

12.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Junho de 1943

Número 1332

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



FIGUEIRA DA FOZ—ESPLANADA E PRAIA DE BANHOS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 752.

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

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

1332

16 — JUNHO — 1943

ANO LIV

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL 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 LAMARÊS

REDACÇÃO:

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

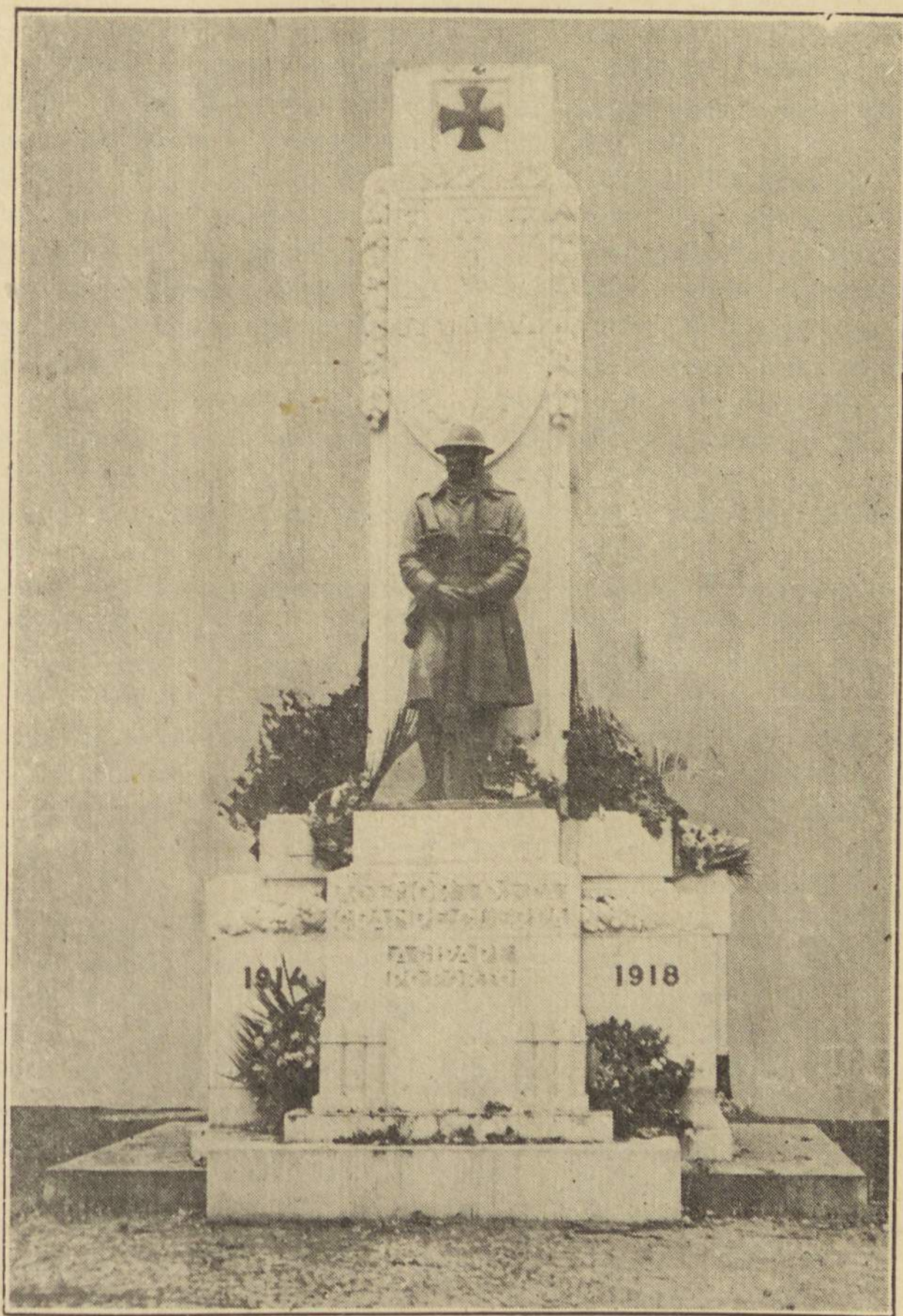
COLABORADORES:

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
Capitão HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Pôrto, Monumento aos mortos da Grande Guerra	301
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique	303
Notas da Quinzena	305
Há 50 anos	306
Imprensa	306
O que todos devem saber.	306
Caminho de Ferro de Rio Maior	306
Extension de la Red	307
Linhas estrangeiras	308
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	310
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	311
Parte Oficial	313
Locomotivas a turbina de gás	314



PORTO — Monumento aos mortos da Grande Guerra

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

ESTÁ publicado o Relatório do ano económico de 1941 da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique. É um grosso volume, composto e impresso na Tipografia «Notícias», de Lourenço Marques. Numerosas fotografuras dão ao extenso e bem elaborado texto especial interesse, além de nos ilucidarem mais completamente sobre as importantes realizações levadas a efeito e que vieram melhorar de maneira notável as condições de exploração de todos os serviços dependentes daquela Administração.

Julgamos ser de grande interesse para a maior parte dos nossos leitores o conhecimento, ainda que resumido, da história do primeiro caminho de ferro da nossa colónia de Moçambique, iniciado em Lourenço Marques, não só pelo facto de o porto de Lourenço Marques ser o melhor da nossa África Oriental, mas também por ser o que estava mais próximo das regiões mineiras então conhecidas, especialmente a região aurífera de Barbeton, a carbonífera de Witbank, e mais tarde a do ouro do Rand.

Com efeito, o primeiro caminho de ferro construído na colónia de Moçambique foi o do porto de Lourenço Marques à fronteira do Transval, tendo sido abertos, em 1894, à exploração do tráfego internacional os seus 89 quilómetros.

Da «Notícia histórica», com que se abre o «Relatório» em questão, passamos a transcrever o seguinte:

«Os *boers* estabelecidos na República do Transval pretendiam tornar-se independentes das colónias britânicas do Cabo do Natal, e assim, em 1835, Luiz Trichart procurou obter uma via de comunicação com o mar, que não utilizasse aquêles dois portos. Por isso lançou-se numa excursão para o norte, vindo até Lourenço Marques, e ainda mais para o norte, em procura dessa saída para o mar nas melhores condições.

Mais tarde, em 1844, ainda os *boers*, talvez já com as informações por aquêles enviadas — Luiz Trichart morreu na excursão — procuram estabelecer uma estrada carreteira para transportes em carros puxados a bois. Em 1848, um português de

origem italiana, estabelecido no Transval, volta a promover a comunicação daquela região com Lourenço Marques.

Em 1876, o Presidente Kruger procurou obter do Governo Português um acôrdo para a construção de um caminho de ferro que ligasse o Transval à baía de Lourenço Marques. Partiu, para isso, para Lisboa, tendo assinado um tratado para êsse fim.

Mais tarde veio a ocupação inglesa do Transval de 1877 a 1881, e então Sir T. Stephson opôs-se à construção da linha férrea no Transval, que por virtude do tratado atrás mencionado fôra entregue a Lebonbo Spoorweg Maatchappij.

Em 1881, tendo os *boers* readquirido a sua independência, novas negociações foram iniciadas para a concessão da construção do caminho de ferro.

Faltava-lhes, porém, o dinheiro, e a influência dos portos do Cabo e do Natal manifestava-se em todos os campos. E por isso, em 1883, o Presidente Kruger visita a Holanda e procura ali obter um empréstimo para a construção do caminho de ferro.

Entretanto, nós, apesar do acôrdo feito em 1876, pelo qual deveríamos construir no nosso território a linha férrea a ligar com a que os *boers* deveriam fazer no Transval, com a dúvida de que esta se fizesse, vista a guerra que lhe era feita, e receosos de um dispêndio que não desse resultado produtivo, ainda não havíamos construído a linha que aquêles tratado estabelecia, e foi só depois da visita feita à Holanda pelo Presidente Kruger que o Governo Português, em 1883, isto é, no mesmo ano, concedeu ao americano MacMurdo a construção da linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

No comêço de 1883, estudada já a linha no território português, o então capitão de engenharia Joaquim José Machado, mais tarde general e governador geral da Colónia, submeteu ao Presidente Kruger o projecto da linha que havia de ligar a linha portuguesa a Pretória, capital da República Transvaliana.

Com pequenas alterações durante a construção, êsse projecto foi aceito e construído. Estava lançada a base da futura grande saída, para o mar, dos territórios do Transval.

A 16 de Abril de 1884, o Governo do Transval

concede a construção da linha até à fronteira portuguesa à Companhia Neerlandesa. Esta companhia obtém, depois, uma concessão e facilidades para desembarque de mercadorias em Lourenço Marques. Em 1887 já se trabalhava em Komatipoort, onde morreram, em 1888, os engenheiros holandeses van der Meulen e van Isendyck e os médicos Meyer e Gray, com ataques de malária.

Em Março de 1890 sai de Amesterdão a primeira remessa de material ferroviário com destino a Lourenço Marques e para ser empregado na construção da linha transvaliana. Entretanto, o concessionário da linha portuguesa, dizem uns que pago para isso pelo caminho de ferro do Cabo, que pretendia chegar ao Transval antes de feita a linha portuguesa, outros que pela sua insolvência financeira, não andava para diante com a construção da linha até Ressano Garcia, demorando-a, tendo o Governo Português sido obrigado a tomar conta da construção, dispensando o concessionário Mac-Murdo, a quem por êsse motivo teve de pagar avultada indemnização. Sob a administração do Governo Português, a linha concluí-se rapidamente e em Maio de 1891 passava da linha portuguesa para o Transval o primeiro comboio, atravessando a grande ponte metálica de Komatipoort.

A construção da linha para Pretória, segundo o projecto do engenheiro português Joaquim José Machado, ia prosseguindo e em Julho de 1892 já estava em Nelspruit, a 202 quilómetros de Lourenço Marques; em Janeiro de 1894 chegava a Waterval Onder, em Junho a Waterval Boven e em Novembro o Presidente Kruger coloca o último parafuso de *éclisse*. Estava feita a ligação de Lourenço Marques com Pretória.

Foi, porém, só em Janeiro de 1895 que começou a exploração regular».

Agora, sobre os resultados da exploração, vai falar o sr. Engenheiro Pinto Teixeira, ilustre Director dos Serviços, servindo de Administrador-Delegado:

«O resultado da exploração foi superior ao ano

anterior, mas não ao do ano de 1939, devido à redução do tráfego combinado ascendente e ao aumento do custo dos materiais. O que é facto é que se procurou obter o máximo do capital para melhoramentos, que aumentassem a eficiência e a economia no custo da produção, para isso tendo continuado a pressão para a extinção de despesas parasitárias.

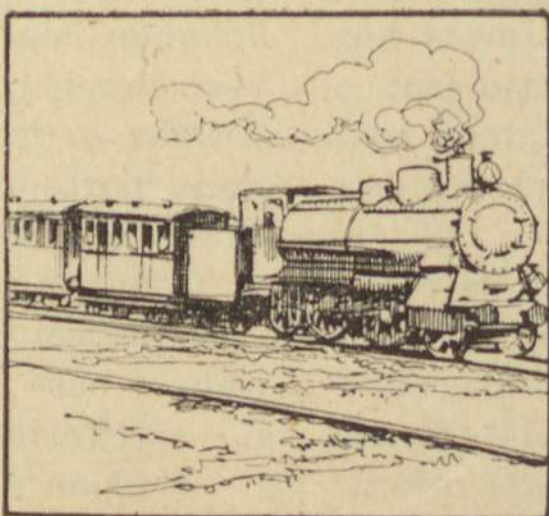
Numa organização industrial onde as despesas de pessoal alcançam mais de metade das despesas, é evidente que se deve reduzir êste ao mínimo, entrando até pela mecanização dos serviços, sendo possível, e dentro de certos limites para não destruir núcleos de colonização que por ventura se estabeleçam ou se encontrem estabelecidos. Neste sentido há ainda muito a fazer, com a mecanização das contas.

Continuou a Direcção a lutar com falta de pessoal técnico. No entanto, foi possível recrutar um engenheiro para o serviço de electricidade da Divisão de Exploração de Lourenço Marques.

Não há engenheiros maquinistas para Moçambique e Lourenço Marques, nem engenheiros para Quelimane, para chefiar a Divisão, tendo que colocar-se na Divisão de Mocambique, para chefiar o serviço de tracção e revisão, o engenheiro que prestava serviço nas oficinas da DETA, e, na de Quelimane, como chefe dessa Divisão, um engenheiro da brigada de estudos, para o aproveitar no estudo da ponte-cais de Quelimane.

Por isso me sinto mais na obrigação de agradecer a pesada colaboração que à maioria dos chefes foi imposta pelas circunstâncias, bem como a todos os empregados de tôdas as categorias, que na sua grande maioria continuaram a mostrar dedicação pelo serviço, espírito de disciplina e iniciativa, procurando interessar-se pelos resultados da Administração e pela eficiência dos seus serviços.»

À Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique agradecemos a oferta dum exemplar do seu último Relatório.



Notas da Quinzena

Luiz de Camões

O dia 10 do corrente foi consagrado a Camões. O povo português tem-no no coração. O grande poeta é a voz mais alta e mais bela da nossa nacionalidade. Por ela falam outras vozes, as vozes imortais daqueles que fundaram a Nação, a tornaram independente e a prolongaram para outros continentes. Heróis e Santos falam nos versos magníficos do nosso poeta. E falam também os amorosos. Nos dez cantos dos «Lusíadas» é Portugal inteiro que palpita, que canta, que reza, e que ama.

Poeta de Portugal, ele é também o poeta do Mar. Daí a sua universalidade. Daí o próprio Brasil o ter como seu maior poeta clássico. Mestre da língua, Mestre do patriotismo, sendo, como é, o Génio da Raça, a sua glória e os seus versos de oiro não podiam ser indiferentes aos brasileiros, continuadores de Portugal, da Europa e da latinidade.

Brasil-Portugal

O actual Embaixador do Brasil em Portugal, sr. dr. João Neves da Fontoura, apresentou, no dia 9, as suas credenciais ao Chefe da Nação Portuguesa. Do seu belo discurso, recortamos e arquivamos estas palavras:

«No Brasil, somos fieis à devoção de Portugal. Obedecendo embora às realidades da nossa posição geográfica e aos espontâneos compromissos decorrentes da nossa consciência continental, nunca nos poderemos esquecer dos nossos deveres filiais para com o Império lusitano, do qual nos consideramos a viva e constante projecção Além-Atlântico.

Eis, assim, os honrosos objectivos da minha missão, fácil pelos antecedentes dos nossos laços de família, amena pela generosa benevolência que espero encontrar da parte de Vossa Excelência, do seu Governo e de todos os portugueses. Na modéstia dos meus recursos pessoais e em tudo que estiver ao alcance do meu leal esforço, inspirado pela firmeza dos meus sentimentos e dos do meu país em relação ao povo português, terei em todas as horas a preocupação de tornar cada vez mais sólida e cada vez mais fecunda a obra dos meus antecessores. Sei que os portugueses e brasileiros estarão sempre, como no passado, decididos a salvaguardar,

em quaisquer eventualidades, o destino das duas Pátrias, o seu património moral, cultural e político, que em vários e inseparáveis territórios do universo atestam tão formosas criações do génio lusitano e do seu espírito cristão.»

Livraria Bertrand

EMOS nos jornais de maior informação que a Livraria Bertrand, de Lisboa, deliberou na última reunião da Assembléa Geral remodelar os Conselhos de Administração, da Direcção e Literário, passando a fazer parte da gerência daquela importante casa editorial os srs. eng.º Gonçalo Cabral, no Conselho de Administração; P.º Moreira das Neves, dr. Eduardo Pinto da Cunha e D. José Vaz de Almada, no Conselho de Direcção; dr. Pedro de Moura e Sá, Luiz Teixeira e Costa Brochado, no Conselho Literário.

Feira popular de Lisboa

LISBOA tem agora, no Parque de Palhavã, uma Feira verdadeiramente popular. A sua inauguração despertou um entusiasmo enorme. Se o alfacinha parece, muitas vezes, tristonho, é porque não lhe proporcionam motivos de alegria. E a «Feira Popular», organizada por *O Século*, o jornal das grandes iniciativas, a favor da sua obra de beneficência — a Colónia Balnear Infantil — é uma lufada de alegria e uma nota de arte, com que as almas hão de vibrar. Nestas noites cálidas de verão, Lisboa vai deixar de ser, felizmente, a «Cidade onde a gente se aborrece».

Se a Feira, sob certos aspectos, é uma reconstituição das de há 50 anos, é também, sob muitos outros aspectos, uma afirmação de bom gosto, uma afirmação de raro sentido de arte. Alguns artistas colaboraram na realização dessa obra que, honrando a Empresa de *O Século*, nos enche também a todos nós, portugueses, de legítimo orgulho, pois a Feira, a-pesar-de se chamar popular e de, nessa qualidade, se destinar quasi exclusivamente às classes populares, não nos envergonha, nem à capital, perante estranhos que aqui residem ou perante aqueles que adreguem de passar pelo nosso país e pela nossa principal cidade.

Com um escudo apenas pode uma pessoa divertir-se durante uma noite inteira, olhando e observando aquêle mundo fantástico de atrações. Na noite seguinte, estamos certos, não deixará de lá voltar.

Há 50 anos *Imprensa*

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

As indemnisações em Inglaterra

Como é sabido, as Companhias de caminhos de ferro ingleses são obrigadas a pagar fortes indemnisações às famílias das pessoas mortas por accidentes.

Ainda ha pouco o auctor de um processo n'este genero obteve sentença a favor, pela qual se lhe fixava uma indemnisação de 13:000 libras.

Houve recurso, a somma foi depois reduzida, mas em todo o caso a somma ficou ainda em quantia importante.

Em 1869, um accidente em New-Cross, na linha de Londres-Brighton, custou á companhia cerca de 70:000 libras, só em indemnisações, a maior quantia que se tem pago em Inglaterra, em casos semelhantes. A collisão de Thorpe em 1874 trouxe á companhia um prejuizo de 13:000 libras. O accidente de Killooney, perto de Armagh, no qual foram mortas 78 pessoas e feridas 400, custou á *Great Northern Railway of Ireland* mais de 66:000 libras. É necessario observar que estas sommas foram gastas sómente com as indemnisações, tornando-se portanto muito mais elevados os prejuizos, se se tomarem em linha de conta os estragos do material circulante. Avaliou-se, por exemplo, o que custou á *Great Western Railway Company* o choque de Taunton: entre 130:000 e 140:000 libras.

Leia melhor, se faz favor

O *Correio da Noite* está continuamente a criticar as tarifas dos caminhos de ferro; mas, por desgraça, não as percebe.

Fallando dos bilhetes de banhos, diz agora que um passageiro que vem de Espinho e, sentindo-se incommodado, compra uma senha para parar em Coimbra, gasta mais 500 réis e perde o resto do percurso (!)

Se o collega lê-se com mais attenção o cartaz, veria que é justamente o contrario o que succede. Em lugar do passageiro perder o resto do percurso, como infallivelmente perderia, sendo portador de qualquer outro bilhete, o bilhete de banhos dá-lhe a faculdade de seguir de Coimbra ao seu destino, quando melhor entender, dentro do praso de bilhete.

Já vê o collega que o que suppôz um prejuizo é apenas... uma grande vantagem.

Os negocios da Companhia Real

Foi ultimado no dia 5 o apuramento de contas entre o Banco Lusitano e a Companhia real dos caminhos de ferro. O Banco reconheceu á Companhia o credito de 65 a 66 contos de réis, e a Companhia deixa de reclamar d'aquelle estabelecimento a quantia de réis 300:000\$000. Lavrou-se termo *ad referendum* d'este accordo, que foi assinado pelos srs. Carrilho e Victorinó Vaz Junior, por parte da Companhia, e pelos srs. dr. Leonardo Torres e Alfredo Silva, por parte do Banco.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

"CORREIO DA ESTREMADURA"

Lavrou no 53.º ano de publicação o semanário de Santarém *Correio da Estremadura*, fundado pelo grande e saudoso jornalista João Arruda e agora dirigido pelo seu filho, dr. Virgílio Arruda, espírito dos mais brilhantes da nova geração, que soube ser digno herdeiro de um nome e dum jornal.

Os nossos cumprimentos.

"REPÚBLICA"

Completo mais um número de existência o diário da tarde *República*, dirigido actualmente pelo distinto jornalista sr. Carvalhão Duarte, a quem dirigimos e aos seus camaradas de trabalho, as nossas saudações.

"JORNAL DE ABRANTES"

Com o seu número de 30 de Maio, entrou no 44.º aniversário da sua fundação o *Jornal de Abrantes*, da direcção dos srs. dr. Armando Moura Neves e Diogo Oleiro.

Ao *Jornal de Abrantes*, um dos melhores semanários do país, as nossas sinceras felicitações.

"COMÉRCIO DO PÔRTO" E "JORNAL DE NOTÍCIAS"

No mesmo dia, dois dos mais importantes órgãos da imprensa portuguesa — O *Comércio do Pôrto* e o *Jornal de Notícias*, da mesma cidade, entraram em novo ano de publicidade. A ambos, que tanto honram a imprensa e a cultura da grande capital nortenha, os nossos mais efusivos cumprimentos.

O que todos devem saber

Campanha de produção

O Ministério da Guerra, no intuito de colaborar com o ministério da Economia na resolução do problema da escassês da mão de obra que presentemente está preocupando a Lavoura, devido ao incremento dos trabalhos agrícolas na época das ceifas, vai determinar o licenciamento, durante algumas semanas, de recrutas presentemente em instrução e de grande número de praças em serviço nas fileiras fazendo parte dos quadros permanentes do Exército.

Calcula-se que da applicação desta medida resulte a libertação para o trabalho nos campos de mais de 30.000 homens.

Trata-se da mais oportuna ofensiva nesta campanha da produção.

Caminho de Ferro de Rio Maior

O *Diário do Govêrno* publicou um despacho determinando que o Grémio dos Exportadores de Madeiras entregue à Comissão Reguladora do Comércio de Carvões para manufactura das travessas precisas ao caminho de ferro de Rio Maior a parte necessária dos eucaliptos requisitados.

MADRID-LISBOA

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

Extension de la Red

EN las páginas que siguen podrán nuestros lectores una referencia de los actos celebrados en Galicia y en Zamora, con motivo de la inauguración por el Caudillo de la línea de Santiago de Compostela a La Coruña y del viaducto que atraviesa el embalse del Esla, perteneciente, como aquélla, al ferrocarril en construcción de Zamora a La Coruña, pasando por Orense y Santiago.

A partir de aquella fecha, nuestra Red tiene 74 kilómetros más de longitud, así como diez estaciones nuevas. Cuando se ponga en servicio la línea que pasa por el viaducto inaugurado, figurará entre las obras de fábrica de la RENFE el segundo puente del mundo hecho de hormigón y que—según puede verse en la información al principio aludida—tiene un arco central casi tan grande como el mayor, realizado en Suecia.

Ambos hechos tienen para nosotros, como principal significación, la de que en los momentos actuales sigue la construcción de vías férreas de ancho normal en España, y confiamos en que, pese a los obstáculos que las circunstancias abligan a vencer, vayamos registrando en nuestras páginas nuevas inauguraciones de línea, dadas las que están pendientes de terminación en nuestro suelo.

A primera vista, y como consecuencia de un raciocinio de tipo simplista, pudiera parecer equivocada esta actividad constructiva ferroviaria en un siglo que no hace mucho dejaba entrever, si no la desaparición, al menos la paulatina reducción del ferrocarril, tanto en intensidad de circulaciones como en extensión de líneas, ya que en algunos países, además de la reducción radical del tráfico en determinados recorridos, se llegó a la sustitución de pequeñas líneas por otras de autobuses y hasta se vino a aconsejar—y en algunos casos creemos que a realizar—el levantamiento de carriles y traviesas para utilizar la explanación como carretera.

Y, sin embargo, no es así. Antes de la guerra actual, en efecto, eran numerosos los que creían que el camino de hierro no podría sobrevivir mucho a su centenario. (En España no se cumple el siglo hasta 1948.) El automóvil, con su gran flexibilidad e independencia, pequeños gastos de primer establecimiento y utilizando un camino que le daban hecho, no sólo creó una gravísima situación al clásico ferrocarril—y con ello a los ferroviarios—, sino que impuso a éste sus procedimientos y pronto se desarrolló un afán de

hacer circular por los carriles vehículos autónomos movidos por gasolina o aceites pesados, es decir, abandonando el tan practicado sistema de que un motor potente arrastrase muchas unidades de carga, porque éstas cada vez iban menos llenas de viajeros y mercancías. El automotor, fué un gran paso adelante, aunque su subordinación a los carriles para correr no permita ni aun en ellos la independencia de movimientos del automóvil de carretera, ya que éste no ocupa más sitio que el limitado por sus cuatro ruedas, mientras el vehículo ferroviario, aunque sea automotor, ocupa el sitio que hay de la estación de que ha salido a la que tiene que ir. Esto en vía doble, y si es en vía única, es doble el entorpecimiento, porque inutiliza el camino en ambos sentidos mientras él lo necesite o utilice.

Todo esto es cierto; y el ferrocarril, dándose cuenta se adaptó a las necesidades del momento y pidió un

Habla Londres...

B B C

EMISIONES PARA PORTUGAL

EN PORTUGUÊS:

8,45.	49,10 m., 41,96 m. e 41,49 m.
14,15.	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
23,15.	42,13 m., 41,32 m., 31,75 m., 261,10 m. e 1.500,00 m.

EN CASTELLANO:

8,15.	41,96 m., 49,10 m. e 41,49 m.
10,15.	41,96 m., 31,75 m. 31,32 m. e 31,41 m.
14,45.	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
22,45.	42,13 m., 41,32 m., 31,75 m., 1.500,00 m., e 261,10 m.

A VOZ DE LONDRES

FALA E O MUNDO ACREDITA

O u ç a m a B B C

trato de igualdad en su lucha con la carretera, así como que se tuviese en cuenta el interés nacional.

Porque es aquí donde el ferrocarril ha demostrado — y está demostrando actualmente en todo el mundo — su eficacia, que no consigue tener vehículos completamente autónomos, es, en cambio, como sistema de transporte, el que tiene mayor autonomía, contribuyendo de paso a la autonomía del país a que pertenece. En cambio, el automóvil, tan pronto han desaparecido en el mundo las circunstancias que hemos dado en llamar “normales”, se ha visto maniatado e inmovilizado porque utilizaba elementos de importación que han dejado de afluir en la medida necesaria. Y ha sido aquella entelequia, precisamente los trenes compuestos de un motor y muchos carros de arrastre, la que ha salvado la situación y ha permitido la distribución de los alimentos y otras materias primas o terminadas en una medida que hubiese sido imposible si aquel levantamiento de carriles iniciado en algún país hubiese sido general en el mundo. ¡Menguada eficacia la de aquellas nuevas carreteras ex ferroviarias.

Por eso creemos acertada la política de construcción de ferrocarriles que hoy se sigue en España, complementada por la electrificación de líneas según un plan previamente trazado. Por ahí creemos que se va a la eficacia; y aunque el ferrocarril — como todo lo terreno — esté llamado a pasar y dejar su sitio a procedimientos más perfeccionados, también se ha puesto de manifiesto y se está viendo actualmente que ese fin todavía está muy lejano, y las vías férreas con sus motores eléctricos o de vapor — que a los de gasolina les sucede lo mismo que a los de carretera — pueden prestar muy notables servicios al país lo mismo en la guerra (bien patente está la labor de los ferrocarriles españoles en la guerra de liberación; y se ve la importancia que les asignan los actuales beligerantes cuando Alemania ha emprendido en tan gran escala el estrechamiento de grandes longitudes de ferrocarriles soviéticos) que en la paz, en esta paz de reconstrucción que tiene hoy España. Aunque cuando llegue la paz “normal”, esa paz en que ya no hacen falta esfuerzos, se olvide el colosal que desarrollaron los ferrocarriles y vuelva a considerárseles pasados de moda y dignos de exhibición en un Museo.

Y ya que hemos escrito esta palabra, diremos que creemos que los ferrocarriles españoles deben tener, sí, un Museo. Precisamente para recoger otros esfuerzos hechos en tiempos pasados y que, por estar allí presentes, no puedan olvidarse con frivolidad. Pero esto es salirnos del tema que nos habíamos trazado y que puede resumirse en poner de manifiesto nuestra satisfacción, como ferroviarios de la RENFE, por el aumento del radio de acción de la misma y desear que cuanto antes estén incorporadas a nuestra Red las líneas hoy pendientes de terminación.

(Editorial da Revista “Ferroviarios”)

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA A Comissão Central de Veículos sobre Carris, instituída em Março do ano transacto, junto do Ministério do Reich para Armamentos e Munições, depois da conclusão, no prazo de seis meses, da primeira locomotiva de guerra com vagão ligeiro, iniciou um notável período de produção.

O que vem a ser uma locomotiva de guerra? É uma máquina para combóios de mercadorias, construída durante a guerra e adaptada às suas condições que, em consequência da simplificação de prescrições existentes sobre materiais, do emprêgo de produtos de substituição e da renúncia a determinados aspectos exteriores, preenche as necessárias condições para o desejado aumento de produção. Assim, esta locomotiva simplificada, única que está sendo construída em enormes quantidades por tôdas as grandes fábricas alemãs da especialidade para os Caminhos de Ferro do Reich, representa uma obra colectiva da comunidade das mesmas grandes fábricas, economizando-se em cada locomotiva, incluindo o “tender”, cerca de 26 000 quilogramas de materiais e 6.000 horas de trabalho. Só no “tender” se pouparam 12.000 quilogramas de material, de maneira que a nova construção soldada, em forma de vagão-cisterna, tem apenas uma tara de cerca de 18 toneladas, em comparação com as 26 toneladas de até agora, dispondo, ao mesmo tempo, de capacidade para 34 metros cúbicos de água, contra 26 de antigamente, e para 10 toneladas de carvão, em vez de 8. Ao passo que anteriormente, a locomotiva normal de combóios de mercadorias, consumia, aproximadamente, 7 toneladas de cobre — quantidade que já antes da guerra se tinha reduzido a 2,8 toneladas — a Comissão Central de Veículos sobre Carris, conseguiu diminuir para 220 quilogramas o consumo desse metal, graças a constantes modificações na construção e no aperfeiçoamento do acabamento. O mesmo se dá com o estanho. Apenas com a simplificação da pintura se pouparam 235 horas de trabalho.

AUSTRÁLIA Para se conhecer a importância da Austrália, estes números estatísticos, referentes aos seus caminhos de ferro, dão-nos indicações mais do que suficientes: — Extensão das linhas, 37.765 quilómetros pertencentes ao Governo e 1.456 a particulares; 97 mil vagões de carga (38 milhões de toneladas de carga transportadas num ano); 4.122 locomotivas em funcionamento. Receita dos Caminhos de Ferro em 1940/41; libras australianas, 43.234.000. Despesas: 31.287.000. Saldo: cerca de 12 milhões de libras australianas.

BUENOS AIRES Um decreto do governo argentino determina que sejam elevados a três milhões e quinhentos mil pesos os créditos para a construção da via férrea que atravessa tôda a cordilheira dos Andes, cujos trabalhos estavam suspensos desde 1934. Calcula-se que esta fique concluída em 1944.

FRANÇA O diário "Ya", publicou, recentemente, uma crónica do enviado da Agência Efe, em Vichy, em que se refere às dificuldades que existem em França, no que diz respeito a viagens ferroviárias. Dessa crónica traduzimos o seguinte:

"A prodigiosa actividade da estação de Saint Lazare diminuiu consideravelmente. Faltam, além da corrente eléctrica, azeites pesados, carvão, máquinas, vagões, etc. Em 1939, o número de carruagens indispensáveis para a tráfego de Paris com os arredores elevava-se a 1.100. Hoje não vae além de 880.

As comodidades foram quasi suprimidas, e actualmente é por meio do pugilato que se consegue obter cama ou primeira classe em qualquer trajecto ferroviário da França. Muita gente viaja nos corredores ou sentada nas malas e até mesmo nas pranchas que ligam os vagões uns aos outros. Tampouco é fácil encontrar outros bilhetes de classes inferiores. Em todas as linhas mantêm-se as regras estabelecidas pelo "block-out", nascido com a guerra, sendo pretas todas as cortinas".

INGLATERRA A locomotiva a vapor, transformou as viagens, de sacrifício em prazer.

A história da locomotiva britânica coincide com a história dos caminhos de ferro mundiais, porque foi na Inglaterra que nasceu o caminho de ferro, que hoje todos conhecem.

Também é de atribuir aos engenheiros ingleses a glória da maior parte dos importantes progressos que trouxeram a actual situação de conforto, economia e eficiência das viagens pela via férrea.

O inglês James Watt, a quem muitos chamam o pai dos caminhos de ferro, não foi quem, de facto, construiu locomotivas, mas foi ele quem inventou a máquina a vapor. Muitas tentativas se fizeram para aproveitar a ideia básica de Watt, construindo uma locomotiva satisfatória; mas o primeiro exemplo práctico foi o "Uncle Dick's Puffer" (o deita baforadas do tio Dick), construído por R. Trevithick, em 1803.

Seguiram-se-lhe vários outros, entre os quais o "Puffing Billy", (o Billy que sopra), construído por Hedley, em 1813, o qual, durante meio século, serviu para transportar carvão das minas, tendo merecido aposentação honrosa, num museu. Mas só em 1825, é que, pela primeira vez, foram transportados passageiros em combóios pela via férrea.

Nesse ano a locomotiva de Stephenson percorreu a primeira linha férrea do mundo.

Em 1829, os directores do caminho de ferro de Liverpool e Manchester, organizaram um concurso, em que seria premiada a melhor locomotiva, e o prémio foi ganho pelo "Stephenson's Rocket" (o foguete de Stephenson), que, rebocando uma carga com 3 vezes o seu peso, atingiu a velocidade de 12 1/2 milhas por hora; e puxando uma carruagem com passageiros, conseguiu a, ao tempo inacreditável, de 24 milhas horárias!

Desde a abertura do primeiro caminho de ferro público, os progressos foram rápidos, na Grã-Bretanha.

Melhoramentos radicais nas vias, na acomodação dos passageiros e seu conforto, nas locomotivas e sinalização, bem como nas condições de segurança, venceram, rapidamente, a série de preconceitos que surgiram quando começaram a discutir-se os caminhos de ferro; e essa forma de viajar foi aceite como parte indispensável da vida moderna.

Em 1825, a Grã-Bretanha, orgulhava-se de possuir 26 milhas de vias férreas.

Actualmente, mais de vinte mil milhas de linhas britânicas, (referimo-nos às distâncias, não contando o número de vias que existem paralelamente umas às outras), estão abertas ao tráfego. As velocidades também têm aumentado extraordinariamente.

12 milhas por hora era considerada uma velocidade inacreditável, quando foi atingida pela locomotiva de Stephenson; ao passo que, presentemente, os combóios britânicos a atingem quasi dez vezes, e fazem médias 6 vezes superiores, em grandes percursos e dias consecutivos.

O mais famoso combóio das linhas britânicas é o "Coronation Scott" (O Escocês da Coroação). Este combóio realizou o percurso Londres-Glasgow em 6 horas e meia, à velocidade média de 61,8 milhas por hora, sendo a distância entre as duas cidades de 401 1/2 milhas. Para obter essa média, teve de fazer longas tiradas a mais de 100 milhas por hora. Um outro combóio, o Londres-Edimburgo, vence as 180 milhas que separam Londres de York, em 157 minutos, isto é, à velocidade média horária de 71,9 milhas.

A obediência rigorosa aos horários, é tradicional nos caminhos de ferro britânicos. Em muitos dos melhores combóios, os passageiros recebem folhetos indicando o caminho a percorrer, a hora a que se passa em cada estação, e a velocidade média dos percursos entre as diferentes localidades. Raras vezes o combóio se afasta meio minuto sequer do respectivo horário, como os passageiros com satisfação verificam em cada estação que se passa.

A-pesar de a Grã-Bretanha ser um país pequeno, foi aí que o *record* do mundo, de percurso sem paragem, se realizou, quando o "Flying Scotsman" (O Escocês voador), fez a primeira das suas viagens diárias directas entre Londres e Edimburgo, — uma distância de 392 milhas.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXV

«E. T.», em telegrama de La Valetta, informa que o comunicado da R. A. F. diz que os aviões com base em Malta atacaram nesta, locomotivas e instalações ferroviárias. Acrescenta que a caldeira de uma locomotiva explodiu, depois de um ataque a instalações ferroviárias perto de Metaponto.

— O Boletim dos Caminhos de Ferro Alemães, em Lisboa, informa, em telegrama de Berlim (R. D. V.) que foi celebrado um acôrdo entre a Repartição Central dos Caminhos de Ferro do Reich e a Cruz Vermelha Alemã, pelo qual os enfermeiros ferroviários serão instruídos para poderem prestar os primeiros socorros em casos de acidentes e colaborar nos serviços sanitários auxiliares de protecção anti-aérea. A instrução fundamental será completada progressivamente. Como os médicos dos Caminhos de Ferro fazem parte dos organismos da Cruz Vermelha Alemã, está garantida a sua acção estimuladora na instrução dos enfermeiros.

— «E. T.», em telegrama de Nova Delhi diz que foi oficialmente anunciado que bombardeiros dos Estados Unidos atacaram as docas e as instalações ferroviárias na Martaban e o entroncamento de Mulmein-Thazi, na via férrea de Rangoon para Mandalay.

— A mesma Agência, a propósito da destruição da barragem de Mohne diz que o viaduto de Hardecke, na linha de caminho de Ferro de Dortmund Hagen, a Dcxseldorf, foi danificado, e um dos pilares foi levado na cheia, ficando a via férrea suspensa.

Os desvios ferroviários de Delhausen encontram-se inundados e o grande centro de locomotivas de Kassel estão ainda submersos.

— «E. T.», em telegrama do Cairo diz que o comunicado oficial da R. A. F. no Médio Oriente, informa que os bombardeiros pesados da R. A. F. atacaram o terminus do caminho de ferro eléctrico de Messina. Várias bombas rebentaram próximo dele e entre as gares de mercadorias, ao Sul do pôrto.

— A mesma Agência informa que, durante operações ofensivas, os caças da R. A. F. metra-

lharam nove locomotivas, tropas japonesas e outros objectivos, no distrito de Kaphka. Foi também alvejada uma chalupa no rio Chindwin e as posições japonesas a Noroeste de Lethi.

— «R. Roma», em telegrama de Buenos Aires, diz que o descarrilamento dum combóio na linha de Nova Jersey, em consequência do qual se voltaram a máquina e cinco carruagens, causou a morte a vinte e duas pessoas.

Centenas de pessoas ficaram feridas e as instalações ferroviárias seriamente danificadas.

— A mesma Agência, em comunicado da frente balcânica diz que o combóio composto por trinta vagões repletos de diferentes volumes, destinados aos soldados italianos, destacados nos Balcans, chegou ao seu destino.

Esta remessa foi organizada pelo Estado Maior, de colaboração com o Partido Fascista.

— «Rádio Roma» diz, em telegrama de Istambul, que informam, de Teherão, que os soviéticos prosseguem, sem opposição dos britânicos, a construção de novas linhas ferroviárias em território iraniano, utilizando uma bitola idêntica à das linhas russas. A maior parte destas linhas estão orientadas para os pontos mais vulneráveis da fronteira indiana.

— Em telegrama de Berlim, diz a mesma Agência que no sector meridional da frente oriental, os aparelhos de vôo a pique e combate alemães destruíram ou avariaram, de 1 a 23 de Maio, 95 locomotivas soviéticas, 139 comboios com mercadorias e material de guerra, 645 vagões e duas pontes.

— «Rádio Roma», em telegrama de Ancara, diz que, em virtude da escassez de carvão, o govêrno egípcio reduziu de 3% o tráfego ferroviário.

— Diz a mesma Agência no comunicado da frente leste, que os soviets perderam 35 aviões, dos quais 23 no sector meridional, onde a «Luftwaffe» concentrou a sua actividade. Poderosas formações de «Stukas» e aviões de combate martelaram, sem cessar, concentrações de tropas e centros ferroviários inimigos. Além disso, aparelhos rápidos atacaram, com extrema violência e grande eficácia, agrupamentos de barcos de desembarque, ancorados nas águas de Temrink, tendo afundado 11.

Outras formações atacaram os objectivos ferroviários do importante centro de Krosnodar, onde ocasionaram graves destruições.

No sector central, a aviação germânica concentrou os seus ataques, sobretudo contra os aeródromos inimigos, tendo desferido golpes directos sobre o aeródromo de Kursk, onde foram destruídos muitos aparelhos postados no solo. Aviões ligeiros de bombardeamentos atacaram a estação de Solotuchino, atingindo em cheio um combóio carregado de munições, que explodiu.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

MARIA VITÓRIA — O Zé pequeno

O teatro Maria Vitória apresenta no seu palco uma peça colossai da autoria de Carlos Arniches e que a parceria Carlos Duval adoptou muito bem com o título «O Zé pequeno», fazendo passar a acção no Alemtejo. Diga-se de passagem que, de vez em quando, os artistas se esquecem da maneira de falar e do sotaque alentejano.

A peça é de grande fundo moral e é para estranhar que tivesse sido apresentada em teatro popular, onde se tem exibido só revista. As paredes, os tetos, o chão, tudo cheira a revista. E até mesmo certo público está impregnado desse género de teatro, pois caso contrário não riria «alvarmenté» de coisas que nada têm de cómico.

É bem certo que, cada teatro tem o seu público. A peça de Carlos Arniches está muito bem feita. Ternura, sentimento, graça e emoção, apresentam-se muito bem doseadas e equilibradas, e assim o público ri e comove-se conforme os desejos do autor.

Um viúvo honrado faz todo o possível para educar na capital, dois filhos legítimos que em vez de estudarem andam na pândega. Um filho natural, despresado por todos, ao ver o pai arruinado, toma conta da casa de lavoura e como é muito temente a Deus, consegue salvá-lo das garras dos usurários.

E assim Deus que não vê grandes nem pequenos, recompensa sempre os que acreditam na sua infinita misericórdia.

Ribeirinho tem uma criação formidável, tendo merecido com justiça as ovações que recebeu.

Erico Braga compoz muito bem a sua figura e representou muito bem.

Irene Isidro foi a esplêndida actriz de sempre.

Cremilda de Oliveira encarnou na perfeição o seu simpático personagem.

Hortense Luz e Barroso Lopes encarregaram-se de dois papeis extremamente cómicos, de que tiraram um partidão.

Carminda Pereira, Mariamélia, Maria Manuela, Joaquim Prata, Pereira Saraiva, com boa caracterização, Tarquinio Vieira e Mário Fernandes, certos na representação.

João Perry e João Amaro, um pouco exagerados nos dois cínicos.

Cenários bonitos, agradáveis e com verdade.

Nesta ocasião o teatro Maria Vitória assumiu as funções de teatro escola ou teatro padrão.

GIMNÁSIO — O Pecado original e Noturno

É preciso que uma pessoa que escreve para o teatro tenha muito saber e imaginação para apresentar uma peça em 3 actos com acção e interesse e em que intervenham apenas dois personagens. É o caso de «Pecado original» de Anita Patrício, que não é uma novata, e de Fernanda O'Donell, estreante.

O trabalho destas duas senhoras marca pela forma como está escrito, pela leveza do diálogo, pondo frente a frente uma rapariga da rua e um escritor, isto dentro de uma acção graciosa e ligeira.

Alves da Costa, artista probo, consciencioso e honesto na sua maneira de representar, parece que tem predilecção por este género de espectáculos, se atendermos a que, há anos e neste mesmo teatro representou aquela maravilha de Vasco Mendonça Alves, intitulada «O meu amor é traíçoero».

Agora tendo por «partenaire» Brunilde Júdice, outra grande artista que sabe muito bem o que quer e o que faz, reaparece no «Gimnásio», interpretando ambos aquela peça engraçadinha e uma outra, em 1 acto, de Sérgio Vedor «Noturno», traduzida por estes dois artistas, vivendo um caso de espionagem e em que Brunilde está como «peixe n'água».

A iniciativa destes dois artistas que, na mesma noite, representam comédia e drama, deve merecer o carinho não só dos que apreciam teatro como dos que têm em conta o grande valor de Brunilde e Alves da Costa, postos à margem das companhias portuguesas, sem se saber porquê, para serem substituídos por criaturas sem préstimo algum para o teatro e que podiam ser aproveitados noutro género de trabalho, certamente de menor rendimento, mas com melhores resultados práticos.

AVENIDA — O João Ratão

O «João Ratão» não é aquêle que casou com a «Carochinha» e que morreu cosido e assado no caldeirão, mas, sim, o aldeão de S. Paio de Beires, que era acanhado com as fidalgas, atrevido com as moçoilas, corajoso, valente e leal como soldado que, ao regressar da guerra e para mostrar a

sua fama de «conquistador de corações», pregou uma mentira tão grande que lhe arranhou um enorme sarilho.

Eis em poucas palavras o que é o «João Ratão», célebre opereta de Ernesto Rodrigues, Felix Bermudes e João Bastos, com música de Manuel Figueiredo, que viu a luz da ribalta pela primeira vez no teatro Avenida em 23 de Janeiro de 1920 e que todo o público mais ou menos conhece, visto ter sido representada no teatro e exibida nas telas dos cinemas.

A sua crítica está feita e a sua reposição vale para ver o formidável trabalho de Estevam Amarante, mestre na criação de tipos populares e que já foi premiado com uma condecoração.

Os autores Felix Bermudes e João Bastos suprimiram todo o palavreado desnecessário, sem contudo alterarem o interesse e a acção da opereta.

Os artistas Álvaro de Almeida, Soares Correia, Luiz Piçarra, Sales Ribeiro, Alfredo Pereira, Jorgê Gentil, José Alves, que retomou o papel que criou, Celestino Ribeiro, Eunice Muñoz, aluna do Conservatório, com valor, Beatriz Belmar, Tereza Gomes, Maria Brazão, Cremilda de Sousa, Sara Rafael e o conjunto coral, deram enormíssimo relêvo à excelente obra teatral.

E, como se trata de uma reposição, não faço mais comentários.

NOTA — Depois desta escrita, vejo nos jornais que, devido ao exaustivo trabalho que tinha o actor Amarante e para que o espectáculo acabe a horas regulamentares, passou a representar-se em um espectáculo por noite, a peça «João Ratão», começando às 22 horas e terminando à meia noite e trinta minutos, horas a que há carros, ainda.

Não seria agora boa ocasião para acabar com os espectáculos por sessões, atendendo à mudança da hora, falta de transportes e o calor que já se começa a fazer sentir?

VARIEDADES — Sol e dó

Dizem os dicionários que «Sol e dó» é uma filarmónica ordinária. Mas nada disso tem a revista com este título e que se apresenta no Variedades, teatro que há muito tinha preferência pelo género declamado.

São seus autores Carlos Alberto, Frederico Brito e António Campos, tendo, como sócios, Raúl Ferrão e Fernando de Carvalho, na parte musicada. Tanto uns como os outros produziram um espectáculo que se ouve e vê com muito agrado, e se os primeiros mais não fizeram é porque não puderam, atendendo às restrições impostas a este género de peças, e por isso o empresário e o realizador emprestaram a sua melhor atenção aos cenários, guarda roupa e deslocação de conjuntos, em cena.

António Macedo nunca se poupa a despesas para apresentar espectáculos que marquem. Piero tem uma imaginação prodigiosa e inesgotável. Daí resulta a beleza dos espectáculos em que os dois têm a maior interferência.

Dos números soltos, no «Sol e dó» destaco a «corista antiga» autêntico número de revista; se bem que um pouco longo. Dos números em conjunto e são bastantes, salienta-se «O bailado dos fadistas» acompanhado a guitarra e violas. Das atrações há a mencionar o número excêntrico do 1.º acto, muito bem marcado e dansado por Peggy e Humberto.

António Silva compadriu, dando vida e animando a peça. Herminia Silva, grande elemento do teatro ligeiro, interpreta vários números e até dança «em pontas». Costinha, Ricardo Santos Carvalho e Carlos Baptista, terceto cómico magnífico, indispensável numa revista. João Silva, sempre sóbrio e correcto.

Luisa Durão, extremamente cómica, salientando-se na «corista antiga». Josefina Silva e Fernanda de Sousa, ambas bonitas e elegantes, chefiando dois quadros. Maria Luiza, dansando muito bem, mas o seu fiosinho de voz é prejudicado pelo barulho que faz a orquestra, julgando estar a

tocar para «cantores». Zita Trindade, Graziela Mendes e Luiza Coln completam brilhantemente o conjunto.

Dispensavam-se a atracção «Juanita Império», que pouco ou nada vale, e os dois quadros de comédia.

CARTAZ DA SEMANA

TEATROS

D. MARIA II — A's 21'45 — A peça «As Sabichonas».
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «João Ratão».
MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «O Zé Pequeno».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Sol-e-dó».

CARTAZ DE HOJE

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Uma rapariga em perigo».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A Máscara de fogo».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes de agrado.
COLISEU — 21,30 — Filmes variados.
POLITEAMA — 21,30 — Filmes variados.
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.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
EUROPA — As 21 — Filmes variados.
LYS — 21 — Filmes emotivos.
CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
PROMOTORA — 21 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — 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 cieiço.
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

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

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 108, 1.ª série, de 27 de Maio, publicou o seguinte, respeitante aos telegramas expedidos pelas empresas ferroviárias:

Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Decreto n.º 32:815

As actuais condições de exploração das empresas de caminhos de ferro aconselharam a adopção de medidas de emergência que conduzam ao rápido despacho das remessas chegadas às estações, evitando-se o peijamento dos cais e a imobilização do material circulante.

Ao promover tais medidas evidenciou-se a vantagem que colheriam as empresas e o público em aperfeiçoar o sistema até agora usado para a transmissão dos avisos de chegada aos respectivos destinatários.

Tal serviço deve passar a ser feito com características telegráficas, recorrendo à utilização, para todos os casos, das redes telegráfica ou telefónica dos CTT, facto este que deverá marcar um acentuado progresso neste particular da exploração ferroviária.

Para tal efeito foram autorizadas as respectivas empresas a cobrar dos expedidores determinadas taxas fixas para fazer face aos encargos provenientes da utilização das redes de telecomunicações acima referidas.

Ao fixarem-se essas taxas teve-se no entanto presente que os encargos dos CTT na transmissão e entrega desses telegramas, dada a redacção sistematizada do seu texto e a sua elevada quantidade, seriam inferiores aos dos telegramas normais, o que justificaria um tratamento tarifário diferente.

Para não se criar todavia mais uma categoria especial de telegramas CTT para fins ferroviários, que, para mais, teria de comportar as subdivisões de «urbanos» e «interurbanos», achou-se preferível executar este serviço dentro das regras normais de taxaço, com a applicação porém de um desconto de 20 por cento nas contas globais a liquidar em conjunto.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Designam-se por «telegramas ferroviários» (TFV) os telegramas expedidos pelas empresas de caminhos de ferro por intermédio dos serviços CTT avisando os signatários das remessas da chegada das mesmas às respectivas estações ferroviárias.

Art. 2.º Estes telegramas serão aceites a crédito nas estações CTT e serão tarifados de acôrdo com as regras normais de taxaço em vigor nos serviços telegráficos.

§ único. A liquidação das contas do serviço prestado pelos CTT às companhias ferroviárias será efectuada em conjunto no fim de cada mês, beneficiando do desconto de 20 por cento applicável às taxas globais, incluindo todos os encargos regulamentares.

Publique-se e cumpra-se como nelle se contém.

Paços do Governo da República, 27 de Maio de 1943. —
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Duarte Pacheco*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 125, 2.ª série, de 31 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de vistoria para a recepção definitiva da empreitada n.º 40, de construção de uma rampa entre a Avenida Luís de Camões e a Rua de Gontim, em Viana do Castelo, com o fim de suprimir a passagem de nível ao quilómetro 80,758, da linha do Minho, de que é adjudicatário António Ferreira Lourenço por contrato de 20 de Setembro de 1941, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do mesmo contrato.

O «Diário do Governo» n.º 127, 2.ª série, de 2 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de vistoria para recepção definitiva de parte das obras respeitantes à empreitada n.º 19 da linha de Portalegre, de que é adjudicatário Francisco José Morgadinho, por contrato de 18 de Novembro de 1938, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do mesmo contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de vistoria para recepção definitiva das obras respeitantes ao segundo contrato adicional de 16 de Janeiro de 1942, de trabalhos a mais da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre, de que é adjudicatário Francisco José Morgadinho, por contrato de 18 de Novembro de 1938, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do mesmo contrato adicional.

O «Diário do Governo» n.º 128, 2.ª série, de 3 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665; de 24 de Abril de 1937 foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado de Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, suspendendo a applicação das tarifas especiais n.º 1-C, «Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso» e interna n.º 2, de grande velocidade, «Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos».

Fábrica de Papel da Abelheira
TOJAL — LOURES
PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos { RUA DA ALFANDEGA, 156-158 — LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — PORTO

Locomotivas a turbina de gás

Apareceu em Berlim a primeira locomotiva accionada por uma instalação de turbina a gás. Trata-se de uma verdadeira inovação: numa câmara de combustão, são produzidos os gases pela queima contínua de óleo, com adição de ar comprimido; com a introdução complementar de maiores quantidades de ar, a temperatura dos gases de combustão baixa de 1.600 para 550 a 600 graus. O efeito na turbina propriamente dita exerce-se pela expansão.

O peso da locomotiva, com quatro veios motores

e um veio de suporte em cada extremidade, eleva-se a 92 toneladas, e a maior pressão axial é de 16 toneladas. Por consequência, a locomotiva também pode ser empregada nos caminhos de ferro de via reduzida, que só admitem pequenas pressões axiais. A velocidade máxima eleva-se a 110 quilómetros por hora.

A locomotiva de turbina de gás dispensa água. Este facto torna possível a sua introdução em regiões de pouca água.

A incerteza que ainda existe no emprêgo de óleo de aquecimento, acrescida das actuais dificuldades na sua aquisição e da não previsível marcha do seu preço no mercado mundial, foi vencida pela utilização do pó de carvão. Está a ser experimentada uma locomotiva de 2.000 cavalos a turbina de gás de pó de carvão.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112

» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51

» EDEN — » » » » 37

» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Auto União Serra da Estrêla, L.^{da}

Carreira de Camionetes Mixta
ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com
os Caminhos de Ferro da Beira Alta

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Sede — LORIGA



A' VOLTA DO MUNDO

TEXTOS PARA A JUVENTUDE

Já publicados:

A VIDA DAS ENGUIAS
COMO SE FAZ UM TUNEL
HISTÓRIA DOS COMBOIOS
AVENTURAS COM TUBARÕES

Série de 6 números, 7\$50 — Caderno avulso 1\$50

AGOSTINHO DA SILVA — Rua Dr. António Martins, 24-2.º — LISBOA-N — Telefone 5 2296

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

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

BADEN—SUISSA

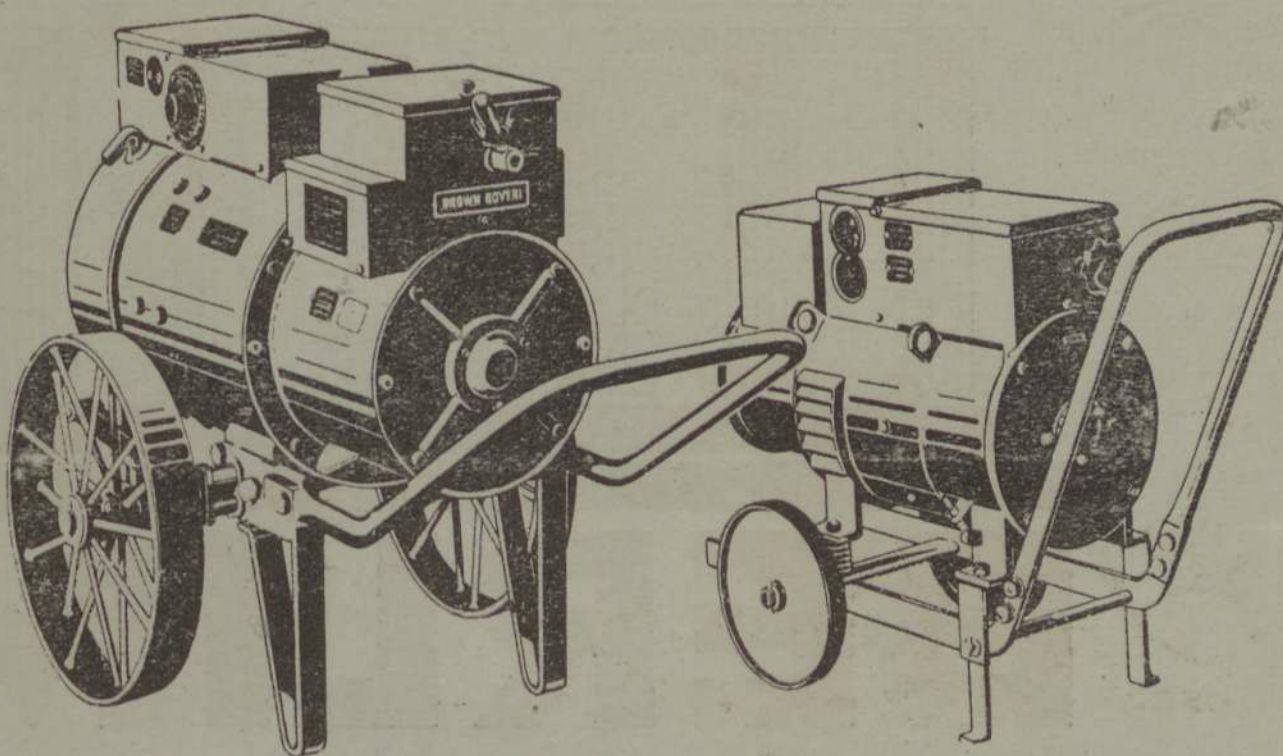
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



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

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

TELEFONE 38.007

Baltazar da Silva & C.^a, L.^{da}

FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20

POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA

Companhia Colonial de Navegação SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

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

Carreira rápida da Costa Ocidental

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

Carreira da Guiné

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

Carreira do Brasil

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

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



BERLIM

A ALEMANHA FALA!

Actualidades em Lingua Portuguesa

Horas		Estações	Ondas Curtas
13,30 às 15	«HORA PORTUGUESA»	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
15,00	NOTICIÁRIO	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
19,45	NOTICIÁRIO	DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
21,30	NOTICIÁRIO	DXU, 9 DJI	31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s
21,45	NOTICIÁRIO	DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
22,15	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	DZC DXU 9 DJI	29,16 m. 10.290 kc/s 31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s
23,30	NOTICIÁRIO E NOTA DO DIA	DXU 9	31,28 m. 9.590 kc/s
0,45	NOTICIÁRIO	DXX	48,00 m. 6.140 kc/s