambulante produtora de electricidade e instalada num furgão. Por exemplo, a que circula na rede francesa de P. L. M. tem ao centro um motor Diesel, de oito cilindros trabalhando a óleos pesados e com a força de 600 cavalos-vapor.

Este motor acciona um dinamo gerador de corrente contínua, cuja corrente é remetida aos dinamos receptores (motores) instalados sobre os eixos do furgão.

O motor Diesel, de combustão interna, é mais rijo nos comandos do que o motor a essência, mas tem sobre este a vantagem da economia realizada com um combustível menos duro e, em relação ao vapor, pela supressão do espaço destinado às caldeiras.

Uma locomotiva Electro-Diesel pode fazer 90.000 quilómetros por ano e importam as suas despesas de exploração em 1'00:000 francos menos do que duas locomotivas a vapor fazendo cada uma 50:000 quilómetros por ano.

Graças aos motores eléctricos assim adaptados o domínio dos seus comandos é deveras notável.

O silvo das locomotivas nasceu dum desastre

A TÉ ao ano de 1833 e não obstante ainda não terem aparecido em qualquer país as várias comissões reguladoras dos ruídos, os combóios circulavam sem os que seus e tridentes apitos se repercuíssem pelo espaço.

Para alarme da passagem dos combóios era considerado bastante o potente resfolegar do vapor e o ruído característico da rodagem acelerada sobre as vias de ferro.

Porém, em Agosto de 1833, numa passagem de nível da linha de Swannington a Leicester um combóio de passageiros

chocou violentamente com uma *charrette*, estilhaçando-a, como é de crer, e causando vítimas, porque o cocheiro não tinha visto, nem ouvido a aproximação do comboio.

E, como só depois da casa arrombada se manda trancar as portas, sucedeu que George Stephenson foi logo convidado a remediar futuros acidentes, pela descoberta de qualquer sinal de advertência para quem pretendesse atravessar as linhas.

Assim nasceu o apito das locomotivas, o qual foi imediatamente decretado para todas as linhas e, se não se comemorou o primeiro centenário desse melhoramento nos serviços de caminho de ferro foi, talvez, por coincidir com a data fúnesta do primeiro desastre aparatoso e horripilante, provocado por um comboio em marcha.

Uma grande obra de engenharia do século passado

O Monte Cenis está situado a 3:170 metros de altitude e a extensão do túnel que lhe penetra nas entrañas é de 12 quilómetros de comprimento.

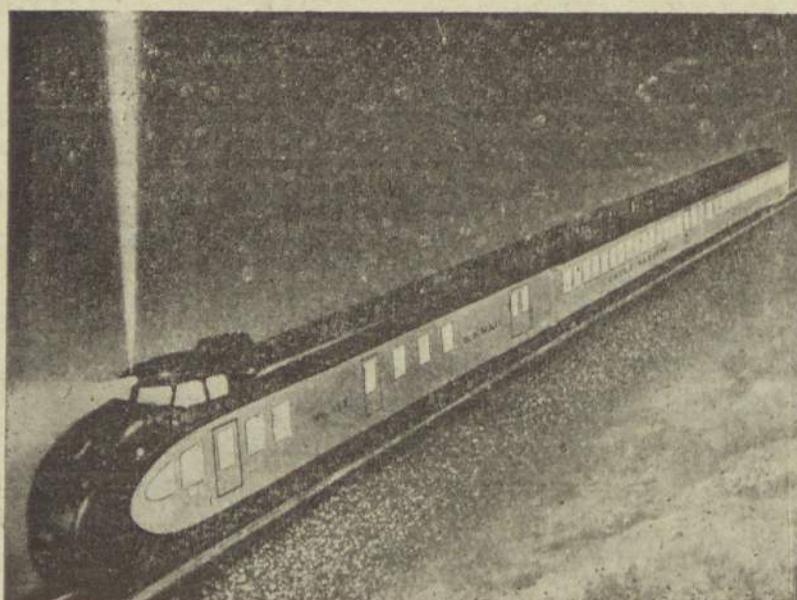
A sua perfuração foi iniciada no ano de 1871 e considerou-se ousada empreza, grandiosa e extraordinária.

Este túnel, considerado internacional liga a cidade francesa de Modane com a italiana de Bardonnèche.

A estrada que passa no col do Monte Cenis é a grande via de turismo Leão-Turim.

Luz em marcha

Os americanos decidiram dotar todos os seus comboios rápidos com potentes holofotes duplos, um orientado para a frente, outro para o alto, a fim de assinalarem desde grandes distâncias a sua aproximação.



Passagens de nível

AS passagens de nível, todas de tão funestas consequências nos acidentes ali ocorridos são em França no elevado número de mais de 30:000. Mas, caso curioso, em Paris apenas no 12.º bairro se encontra uma dessas perigosas passagens.

Bilhetes de Caminhos de Ferro

COMO toda a gente sabe os bilhetes de caminhos de ferro são uns pequenos rectângulos de cartão, onde além do nome da companhia ou empreza exploradora se inscrevem todos os dados indispensáveis para a sua utilização legal e ainda os elementos de fiscalização, necessários aos agentes dessas companhias.

Agora, o que talvez não possam imaginar é que, só os bi-

hetes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), vendidos durante um ano, seriam suficientes para cobrir totalmente a nossa ilha do Faial, nos Açores, cuja superfície é de cerca de 204 quilómetros quadrados, pois totalizam a bagatela de dezasseis milhões de unidades.

Locomotivas varredoras

No inverno e depois de grandes nevões quase todos os comboios americanos que circulam nalgumas das mais frias regiões, são precedidos por uma máquina isolada, onde se insere um dispositivo especial destinado a varrer a neve acumulada na linha e a atirá-la para os flancos da estrada de ferro.

Estas máquinas só antecedem os comboios rápidos, pois os de menor velocidade levam à frente um dispositivo destinado ao mesmo fim.

Larápios com muita força

O caso sucedeu na Califórnia e, embora pareça incrível, pelo volume e peso do roubo perpetrado, é contado da seguinte maneira, pelo periódico americano de onde extractamos a notícia:

Nos canteiros da Sociedade Construtora dum canal verificou-se certa manhã que, durante a noite, os gatunos haviam subtilizado três vagões, carregados de mercadorias, duas locomotivas, com o peso de vinte toneladas cada uma e, o que é mais incrível ainda oito quilómetros de carris que, para mais já e tavam assentes.

Vagões «frigoconsignes»

São instalações frigoríficas assim chamadas as que os caminhos de ferro franceses, com feliz iniciativa, puzeram em uso recentemente e se destinam ao tráfico de produtos agrícolas, onde são mantidos na sua frescura natural e podendo assim sujeitarem-se a enormes percursos, sem virem a sofrer o menor dano na sua qualidade ou excelência.

Caminhos de Ferro Canadianos

Foi o pai do actual Lord Halifax, de seu nome próprio Charles Wood, quem, representando no Parlamento Inglês a circunscrição de Halifax, incitou os seus colegas a votarem o crédito inicial de cinco milhões de libras indispensáveis para a construção do primeiro caminho de ferro no Canadá.

Desde quando funciona o Caminho de Ferro de Yunnan?

Ocaminho de ferro de Yunnan, que liga Haiphong em Yunnanfou, foi inaugurado em 1 de Abril de 1910.

Os trabalhos de construção foram começados em 1901, em virtude do tratado franco-chinês, de 10 de Abril de 1898. Quarenta e sete mil operários, compreendendo chineses, anamitas, franceses, italianos e gregos, participaram nesses trabalhos. Cento e cinquenta e quatro túneis foram abertos e mais de duas mil obras de arte (pontes, pontões e viadutos), foram edificadas.

Alexandre Sette

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

L XI

Segundo a «E. T.», os jornais anunciam que nas operações efectuadas na Bósnia, pelas tropas alemãs, estas capturaram, nas montanhas situadas ao Norte do Save, cerca de mil rebeldes. Por outro lado, foram executados outros cem rebeldes, travaram-se violentos combates na Bósnia ocidental, na parte arborizada, dessa região, onde os rebeldes atacavam, em especial, a linha férrea.

— Pela «U. P.» sabe-se que fôrças russas aéreas bombardearam intensamente os objectivos militares de Varsóvia. Registaram-se grandes incêndios na estação dos caminhos de ferro e nas proximidades do Quartel General, assim como outros objectivos de maior importância.

— Notícias da «E. T.» dizem que o bombardeamento realizado contra Francfort foi o 35.º ataque contra essa cidade, que sofreu o último «raid» no dia 24 de Agosto. Francfort é um importante pôrto fluvial e um centro ferroviário vital, com muitas fábricas de guerra.

— «R. R.» diz que foi restabelecido o tráfego ferroviário entre Ancara e Iztambul. O primeiro combóio directo partiu desta capital, em direcção a Iztambul.

— Informações da «E. T.» notificam que no ataque ao Norte da França foram bombardeados aeródromos, fábricas de munições, estações e entroncamentos ferroviários, provocando destruições e grandes incêndios.

— Pela «D. N. B.» o Alto Comando das Fôrças Armadas Alemãs anuncia que aviões de combate ligeiros alemães atingiram, durante os ataques efectuados de surpresa, de dia, com eficácia, o tráfego ferroviário britânico na costa meridional da ilha. Um combóio em marcha foi lançado dos «rails», a Oeste de Folkestone, pela deslocação do ar causada por uma bomba de grosso calibre alemã. Aviões de combate ligeiros, alemães, bombardearam igualmente, de tarde e à noite, instalações de caminho de ferro e uma fábrica de armamento, perto da cidade de Torquay, com bombas de grôsso calibre. À-pesar da violenta defesa da «D. C. A.», os aviões de combate alemães lançaram em vôos rasantes as suas bombas sobre os objectivos visa-

dos e provocaram a destruição de fábricas. Durante um ataque lançado sobre a cidade de Brighton, no Oeste da costa meridional britânica, as bombas causaram grandes destruições nas instalações da estação assim como em vários quarteirões.

— A «E. T.» diz que fôrças chinesas combatem nos arredores da incendiada cidade de Kin-Hua, última base japonesa na província oriental de Che-Kiang. Ao mesmo tempo, Lan-Ki, importante entroncamento ferroviário, cerca de vinte quilómetros a Noroeste de Kin-Hua, foi reconquistada pelos japoneses, em resultado de um violento contra-ataque.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte comunicado oficial: Continuam a travar-se violentos combates nos arrabaldes de Kin-Uua a Lan-Chi, principal entroncamento ferroviário da província costeira de Che-Kiang. As tropas chinesas ganham o predomínio firmemente. As fôrças inimigas em ambas as cidades foram repetidas vezes reforçadas, não conseguindo, porém, romper o cerco dos chineses e sofreram pesadas perdas. Os chineses tomaram uma posição ao Sul do caminho de ferro e da cidade próxima de Tun-Yang, que fica a 70 milhas ao Sul de Hang-Chou e a 30 a Nordeste de Kin-Huá. As tropas inimigas batem em retirada desordenadamente, em direcção a Tung-Yang, abandonando muitos mortos e feridos.

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.^{da}

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

Fotogravura em todos os géneros. Reprodução de Aguarelas, Óleos, etc. Trabalhos tipográficos em todo o género. Offset, Fotocromo, Cartazes, etc. :-: :-: :-:

Telefone P. B. X. | 2 1368
| 2 1227

Travessa Condessa do Rio, 27
L I S B O A
Peça m Orçamentos

Espectáculos

Panorama da Temporada TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Belezas de Hortaliça... no AVENIDA

O teatro Avenida transformado agora em horta, esteve durante bastante tempo interdito ao público, mas, na sexta-feira 25 de Setembro, abriu novamente os seus portões para nos apresentar uma série de exemplares de «Beleza de Hortaliça» formando um conjunto muito agradável à vista, devido à sua variedade.

Apesar de não termos recebido o «catálogo» pudemos apreciar os seguintes exemplares:

João Villaret, grande elemento do teatro declamado, dizendo na perfeição e articulando de tal maneira que não se perde uma palavra, quer seja a recitação em português quer em francês. As três rabulas que apresenta são formidáveis e em diversos estilos, tendo ouvido prolongadas e justas ovações no «Elogio do Povo», escrito propositadamente pelo eminentíssimo poeta António Botto e no «Cançonetista» cujo êxito está garantidíssimo, não só pela interpretação do actor como pelos versos «C'est mon homme» que são um verdadeiro «desarrincanco», como se costuma dizer em gíria teatral. E como João Villaret, é um grande actor, por isso nos custa vê-lo em recintos populares, recitando versos deante de criaturas que não prestam atenção senão a um copo de vinho ou de cerveja, acompanhando pevides, tremoço e amendoim.

Irene Izidro que no teatro declamado e musicado tem marcado a sua posição de destaque, interpretou vários papéis com bastante relêvo, destacando-se no «João Ninguem» e no «Barranquinho». É pena que tivesse ficado com um sotaque especial desde que imitou a «Marlene», e assim a sua maneira de cantar não é natural.

Tereza Gomes e Alvaro de Almeida, formam um magnífico duo cómico. Desta vez porém, pouco têm que fazer. Tereza Gomes tem um à vontade extraordinário, comunicando com o público que ri logo que ela aparece em cena. Álvaro de Almeida é muito sobrio e correcto. Entre as várias rabulas

que êstes artistas interpretam, salientamos «Tapada de Ajuda» e o «Lisboeta».

Mariamelia, Beatriz Belmar, Sara Rafael, Helena Felix e Celestino Ribeiro, são três elementos aproveitáveis, e a primeira está a «empertigar-se» muito o que a prejudica. O artista deve ser o mais natural possível.

Em diversos canteiros separados temos o «Ballet Hispania» formado por dez raparigas espanholas que dançam muito bem uma «jota» devido certamente ao treino que têm. Mas estou convencido que as nossas raparigas portuguesas, também o faziam. E tanto assim que em viço, alegria e vivacidade, não ficaram atrás das «nuestras hermanas».

Elvira Prusner e Jeanette Vallée são duas boas bailarinas que é preciso aproveitar, pois têm arte e boa presença.

Soares Correia foi o «cicerone» de toda a exposição. No entanto parece mal andar constantemente a «coçar» na cabeleira e a fingir que tem «falta de ar».

O dono da horta, José Loureiro, deve estar muitíssimo satisfeito com o hortelão Rosa Mateus, e seu ajudante Rafael, que cuidaram com todo o carinho desta exposição apresentada caprichosamente e ostentando esplêndidos produtos.

É claro que temos de atender também à qualidade da terra e semente fornecida por Fernando Santos, Almeida Amaral e Lourenço Rodrigues, e adubada, com números de música por Jaime Mendes e João Nobre.

São 17 os canteiros expostos e o que mais nos agradou foi o que nos mostrava as «Belezas de Hortaliça» no final da primeira álea, pois até os bonecos articulados pareciam ter vida, como se fossem «espanhinhos» para afugentar os «pardais» maldizentes.

Os canteiros foram ornamentados por Baltazar Rodrigues, Domingos Carneiro, Manuel Lima, Duarte, Mário Garcia e Reinaldo Martins.

Esta exposição, que honra a «agricultura» portuguesa, merece ser visitada e apreciada pelo público.

O Mundo em Marcha... no COLISEU

Se os Srs. Braz & Pimenta, autores do poema, em vez de escreverem números longos e alguns monotonos, tivessem agarrado nos artistas que compõem a Companhia e os pusessem a fazer rábulas de acordo com as modalidades teatrais a que se dedicaram, ligando-as apenas por um fiosinho, certamente o espetáculo teria agrado em cheio. A montagem é riquíssima e o palco do Coliseu presta-se maravilhosamente para isso. Mas, como as condições acústicas daquela casa de espec-

táculos são más, eis o motivo porque alguns números não surtiram o efeito desejado, principalmente os cantados com música de óperas conhecidas. Além disso é conveniente dar instruções à «claque» para não aplaudir o que não merece aplauso, a fim de evitar que os artistas sejam recebidos com irreverência, êles que, não têm culpa alguma dos papéis que lhes distribuem.

Se na estreia desta peça a «claque» não estivesse irrequieta e soubesse o que estava a fazer, com certeza que o espectáculo teria corrido normalmente, tanto mais, com uns cortes de números, com mais um pouco de dinamismo, o «Mundo em Marcha» vê-se perfeitamente. Mas, a «claque» entendeu que devia aplaudir todos os números e o público protestou, com razão.

Há um número que deve ser abolido. Refiro-me às «três celebridades», porque é irreverente para com três nomes de reputação mundial.

A música é de diversos autores portugueses e estrangeiros. A encenação de Fernando Pereira e Salvador, é boa. Os cenários e guarda-roupa são muitíssimo bons e luxuosos.

Álvaro Pereira, o nosso melhor compadre de revistas, tem ali um «frete» como se costuma dizer. O papel não lhe dá aso a mostrar as suas excelentes qualidades de cómico.

Luisa Nobre, Mina Braga, sempre com bastante vida, Guilherme Kjolner e Alberto Ribeiro, com uma toleima inaceitável, cantaram bem os seus números.

Manuel Correia, destaca-se nas composições esplêndidas dos diferentes tipos.

Violante Montanha, Salete Carvalho, Julia Giménez, Fernando Pereira, Lima e Salvador, Mariana Chagas, Humberto Madeira, Constança Maria, Baltazar de Azevedo, Carlos Barros, Elisa Guisette, Albino Gomes, cumpriram as suas obrigações.

A bailarina Amélia Ortega é igual a tantas outras que têm aparecido. Sómente a diferença consiste em vir cantar para a «Rua do Paraíso» em vez de o fazer num ambiente especial. A não ser que ela seja a «Flor do Bairro».

Os «Gitanillos» são dois engraçadíssimos e pequenissimos bailarinos, que foram delirantemente ovacionados e com justiça. São dois garotos, um deles vestido de rapariga.

Estou certo que, com o decorrer das representações, e com alguns cortes e modificações que os autores tenham introduzido, o «Mundo» do Coliseu, seguirá a sua «Marcha», sem transtornos de maior. E bem o merece a riquíssima montagem de Ricardo Covões, que, com êstes espectáculos, está dando de ganhar e de comer a muitíssima gente, atenuando assim um pouco a crise de teatro.

MODERNISMOS

É verdadeiramente magistral e cheio de verdade e de observação o artigo de fundo de 8 de Outubro do *Diário de Notícias* intitulado «Velho Tema».

Dêle transcrevemos, com a devida vénia, os seguintes passos:

«O teatro e o cinema constituem hoje um aspecto fundamental da educação pública. São índice da cultura dum povo. São um instrumento de penetração política e propaganda interna e externa, considerável». Mais adiante, deparamos com êste período: «Li há dias num jornal que só se pode iniciar actualmente, em Portugal, a carreira do palco — pela porta estreita da Escola da Arte de Representar, pelo reduzido acesso dos números de variedades, mais ou menos guitarra e fado, ou como corista. Significa isto que Emilia das Neves, se ressuscitasse, para entrar hoje no teatro, tinha de cantar à viola — ou dar à perna durante três ou quatro anos no Parque Mayer. Só depois poderia representar «A Dama das Camélias». E quase no fim do artigo, lemos o seguinte: «O teatro tem sido uma escola do «reles» em Portugal».

É talvez por isto que um jornal da tarde recentemente

aparecido, cuja secção de teatro entregue a dois autores dramáticos bastante aplaudidos e aptos perfeitamente para distinguirem o «trigo» do «joio», tem feito entrevistas que caíram muito mal no espírito daqueles que se interessam verdadeiramente pelas coisas de Teatro (com T maiúsculo).

Em vez de ouvir artistas como Adelina Abranches, Palmira Bastos, Lucília Simões, Carlos dos Santos, Alves da Cunha, Maria Matos, Nascimento Fernandes, Assis Pacheco, Amarante, Costinha, Aura Abranches, Brunilde Júdice, Samuel Diniz, Amélia Rey Colaço, João Villaret, Lalande, Alves da Costa, Luiz Filipe e tantos outros, prefere conversar com elementos aplaudidos por certos sectores do público.

Como fiz-ram com Carmen Miranda, poderiam entrevistar a grande actriz portuguêsa Ilda Stichini, há uma boa porção de anos, ausente na América assim como Ester Leão e Maria Sampaio.

É possível que êstes artistas acima mencionados não tenham a categoria necessária para serem entrevistados por um jornal moderno e popular, mas o que não resta dúvida é que as entrevistadas, excepção feita a Irene Izidro, nada têm produzido para o engrandecimento do verdadeiro Teatro Português. E naturalmente é por isso que esse jornal, na tarde de 7 do mês passado, não teve uma linha sequer, para vincar e marcar as «bodas de ouro» da maior actriz portuguesa da actualidade «Palmira Bastos». Ou então a arte teatral não tem valor para os colaboradores da secção teatral do jornal em questão.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — 22 — «O Instinto».

AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «Belezas de hortaliça».

APOLO — 21 e 23 — «A formiga».

MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «Voz do Povo».

VARIEDADES — 21 e 23 — «Danubio azul».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Aconteceu em Xangai».

POLITEAMA — 21,30 — «A carta».

OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Entre o amor e o dever».

S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.

ODÉON — Estreias consecutivas.

TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.

CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.

CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.

PARIS — As 20,30 — Filmes variados.

EUROPA — As 21 — Filmes variados.

LYS — 21 — Filmes emotivos.

CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORA — 21 — Filmes variados.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

REX — 21,15 — Programa duplo.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 217, II série, de 16 de Setembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas as contas da garantia de juros das seguintes linhas, apresentadas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro :

De Santa Comba a Viseu, referente ao 1.º semestre do ano em decurso (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos Cofres do Estado com a quantia de 2.691\$79, como liquidação definitiva desta garantia ;

De Mirandela a Bragança, referente ao 1.º semestre do ano em decurso (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 19.134\$27, como liquidação definitiva desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 213, III série, de 11 de Setembro, publica o seguinte :

Edital

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933 :

Faço público que no dia 17 de Outubro do corrente ano, pelas onze horas, na Câmara Municipal de Chaves, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrante, entre os quilómetros 95.169 e 95.291 da linha do vale do Corgo, com a superfície de 5:333^m2,40, situada na freguesia de Santa Maria Maior, concelho de Chaves, distrito de Vila Real; confronta ao norte com Alberto Fernandes Bandeira, ao nascente com Alberto Fernandes Bandeira e herdeiro de Francisco Marceneiro, ao sul com caminho público e ao poente com Paulo Macedo, sendo a base de licitação 1\$80 por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para aquisição da referida parcela.

O «Diário do Governo» n.º 217, II série, de 16 de Setembro, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 8 do corrente, os seguintes projectos de um aviso ao público :

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo as condições a que, de futuro, fica subordinada a aceitação a despacho das remessas de adubos ;

Apresentado pela Sociedade Estoril, no qual se estabelece que às canastras ou cestas vazias servidas a peixe podem ser transportadas sem despacho nos furgões, mediante a taxa de 1\$00 por cada uma, independentemente de peso e de percurso.

O «Diário do Governo» n.º 220, II série, de 19 de Setembro, publica o seguinte :

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente os seguintes projectos :

De aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, anulando as disposições da nota (13) inserta no final da referida classificação geral ;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga, suspendendo nas suas linhas a aplicação das tarifas especiais n.ºs 4-C (bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções) e 5-C (bilhetes para excursões turísticas ou desportivas) ;

Apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, estabelecendo preços e condições de requisição de combóios especiais para transporte de mercadorias e anulando a tarifa especial interna n.º 13, de grande velocidade, de 17 de Julho do corrente ano.

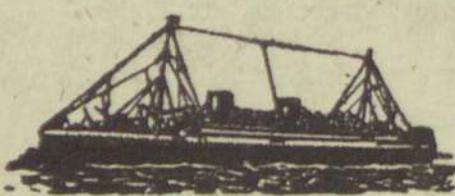
De aditamento à tarifa especial n.º 1, de grande velocidade, nas linhas do Sul e Sueste, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são anuladas, respectivamente, a tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, em vigor na antiga rede e o capítulo 10.º da mencionada tarifa especial interna n.º 1, também de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste (transporte de animais vivos por vagão completo ou pagando como tal) ;

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual deixaram de ter aplicação ao transporte de minério de manganésio não designado as disposições do aviso A n.º 505, de 24 de Setembro de 1936, que fica anulado.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, 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 : 2323-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones : 26001 (4 linhas). No Porto : Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone : 7.



Phoenix Assurance Company Limited

Sede em Londres

1782—Mais de um século e meio de serviços prestados ao público—1942

Seguros contra Fogo, Lucros cessantes, Tremor de terra,
Agrícolas, Quebra de vidros, Automóveis, Responsabilidade
civil e Acidentes pessoais

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^a — PORTO

Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, L.^{da} Rua Augusta, 100, 2.^o — Telefone 2 6922

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

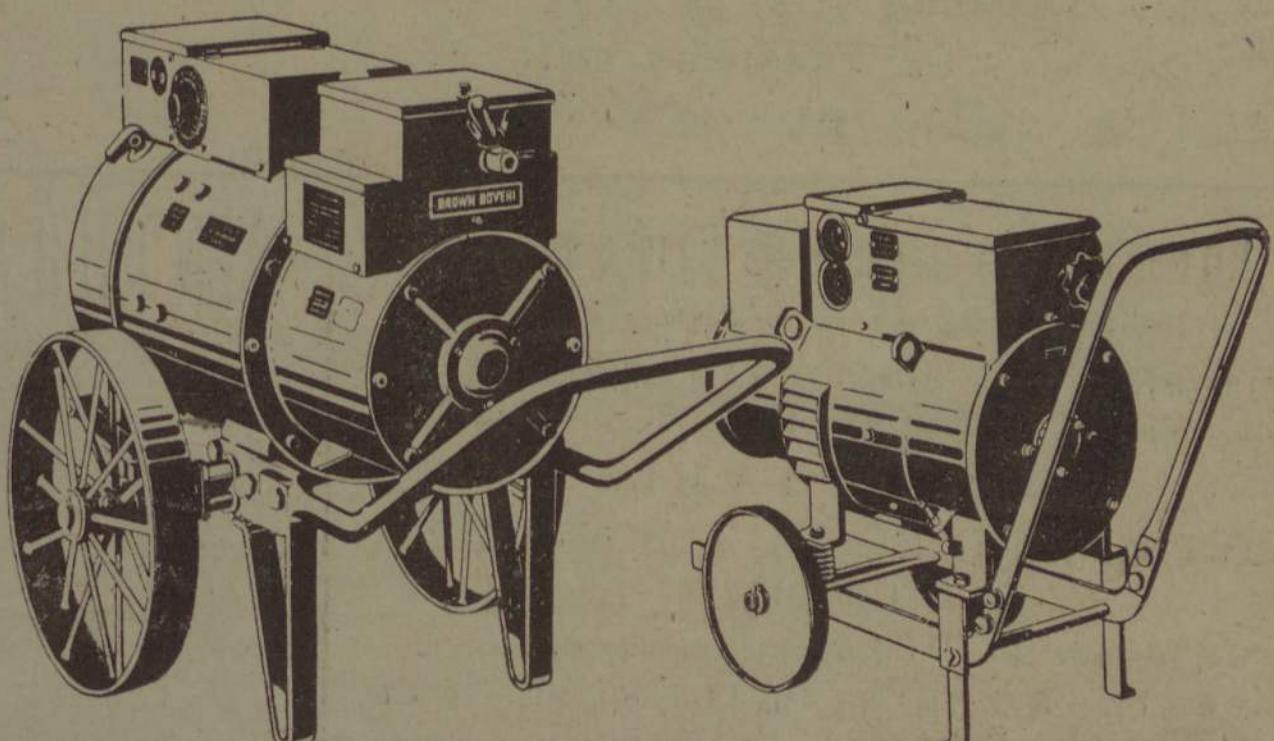
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.^o — PORTO



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

