

3.º do 53.º ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1941

Número 1275

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS
DE LISBOA

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

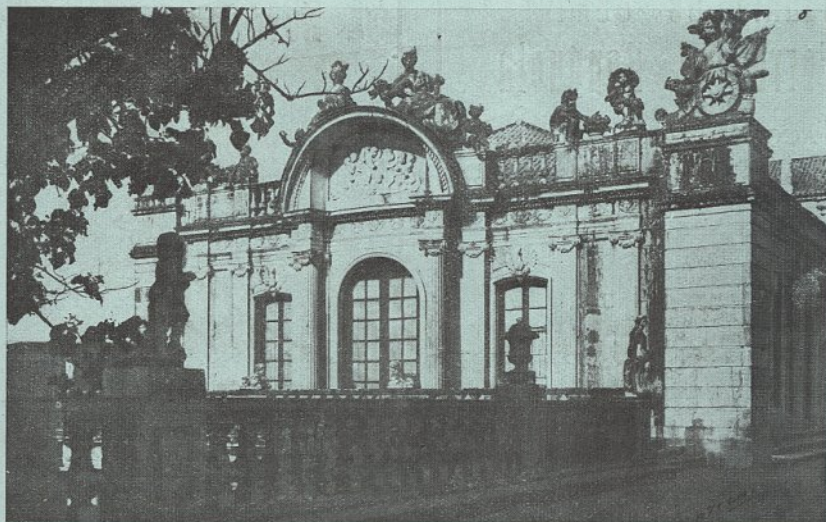
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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 2 0158 — LISBOA

Palácio de Queluz



Fachada do quarto D. Quixote
onde nasceu e morreu D. Pedro V

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.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.

Companhia Cerâmica das Devezas

Sucessora de António Almeida Costa & C.ª

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 206—Tel. 3252

VILA NOVA DE GAIA

FÁBRICA DA PAMPILHOSA—Telef. 2

Telha MARSELHA e de todos os tipos—TIJOLOS
vermelhos e refractários—Tubos de grés e acessórios
LOUÇA SANITÁRIA

O Melhor Fabrico do Paiz

Telef. 6249 PBX—End. Teleg. HENNEBOY

A. de La Llave

PORTUGAL—PORTO—CAMPANHÃ

Travessa de Benjola (edifício próprio)

A 10 minutos da Estação de Campanhã
e a 5 minutos do Matadouro Municipal (linha 0)

REPRESENTANTE DA

BOYAUOERIE DE L'OUËST--HENNES FILS--NANTES (França)

FUNDADA EM 1856

Tripa Sêca e Salgada de Boi, Porco e Carneiro para Salpicões,
Chouriços, Linguiças e fôdas as outras aplicações

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330.000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

S É D E E M L I S B O A

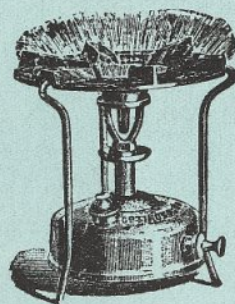
LARGO DO QUINTELA, 3

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

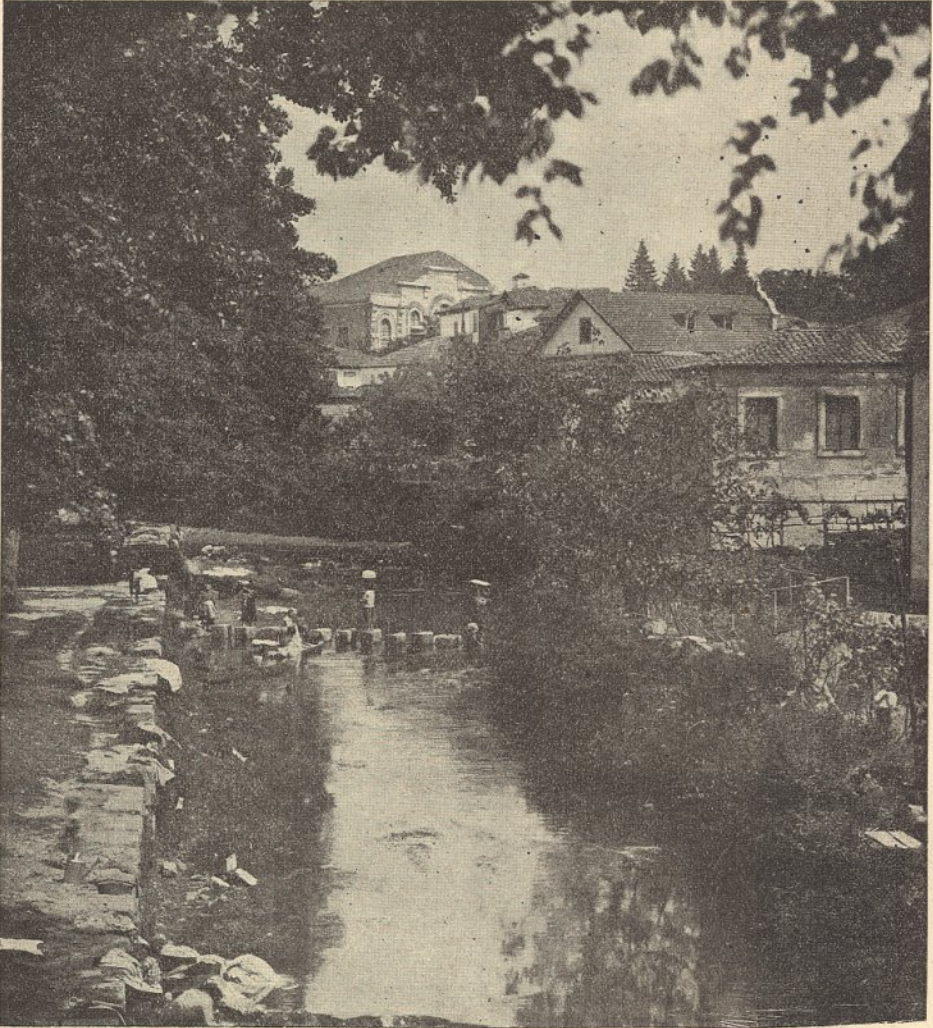
“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

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

R. Hortá Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942



VISEU

Trecho do Rio Pavia

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA e CARLOS D'ORNELLAS

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1907 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON**, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid

Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

1275

Fevereiro 1941

ANO LIII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

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

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

S U M Á R I O

<i>Viseu, Trecho do Rio Pavia</i>	95
<i>Os Caminhos de Ferro da provincia de Angola, pelo Eng.º J. Fernando de Souza</i>	99
<i>As Conquistas da Engenharia</i>	102
<i>Caminhos de Ferro Coloniais</i>	102
<i>Caixas de Reformas e Pensões da Antiga Rêde da C. P., por José Lucas Coelho dos Reis</i>	103
<i>Ecos & Comentários, por Sabel</i>	106
<i>Roteiro dum reporter, por Jorge Ramos</i>	107
<i>Carnaval em Loulé</i>	109
<i>Récita promovida pelo grupo cénico do Ateneu Ferroviário</i>	110
<i>Os nossos mortos</i>	110
<i>O maior Cabo Aéreo do Mundo</i>	110
<i>Linhas Estrangeiras</i>	111
<i>A Guerra e os Caminhos de Ferro</i>	112
<i>Há 50 anos — As acções da Companhia Real</i>	113
<i>Publicações recebidas</i>	113
<i>Panorama da Temporada Teatral, por Um Espectador</i>	114
<i>Panorama da Temporada Cinematográfica, por António de Carvalho Nunes</i>	116
<i>Parte Oficial</i>	117

Os Caminhos de Ferro da provincia de Angola

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O principal factor do desenvolvimento económico da provincia de Angola é, sem dúvida, a facilidade de comunicações dos seus portos com o vasto e fértil *hinterland*, que se estende para Leste até ao coração do continente negro e cujos planaltos se prestam à colonização com elementos de raça branca.

Os caminhos de ferro de penetração constituem pois o instrumento mais eficaz de fomento, tanto mais que os rápidos e cataratas dos rios que atravessam a provincia, como o Quanza, o Encoge, o Mibrige, ou a limitam, como o Cunene e o Quanza, os tornam inavegáveis, salvo um ou outro trôço.

Dessas linhas principais devem derivar ramais ou linhas convergentes, que venham alimentar o seu tráfego, facilitando a exploração agrícola e mineira a que num futuro mais ou menos próximo se liguem, assegurando comunicações entre os diversos centros de colonização do anterior.

Se partimos do Sul para o Norte, encontramos esboçado apenas o caminho de ferro que, partindo de Mossamedes, sobe ao planalto da Huila, devendo prolongar-se para o interior.

A cêrca de 300 quilómetros ao Norte, entesta na baía do Lobito o caminho de ferro de Benguela, tendo cêrca de 500 quilómetros em exploração, (tem hoje 1.400), o que é apenas um terço mínimo da extensão que deve ter para atingir as minas de Katanga e ligar-se com a grande artéria africana do Cabo ao Cairo.

É sem dúvida esta linha a mais importante e extensa da nossa provincia e o pôrto em que entesta oferece as mais favoráveis condições ao tráfego.

Mais ao Norte, a 400 quilómetros do Lobito, depara-se-nos o excelente pôrto de de Loanda servido pela linha de Ambaca a Malange, defeituosíssima na sua sinuosa directriz, que importa encurtar (fizeram-se vários troços de encurtamento).

Deve essa linha, convenientemente melhorada, prolongar-se para o interior, sendo suficientemente larga a faixa que a separa da de Benguela para terem zonas tributárias distintas de suficiente largura.

Na faixa de 400 quilómetros que vai da linha de Ambaca à fronteira Norte da provincia, nenhum caminho de ferro existe, nem sequer esboçado por um pequeno trôço inicial. Têm os belgas a sua linha de *Matadi* a *Leopoldville* para suprir a navegação, impossível nêsse trôço do Zaire, e receber o tributo da vasta região servida pelo grande rio africano e pelos seus afluentes e que por isso tem já hoje importantíssimo tráfego.

Não oferece o pôrto fluvial, testa da linha, condições satisfatórias por causa de correntes violentas e cachopos a juzante, que tornam a navegação perigosa e impedem o acesso dos grandes navios. Logo abaixo dêsses obstáculos encontram-se grandes fundos que permitem a criação, no Zaire inferior, de óptimos portos interiores, até aos quais teriam os belgas vantagem no prolongamento de um cami-

nho de ferro, ao que se opõe na margem que lhes pertence a necessidade do prévio atravessamento do Zaire, obra sobremodo dispendiosa. Ser-lhes-á preferível aproveitar a margem portuguesa até Congo-Zala a juzante da Pedra do Feitiço.

Para montante figura nas cartas, como em projecto, o prolongamento da linha acompanhando na sua direcção geral o Cassai até a Katanga, onde se ligaria, como a nossa linha de Benguela, com a rede sul-africana.

É demasiado larga essa zona extensa dos nossos territórios para ficar apenas servida pela linha de Ambaca como caminho de ferro de penetração. Os afluentes que a ela convergissem dariam lugar a enorme percurso de ou para Loanda e portanto a desvio de bôa parte do tráfego para a linha belga prolongada até próximo da foz do Zaire.

Fez-se reconhecer há tempos uma linha que de Noki fôsse por S. Salvador do Congo e Maquela do Zombo ao Cuito e ao Cuango, acompanhando pois de perto a nossa fronteira, cortando os numerosos afluentes do Zaire no seu curso inferior inferior e percorrendo terrenos baixos e alagadiços, em condições portanto onerosas.

Aproximava-se por demais da fronteira essa directriz, que de um lado ficava sem zona tributária suficiente. Dessa linha derivaria em S. Salvador um ramal, que fôsse servir as minas do Bembe e a rica região do Encoge.

É seguramente preferível:

1.º — Adoptar Congo-Sala para testa da linha;

2.º — Levá-la directamente ao Bembe por terrenos mais altos, perto da divisória das bacias do Zaire e do Mibrige, que seria atravessado muito a montante e assaz próximo do Bembe;

3.º — Ligar essa linha com Matadi, prolongando assim até Congo-Sala a do Congo Belga;

4.º — Derivar dela nas alturas do Bembe e no ponto que as condições do terreno aconselhassem um caminho de ferro que,

servindo a fértil região do Pombo, se prolongasse pelo menos até à nossa fronteira no Cuango.

Essa linha do Congo Sala pelo Bembe ao Cuango teria com efeito as seguintes vantagens:

a) — maiores facilidades de construção e conservação;

b) encurtamento do percurso do Bembe, ao Zaire, reduzido a cêrca de 250 quilómetros;

c) deixa uma zona de 100 quilómetros entre a linha e a fronteira e outra de perto de 300 quilómetros até à linha de Ambaca, não cerceando pois a sua zona tributária;

d) servir directamente terrenos altos na região do Pombo, mais apropriados a colónias de povoamento. O complemento natural dessa linha é o seu prolongamento do Bembe ao Encoge.

Teremos assim as seguintes extensões a construir, indicadas com grosseira aproximação pelas medições operadas na carta:

	Quilómetros
Congo Iala ao Bembe	250
Ligação com Matadi	60
Bembe pelo Pombo ao Cuango	300
Bembe ao Encoge	100
Total.	710

Alguns outros ramais poderia convir construir mais tarde, consoante o exigisse a economia das regiões servidas.

Preconisamos a ligação do Encoge com o pôrto de Congo-Iala por ser a mais curta, visto o Loge não ser navegável e o pôrto de Ambriz, a cêrca de 200 quilómetros, não oferecer boas condições, pelo que o excesso do percurso até ao primeiro pôrto será bem compensado pelas facilidades de transporte por caminho de ferro.

A linha do Bembe ao Encoge deve ser prolongada, transpondo a divisória das águas do Loge e do Quanza e descendo porventura pelo vale do Zenza na direcção do Golungo Alto a entroncar na linha de

Ambaca em substituição do pequeno ramal de interesse local.

O trôço Bembe-Golungo Alto, ligado com os portos de Loanda e Congo-Iala, ficaria sendo, paralelamente à costa, a principal artéria interior da província, da qual derivassem para Leste os ramais de penetração, que não houvessem de sair, de preferência, do prolongamento da linha de Malange para servir a parte oriental da zona Quanza-Norte.

Do Encoge a Loanda o percurso é sensivelmente maior que ao Congo-Iala.

* * *

Para mais cabal esclarecimento do assumpto, importa indicar a largura da via mais apropriada aos caminhos de ferro que se construam em Angola.

Como é sabido, a rêde Sul-africana bastante extensa já, tem sido construída com a via de 1,^m067, que pode ser considerada normal e se presta a traçados flexuosos, comportando curvas de raios inferiores a 100^m, podendo sem inconveniente descer a 75 e ali mesmo a 60^m nas linhas difíceis e de pequeno tráfego. Sirva de exemplo o trôço da Régua a Vila Real de via de 1^m com curvas de 60^m, agravadas pelas fortes rampas. O material articulado cinge-se facilmente a essas sinuosidades.

Nos caminhos de ferro Rethicos, na Suíça, que são, entre as linhas de via estreita, das de melhor serviço, tendo até rápidos de luxo, como o *Engadina-Express*, os raios das curvas descem a 100^m, o que não impede a passagem nelas de máquinas de 5 eixos conjugados e bissel à frente.

A linha do Lobito a Katanga foi construída com o tipo normal. A do Ambaca tem a via de 1^m apenas e a de Mossâmedes

de 0,^m60; a de Matadi a Leopoldevile 0,^m75, sendo porém provável a sua transformação em via de 1,^m067, se se prolongar a ligar com a rêde Sul-africana.

Para o fomento da nossa região congolosa bastaria seguramente uma linha de 0,^m75, na qual a do Congo belga prolongada pudesse entroncar.

Se os belgas mantêm esse tipo de via, convem-nos adoptá-lo nas linhas preconizadas até ao Encoge.

Conviria alargar a linha de Ambaca por ocasião das importantes rectificações que deve sofrer, dando-lhe a bitola normal sul-africana de 1,^m067.

Na de Mossâmedes conviria adoptar a via de 0,^m75.

Ficaria assim a província com dois tipos de via: 1,^m067 e 0,^m75.

O ramal do Golungo Alto prolongado até ao Encoge poderia ter um ou outro dos tipos conforme os estudos aconselhassem, fazendo-se talvez de preferência no Encoge o contacto entre os dois com a consequente baldeação.

Se porém os belgas tencionam transformar a sua linha para o tipo normal, devemos desde já adoptá-lo nas nossas linhas congolêsas, de modo que apenas a de Mossâmedes ficaria fóra da bitola normal sul-africana.

* * *

Foi nestas considerações, derivadas do estudo genérico do problema ferroviário na província de Angola, que se baseou a proposta que apresentamos.

N. B. — O presente estudo foi feito há bastantes anos a convite da Companhia Geral de Construções.

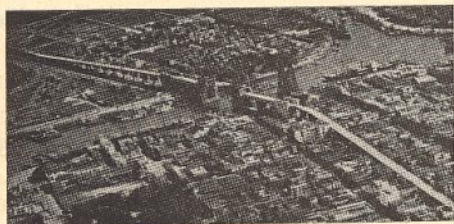


As Conquistas da Engenharia

Uma ponte gigantesca que une a capital da Argentina à Província de Buenos Aires

No dia 5 de Outubro de 1940, inaugurou-se, em Buenos Aires, uma ponte gigantesca sobre o Riachuelo, que ficou unindo a maravilhosa capital federal com a província de Buenos Aires. Com esta ponte, o Código Nacional de Viação da Argentina realiza a sua segunda obra de vulto, tendo sido a primeira a estrada de cintura da capital.

O Dr. Salvador Oria, presidente da Direcção



Vista aérea da ponte sobre o Riachuelo

Nacional de Viação, apreciou, nestes termos, o valor da nova ponte: «Pelo benefício que proporcionará ao trânsito e pelos seus valores técnicos e arquitectónicos, constitui uma das obras mais notáveis que se têm realizado na Argentina e que se destaca também pela singularidade do sistema adoptado».

Efectivamente, trata-se de uma magnífica construção de aço e cimento que começou a erigir-se em 1937. Apreciada e vista em seu pleno funcionamento e no seu aspecto, a ponte gigantesca oferece uma linha sóbria e elegante, e todos os pormenores de construção estão plenamente justificados.

Todo o conjunto da obra se desenvolveu dentro de uma arquitectura moderna, de linhas sóbrias e o seu aspecto torna-se em verdade monumental. O projecto deve-se ao engenheiro civil Juan Agustín Valle e ao architecto Eduardo Rodríguez Videla, um e outro membros da Direcção Nacional de Viação. A construção da grande ponte sobre o Riachuelo teve que afrontar e resolver três problemas básicos: o que se relaciona com a função primordial do organismo como construtor da rede de estradas, o que diz respeito às estradas de La Plata e Mar da Prata, ligadas por uma estrada comum a ambas, e, finalmente, o terceiro, que se refere ao tráfego fluvial.

Os estudos prévios duraram dois anos e os pontos essenciais resolveram-se acertadamente. Assim, a ponte resolve o problema de acesso à Capital Federal desde o sul, cruzando uma zona densamente povoada, favorece do trânsito local, pois a ponte Pueyrredon já se tornava insuficiente, e o trânsito fluvial não sofrerá interrupções de espécie alguma.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Espera-se que seja inaugurado nas primeiras semanas do ano de 1941 o último trço da via férrea que vai de Pôrto Amboim até à Gabela, onde será inaugurada a estação «terminus», com seu cais privativo e armazéns.

— Vai servir também na Missão de reconstrução do Caminho de Ferro de Mossâmedes, como auxiliar de estudos, o sr. Armando de Brito Rebêlo Reis.

— Entrou já em eficiente exercício a missão técnica de estudos e reconstrução do Caminho de Ferro de Mossâmedes, que há pouco tempo seguiu da Metrópole.

Quando da sua passagem por Luanda, a caminho do Sul de Angola, os dirigentes da brigada técnica conferenciaram com o director dos caminhos de ferro e portos da colónia, engenheiro sr. Sande e Lemos, tendo visitado várias instalações do Caminho de Ferro de Luanda e o depósito de material ao quilómetro 5, onde foram examinados os carris destinados aos trabalhos de alargamento da bitola e prolongamento da via férrea no planalto da Huila.

MOÇAMBIQUE

Com o intervalo apenas de alguns dias, realizaram-se na colónia de Moçambique duas cerimónias em que o Estado Novo e os nomes dos Srs. Presidente da República, Presidente do Conselho e Ministro das Colónias foram saudados em reconhecimento dos benefícios que resultarão para a colónia da extensão do Caminho de Ferro de Moçambique e principalmente da inauguração do 1.º trço do Caminho de Ferro de Tété.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AQUISIÇÃO DE LENHA DE EUCALIPTO

Até ao dia 10 de Fevereiro p. futuro recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha de eucalipto, rachada, até à quantidade de três mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição encontram-se patentes no serviço dos Armazéns Gerais desta Companhia em Figueira da Foz, devendo todos os esclarecimentos ser pedidos ao Chefe desse Serviço, a quem igualmente deverão os concorrentes dirigir as respectivas propostas.

Figueira da Foz, 29 de Janeiro de 1941.

○ Engenheiro Director da Exploração
a) *Fernando d'Arruda*

Caixas de Reformas e Pensões da Antiga Rêde da C. P.

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu, em 1887, uma Caixa de reformas para os seus empregados, com pensões de sobrevivência parcial a favor das esposas, filhos, pais e irmãos orfãos, tendo sido fixado como contribuição dos empregados para a referida Caixa, uma cota de 3 % sobre os seus vencimentos, cota que não podia ir além de três mil réis em cada mês, ainda mesmo que o vencimento do empregado ou funcionário fôsse muito superior a cem mil réis mensais.

Verifica-se, imediatamente, que uma caixa de reformas criada nestas condições, com pensões de sobrevivência a favor das espôsas, filhos, pais e irmãos orfãos, contribuindo os empregados apenas com três por cento dos seus vencimentos, e ainda por cima com o travão da cota máxima ter sido fixada em 3\$000 réis mensais, não podia, por forma alguma, estar mais tarde em condições de satisfazer os fins para que era criada, quando o número de reformados e pensionistas começasse a aumentar todos os anos, como fatalmente havia de acontecer.

Para mais agravar as condições da Caixa, esta só foi criada uns 27 anos depois da fundação da Companhia, o que é para estranhar e lamentar tão grande falta de previsão da parte dos antigos administradores da Companhia, porquanto foram 27 anos decorridos, durante os quais os empregados com nada contribuíram para os fundos da Caixa.

Mais tarde — em 1908, funda-se nova caixa de reformas e pensões, que teve por fim principal reduzir, em cêrca de vinte e cinco por cento, as pensões de reformas e de sobrevivência, fixando-se para esta segunda caixa descontos iguais, nos vencimentos dos empregados e funcionários, aos existentes para a caixa de 1887, reincidindo-se porém no grave erro de se limitar também o máximo da cota, nos mesmos três mil réis, deixando-se ficar os contribuintes da referida caixa de 1887, com os direitos e regalias que já tinham, e que eram e são superiores aos da caixa criada em 1908.

É de lamentar bastante que, quando se criou esta segunda caixa, não se tivesse optado pela mo-

dificação e reforma da primeira, isto é, da de 1887, para que ficasse apenas esta única caixa, depois de modificada.

Não ficaram ainda por aqui os erros cometidos, que tão caros têm saído à Companhia.

Em 1913 cria-se uma terceira caixa de reformas e pensões, com cotas elevadas para o dôbro, mas paralelamente com direito a pensões muito maiores às concedidas pela Caixa de 1908, reincidindo-se, mais uma vez ainda, no gravíssimo erro de se fixar a cota máxima, em seis escudos mensais.

Com a criação da Caixa de 1913, ficaram existindo portanto na companhia três caixas de reformas, todas elas com pensões de sobrevivência, o que agrava duma forma extraordinária os seus encargos presentes, e cada vez maiores no futuro.

Para as duas primeiras caixas, contribuíram os empregados e funcionários da Companhia até 1936 com uma cota mensal de 3 % dos seus vencimentos, cota que não podia porém ser superior a três escudos, ainda mesmo que o desconto de 3 % sobre o vencimento do empregado desse uma importância muito maior. Quer dizer, o desconto fazia-se sobre um vencimento máximo de cem escudos, havendo vencimentos de três, quatro, seis, oito e dez contos por mês. Para a caixa de 1913, a cota máxima foi elevada para seis escudos. Por este princípio estabelecido, tanto contribuía o empregado que tivesse um vencimento mensal de cem escudos, como aquêl que auferisse uns poucos de contos! Não estava certo.

Salta imediatamente à vista que a contribuição mensal de 3 % sobre os vencimentos dos empregados era uma contribuição muito pequena, ainda mesmo que fôsse para garantir apenas a sua reforma, e que a Companhia contribuisse com a importância igual à contribuição dos empregados, visto estar plenamente demonstrado pela prática que para se garantir uma reforma igual ou aproximada ao vencimento do empregado no activo, deve ser necessário uma contribuição mensal para a caixa de reformas, nunca inferior a 15 % do respectivo vencimento, seja ela paga por quem fôr, mas nestas

caixas, há a considerar também as pensões de sobrevivência a favor das espôsas, filhos, pais e irmãos orfaos, o que agrava espantosamente os encargos das caixas — e contudo saltando imediatamente à vista dos mais leigos em assuntos desta natureza, há ainda a notar que se fixou a cota máxima mensal de 3\$00 para as caixas de 1887 e 1908 e de seis escudos para a de 1913!!!

Verifica-se imediatamente que as Caixas de 1887, 1908 e 1913 não foram fundadas em bases técnicas actuariaes, parecendo até que a sua organização obedeceu ao fim de proteger os funcionários superiores da Companhia.

A contribuição a pagar para uma caixa de reformas de empregados de qualquer sociedade anónima, deve ser repartida, a meu parecer, em partes iguais pelos empregados e pela empresa e se fôr para garantir também pensões de sobrevivência a favor de suas espôsas, filhos, pais e irmãos orfaos, deve o empregado pagar mais uma determinada cota suplementar.

A desvalorização da nossa moeda a seguir à guerra de 1914, e consequentemente o aumento do custo da vida, obrigou a Companhia a fazer successivos aumentos nos vencimentos dos empregados, mas o que é de estranhar é que indo sendo aumentados os vencimentos à medida que a moeda se ia desvalorizando, a contribuição dos empregados para as caixas continuava, por assim dizer, a ser a mesma, porquanto logo que os seus vencimentos mensais atingiam cem escudos (100\$00), a cota máxima era de 3\$00 para as caixas de 1887 e 1908 e de 6\$00 para a de 1913, e apesar disso a importância das pensões de reforma e de sobrevivência, iam acompanhando ao mesmo tempo o aumento de vencimento dos empregados em serviço activo!!

É de estranhar bastante que a contribuição dos empregados para as referidas caixas não tivesse acompanhado a desvalorização da moeda, como se ia procedendo com os seus vencimentos tanto mais sabendo-se que os empregados mais modestos logo que atingiam o vencimento mensal de cem escudos, passavam imediatamente a descontar tanto para as duas caixas de reformas, como aquêles que recebiam por mês seis, oito ou dez contos!

Esta maneira de agir da parte da administração da Companhia deve ter dado um prejuízo à empresa em virtude de ter sido ela quem suportou todas as dificuldades, desde 1914 a 1936!

Em 1927 funda-se uma nova Caixa de Reformas e Pensões de sobrevivência, esta porém já em melhores bases, tendo a cota sido fixada em cinco por cento do vencimento do empregado, mas ainda assim insufficiente para se poderem manter pensões de sobrevivência, apesar da Companhia contribuir com uma importância igual à de todos os empregados contribuintes desta caixa.

Quem escreve estas linhas tem demonstrado

quási todos os anos nas Assembleias Gerais dos Accionistas da Companhia, ser indispensável olhar com atenção para os encargos sempre crescentes que as Caixas de Reformas e Pensões de 1887, 1908 e 1913 estavam acarretando à Companhia, em virtude principalmente das exageradas reformas e pensões que se pagam mensalmente a muitos reformados e pensionistas, o que agravava seriamente a situação da empresa, que o mesmo é dizer a situação dos accionistas.

Talvez devido a estes reparos, feitos nas assembleias gerais, é que a Companhia resolveu enfim aumentar as cotas dos empregados das caixas de 1887, 1908 e 1913 para 4 1/2 % do seu vencimento, acabando-se assim o facto extranhavel e bastante condenável, de tanto pagar para as referidas caixas os que ganhavam trezentos escudos, como aquêles que recebiam uns poucos de contos por mês!!! Mas o aumento das cotas só teve início em 1936.

O aumento das cotas para 4 1/2 % do vencimento levou os Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do País a irem pedir ao Ex.^{mo} Sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e Providência Social, para que fôsse suspensa a deliberação do Conselho de Administração da Companhia respeitante ao aumento das cotas, até que estivesse estudada a fusão das diversas Caixas de Reformas e Pensões.

Ao pedido feito pelos referidos Sindicatos Ferroviários deu Sua Ex.^a o seu notável e desassombrado despacho que foi publicado no *Diário de Notícias* do dia 3 de Abril de 1936, que com a devida vénia se transcreve, porque, por si só, é o bastante para elucidar o País.

Um despacho do sr. sub-secretário de Estado das Corporações e Providência Social

O sr. sub-secretário de Estado das Corporações e Providência Social lavrou o seguinte despacho:

«Em princípio de Fevereiro último vieram as direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro de Portugal pedir insistentemente a este sub-secretariado de Estado que fôsse suspensa a deliberação do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses relativa ao aumento de cotas para o pessoal inscrito nas Caixas de Reformas e Pensões de 1887, 1908 e 1913 até que estivesse estudada a possibilidade da fusão destas Caixas e das demais existentes numa única instituição de previdência, constituída em bases técnicas actuariaes.

Apenas iniciado o estudo, logo se verificou que a multiplicitade de Caixas e regulamentos em vigor assim como a disparidade de situações entre os inscritos numas e noutras aconselhavam e até impunham uma immediata arrumação dêste desordenado estado de coisas, provávelmente no sentido da criação duma Caixa única como era de desejo do pessoal.

Para este efeito, e para que com toda a segurança se encontrasse a orientação definitiva a dar ao estudo do problema, sugeriu-se ao Conselho de Administração a conveniência de ser retardada por algum tempo a execução do que havia deliberado — o que prontamente foi atendido. Não fôram porém necessários muitos dias para se reconhecer

que a suspensão não se justificava por mais tempo e que o aumento de cotas era inevitável.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses criou em 1887, 1908 e 1913 Caixas de Previdência com pensões de reforma e sobrevivência; mas ao passo que nas Caixas de 1887 e 1908 a cota máxima mensal foi fixada em 3\$00, na de 1913 foi elevada para 6\$00. Fundada em 1927 outra Caixa de previdência — esta em bases técnicas actuariaes — a cota foi estabelecida em importância igual a 5% dos abonos totais feitos aos empregados inscritos com excepção do que

lhes seja dado como compensação de despesas feitas. Assim, tomando como exemplo um empregado que ganhe por mês 500\$00, elle pagará mensalmente 3\$00 se pertencer às Caixas de 1887 ou 1908, 6\$00 se pertencer à Caixa de 1913 e 25\$00 se estiver inscrito na de 1927. O mais extravagante é que, não obstante a enorme desigualdade entre as cotas pagas pelos inscritos na Caixa de 1927 e nas anteriores, os benefícios que estas concedem são em alguns casos superiores aos concedidos por aquella e quasi sempre muito approximados, como melhor se vê pelo seguinte quadro:

Vencimentos	Idade de admissão	Anos de contribuição	1887		1908		1913		1927	
			Cotas	Pensões	Cotas	Pensões	Cotas	Pensões	Cotas	Pensões
500\$00	20	30	3\$00	352\$00	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	25\$00	281\$25
600\$00	20	40	3\$00	477\$40	3\$00	352\$00	6\$00	407\$00	30\$00	495\$00
800\$00	20	30	3\$00	480\$70	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	40\$00	450\$00
1.000\$00	20	35	3\$00	698\$50	3\$00	494\$95	6\$00	586\$30	50\$00	693\$75
1.200\$00	20	45	3\$00	1.064\$80	3\$00	756\$25	6\$00	953\$75	60\$00	1.095\$00
1.500\$00	20	40	3\$00	1.180\$20	3\$00	838\$70	6\$00	1.074\$00	75\$00	1.237\$20

A explicação desta iniquidade reside no facto das pensões concedidas aos beneficiários das Caixas de 1887, 1908 e 1913 serem constituídas por parcelas, sendo uma a pensão regulamentar manifestamente insufficiente com o actual valor da moeda (máximo de 50\$00 e 100\$00 mensais) e outra — a subvenção — dada pela Companhia para corrigir essa deficiência.

De maneira que, se os inscritos na Caixa de 1927 têm asseguradas as suas pensões exclusivamente pelas contribuições pagas por elles e pela empresa, os inscritos nas Caixas anteriores gosam de benefícios sensivelmente iguais em quantidade, mas garantidos quasi exclusivamente por subvenções da Companhia.

No primeiro caso há uma instituição de «previdência»; no segundo, instituições mistas de «previdência» e pura «assistência» com predomínio desta sobre aquella.

Erros desta natureza, que infelizmente se têm verificado em várias instituições de previdência, provocam sempre uma certa reacção quando se pretende remediá-los e neste ponto é justo salientar a persistência e ordeira solicitude com que as direcções dos Sindicatos Nacionais procuraram defender os interesses da sua classe; mas não deve transigir-se com velhos hábitos que nunca podem fazer lei, especialmente em tal matéria, e importa antes educar as consciências, preparar e criar hábitos de previdência e sobretudo fazer compreender que esta não pode confundir-se com «assistência» ou «beneficência».

Acresce ainda que em cada novo regulamento se incluía o principio de que os sócios das antigas Caixas podiam optar pela nova instituição ou por aquella em que estavam inscritos, de modo que muitos houve que se mantiveram nas caixas primitivas recebendo, quando reformados, todos os benefícios resultantes da melhoria de vencimentos mas pagando sempre, enquanto no activo, as cotas irrisórias de 3\$00 e 6\$00 mensais.

Em vista do exposto não pode deixar de reconhecer-se justa a elevação destas cotas de 3\$00 e 6\$00 a uma importância igual a 4 1/2% dos vencimentos, ainda assim um pouco inferior à contribuição paga pelos inscritos na Caixa de 1927.

À primeira vista parece realmente que seria de aconselhar a suspensão deste aumento de cotas por todo o tempo

que vá durar o estudo da unificação das Caixas; mas esta razão é apenas aparente, perdendo totalmente consistência quando se atender a que, sejam quais forem as conclusões a que chegarem os encarregados deste estudo, antecipadamente se sabe que as cotas nunca poderão ser inferiores à referida percentagem de 4 1/2% sobre os vencimentos dos inscritos na futura Caixa, se ella vier a ser possível.

Convem, portanto, que se procure fazer a unificação das diversas Caixas de Reformas e Pensões, afim de proporcionar a todo o pessoal ficar em perfeita situação de igualdade de direitos e obrigações e essa é mais uma razão para que desde já se promova uma relativa nivelção das contribuições, de maneira a tornar-se justificável a sensível nivelção das pensões pagas presentemente pelas diversas Caixas.

Determino, pois, que uma comissão, composta pelos funcionários João de Matos Rodrigues, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Rinaldo José Cabral Feliz Campeão, do Ministério das Finanças e Frederico de Lemos de Macedo Santos, do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, proceda com a possível brevidade ao estudo do problema. Lavre-se portaria de nomeação. 28 de Março de 1936. — (a) Manuel Rebelo de Andrade.

Tudo isto vem a propósito, da fusão das variadíssimas Caixas de Reformas e Pensões da antiga rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a cujo estudo está procedendo Sua Ex.^a o Sr. Dr. Trigo de Negreiros, muito digno Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

E como não pode estar entregue a melhores mãos—certos estamos de que o assunto, muito tarde é certo, mas enfim, vai ser resolvido com justiça na defesa de todos—isto é, na dos empregados ferroviários e da própria Companhia e da Nação porque o assunto interessa a todos. E será este mais um dos grandes serviços que o Estado Novo presta ao País.

Ecas & Comentários

Por SABEL

Reinaldo Varela

PRÓXIMO do Natal do ano que findou faleceu em Lisboa o Reinaldo Varela, um homem que foi, como todos os rapazes, um boémio; tocou e cantou o fado; apaixonou-se por caras bonitas, mas os cabelos brancos apareceram acompanhando a fadiga e a miséria. O mestre de guitarra dava lições até à altura em que uma doença o prostrou. Eu não o conheci, mas pessoa de minha família, que infelizmente já não pertence ao número dos vivos, falava-me do Varela como boa alma, bondade em pessoa e um amigo dos fadistas, mas dos fadistas da velha guarda.

Morreu o artista com 78 anos, em circunstâncias precárias e o seu funeral foi pobre. Não usava chapéu alto, sobrecasaca, e sapatos de polimento, mas honradinho como os que o são desceu àquela terra que todos nós temos que amar para eterno descanso. A notícia do Reinaldo Varela só a vi na República, diário da tarde de que muita gente não gosta, mas que se não esquece dos que valem alguma coisa.

Piscinas

A CABAMOS de ler a Revista «Stadium», onde o nosso colaborador, sr. Fernando Lopes da Silva fez publicar uma extensa carta, em que salienta e defende a necessidade de se fazer construir em Lisboa uma piscina de grandes dimensões, que não só seria de alto interesse comercial como também de óptimos resultados para o desporto nacional. Essa carta tem por fim condenar certa Empresa particular que pretende abalançar-se a fazer construir não só uma piscina nas termas do Luso, a qual seria a maior da Europa, como também um admirável estádio em miniatura.

Ficámos assombrados com um estádio em miniatura e uma piscina que será a maior da Europa.

Não merece a pena profundar o caso, de veras extravagante, da Empresa que quer arejar essas centenas de contos cujo rendimento actual, se calhar, não dá para os charutos. Ou oito ou oitenta, ou ainda, água, água e muita água para a piscina. Há Empresas que tanto assopram, tanto assopram que depois rebentam e metem água por todos os lados.

A questão de existir uma piscina na Curia, como muito bem diz o sr. Lopes da Silva, não impede que outra se faça no quintal do vizinho do lado. Ficam assim duas muito próximas que é para qualquer dos proprietários não tirar um centavo de rendimento. De facto, Alexandre de Almeida tem sido um sacrificado pelo bem do seu país, fomentando e desenvolvendo a indústria hoteleira, primando pelo bom gosto de tudo quanto é bom e turístico em Portugal, mas, o pior são os imitadores e os que nada fizeram ou fazem gastando supérfluamente centenas ou milhares de contos, que podiam ser empregues para o progresso de qualquer indústria.

Façam piscinas e mais piscinas, e podendo ser uma aqui na Praça Luís de Camões, que nos fica mais próximo.

Um funicular subterrâneo

SEGUNDO informa um jornal de Berne, numa mina de cobre alemã foi posto a funcionar o primeiro funicular subterrâneo. Leva os mineiros aos seus locais de trabalho e serve também no transporte de minério. A via tem cerca de três quilómetros de comprimento e uma inclinação de aproximadamente seis graus. A respectiva galeria tem uma secção de 15 metros quadrados. A locomotiva eléctrica empregada atinge uma velocidade máxima de 11 quilómetros à hora. A instalação do funicular custou 1,1 milhões de marcos, mas permite, contudo, um melhor aproveitamento de tempo debaixo da terra, de modo que o seu valor económico está de antemão garantido.

Máquinas de escrever para engenheiros e matemáticos

NA redacção de trabalhos técnicos e científicos notava-se, com desagrado, que as máquinas de escrever careciam de numerosos sinais na matemática e na técnica. Felizmente que de hoje por diante os engenheiros e matemáticos vão ter as máquinas ideais para os seus trabalhos de redacção.

Acaba de ser lançada na Alemanha uma máquina de escrever que apresenta 46 téclas, com a possibilidade de escrever 3 sinais. A máquina pode ser fornecida com teclados variados, conforme o objectivo a que se destina. Há, por exemplo, teclados puramente matemáticos, matemático-químicos, teclados matemáticos com sinais para construções, etc..

Marinha de Guerra Brasileira

ESTÁ de parabéns o Brasil, porque acaba de realizar festejos comemorativos pelo lançamento ao mar do destroyer *Marcilio Dias* — o primeiro construído na nação irmã.

Possivelmente, ainda este ano serão lançados ao mar o «Mariz e Barros» e «Greenhalgh», os dois restantes da primeira série de destroyers.

Ainda serão batidas as quilhas de mais dois navios do mesmo tipo, o «Amazonas», e o «Araguaya», que irão constituir a flotilha capitaneada pelo «Marcilio Dias».

Além do «Marcilio Dias», «Mariz e Barros», «Greenhalgh», «Amazonas» e «Araguaya», serão construídos no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras mais quatro outros destroyers que formarão as flotilhas a serem capitaneadas pelo «Mariz e Barros» e «Greenhalgh», completando assim nove unidades de construção brasileira.

Em virtude da guerra, seis destroyers que haviam sido encomendados e construídos na Inglaterra e que esta fez incorporar na esquadra britânica, vão ser construídos nos estaleiros brasileiros, pois fazem parte do plano de renovação da sua esquadra.

Parabéns ao Brasil que se defende.

Gralhas

NO artigo que publicámos no número 1272 desta «Revista», com o título *Caminhos de Ferro da Beira Alta*, da autoria do nosso colaborador sr. José Lucas Coelho dos Reis, na página número 800 dever-se na 10.^a linha 36 anos em vez de 32, como por lapso safu.



O Palácio da Glória e a estátua de Baviera, em Munique

Roteira dum reporter

VI

Munique, a Atenas germana

Por JORGE RAMOS

HÁ certos estados de alma que não encontram tradução na expressão verbal, por mais opulenta e colorida. A admiração do homem perante o carácter de grandiosidade duma cidade que é tóda ela um monumento de arte, transmite-nos, quando muito, aos nervos, o peso dum formidando bloco que esmaga o nosso assombro. Tal é a impressão que penetra a nossa sensibilidade durante as primeiras horas em que o jornalista percorre ao acaso a cidade museu-vivo, a cidade de arte, que é a secular Munique, monumental visão onde o mármore e o bronze se encontram como rimas irmanadas no mesmo aneio de eterna beleza.

Esta magnificência de linhas arquitecturais, desde o gótico ao barrôco, dir-se-ia palpitar numa apoteose ao que há de sublime na inspiração do homem. E é como que o primeiro plano dum cená-

rio riquíssimo que tivesse por fundo o panorama aliciante das neves alpinas sob a anilina cerúlea que flutua no Watzmann imponente. A beleza vitoriosa das cúpulas dos palácios e a olímpica majestade dos templos, falam ao nosso espírito a linguagem com que há milhares de anos o génio ário da Helade iluminava o mundo. A Arte é a divindade suprema que preside à formosura hierática desta cidade a um tempo tão deliciosamente feminina e tentadora como uma Vénus de Rubens, e tão grave e estranha e austera como a Acrópole. Munique é bem a Atenas germana. A pátria de Sócrates deu-nos pensadores e artistas. O esplendor épico duma idade de ouro que se apagou na voragem noturna dos milénios, revive em Munique através dos filósofos, dos poetas e dos pensadores, e sobretudo dos mestres-pintores da pátria de Holbein. A alma da inspiração creadora, que levanta,

em grandes rasgos de genialidade a imaginação humana, está aqui a cada passo testemunhando a sua perpetuidade inquebrantável: a cada passo um monumento preciosíssimo onde se entesoiaram as mais célebres obras-primas dos séculos de Péricles, arrancadas ao sono eruginoso da terra helénica, por esse rei-artista que foi Luís da Baviera — o mais apaixonado coleccionador de motivos histórico-artísticos do passado.

A cidade em si é já um enorme museu que acumula inestimáveis riquezas. A harmonia impávida duma arquitectura que desafia o tempo, instalou o seu trono de imperatriz em Munique. Há sempre qualquer coisa que retém os passos do visitante deslumbrado. Pára-se um pouco na Brienners-trasse depois de admirarmos o Feldherrnhalle (Pavilhão dos Marechais), para logo vivermos um momento empolgante de saborosa surpresa na Braunes Hauss. Mais adiante a Praça do Rei (Königsplatz) ostenta o seu carácter de bizarra flôr de mármore para delícia de quem souber namorar com os olhos a amorosa gracilidade dos elegantísimos e suntuosos monumentos que nos cercam.

Ao percorrermos as ruas de Ludwig e Maximilian, julgamos atravessar as galerias dum vasto templo. A pedra tornou-se maleável ao sôpro excelso da Arte. E todo um mundo clássico revive na brancura imácua das colunatas, na florescência dos capiteis, no misterioso báilado de atitudes que as estátuas e as fontes adornando jardins descrevem mudamente. Igrejas magníficas sustentam a corôa régia das tôrres velhíssimas, sagradas por um sol cristão. E há em tôda essa alegria comunicativa de que a arte e a beleza conhecem o segredo para acordar no nosso coração, o desejo luminoso de viver.

Munique não é um museu sonolento. A vida corre nas veias da sua bonomia — alegre canção que tem em Schwabing, o bairro jovial da cidade, o seu Montmartre boémio. É a cidade dos pintores célebres, o que explica o encanto da sua formosura serena e da sua sorridente e amável compostura. Este carácter de centro de pintura mundialmente consagrado, foi-lhe dado por grandes mestres como Kaulbach, Spitzweg, Franz, Defregger, Leibl, e tantos outros. Mas é também a cidade intelectual, grande impulsionadora duma literatura que preenche um ciclo áureo na história da mentalidade teutónica: Franck Wedekind, Max Halbe, Paul Heyse, Ludwig Thoma...

Munique está indissolúvelmente ligada ao nome glorioso dêsse mago da música que foi Ricardo Wagner. O génio que conseguiu levisitar-se à su-

premacia dum semi-deus no Parsifal encontrou em Luís II, protector de artistas e rei magnânimo que sabia avaliar o mérito dos grandes homens, o amigo dedicado que havia de oferecer-lhe o carinhoso refúgio da cidade dos poetas sonhadores e das almas inspiradas. Mais do que Dresde ou Berlim, possui Munique colecções maravilhosas de obras de arte. Na Velha Pinacoteca há setenta e quatro valiosíssimas telas assinadas por Durer, o sombrio e trágico ilustrador de Byron e de Dante, Grunewald, o feiticeiro da côr, e Murillo, Goya, Velasquez, o grande Tintoretto, o fantástico Ticiano.

Kalbach, Böcklin e outros bruxos da paisagem que fixaram os matises subtis das terras tudescas, encontram-se na Nova Pinacoteca representando o esplendor da pintura do século passado. Na Glyptoteca admiramos a mais completa colecção de estatuária grega e romana desde os Ptolomeus do império romano, e a famosa Galeria Schak invoca o período romântico da pintura alemã: von Schwind, Spitzweg...

Uma rápida visita ao Museu Militar põe-nos em contacto com o mais extraordinário compêndio de história da Alemanha. Mas o mais suntuoso de todos estes edifícios monumentais, é sem dúvida o Museu Alemão, na ilha do Isar, criado por Oskar von Miller, invulgar obra prima. Para visitar tôdas as suas galerias temos que percorrer dezasseis quilómetros...

A índole de Munique é um sorriso claro e aberto. A sua vida íntima, (a sua alegria) — surpreende-se no «Platz» onde o muniquense se diverte, requintando nas suas predileções gastronómicas com um apetite espantoso que a boa disposição mantém, enquanto vai esvasiando jarros de barro que levam um litro de deliciosa cerveja de Kulmbach.

Este afável sorriso da linda cidade alemã, surge-nos em tudo, desdobrado em mil aspectos. Está nas flores louçainhas do parque de Nymphenburg — onde se encontra Amalienburg, jóia da arquitectura clássica. Está nas áleas poéticas do Jardim Botânico — sendas chilreantes que os deuses mitológicos escolheriam para morar. Está no parque de Hellabrunn — o maior jardim zoológico da Europa — e nas águas volúveis do Isar, e nos frondosos bosques do Fortensied. Até a melancolia do chamado «pântano de Dachau» parece suavisar-se na meia-luz dum sorriso, e a própria neve da cadeia alpina tem uma alegria buliçosa feita de reverberos de oiro que o sol tece numa carícia e do azul quiescente do céu que sobre ela declama a sua lânguida canção.

Carnaval em Loulé

Oportunamente, já anunciámos aqui que a linda vila de Loulé, mantendo uma velha e generosa tradição, ia realizar este ano, mais uma vez, as suas festas carnavalescas, cujo produto reverte integralmente em favor da Santa Casa da Misericórdia e Hospital de Nossa Senhora dos Pobres, da mesma vila.

A Comissão de Honra é composta pelos srs.: Governador Civil do Distrito, Engenheiro Director das Estradas do Distrito, Presidente da Câmara Municipal de Loulé, Juiz de Direito da Comarca, Delegado do Procurador da República, Provedor da Santa Casa da Misericórdia, Delegado de Saúde, Conservador do Registo Civil, Conservador do Registo Predial, Delegado da Legião Portuguesa e Delegado da Mocidade Portuguesa.

O programa das festas está organizado de modo a provocar o maior interesse. No domingo gordo, 23 de Fevereiro, é o primeiro dia de festejos, que consta de solene e estrondosa recepção a S. S. M. M. o Rei da Alegria e sua canhonesca consorte e desfile e exibição de estudantinas e grupos carnavalescos, na bela Avenida José da Costa Mealha, para distribuição de prémios. Na segunda-feira, naquela mesma artéria da vila, realiza-se a primeira Batalha



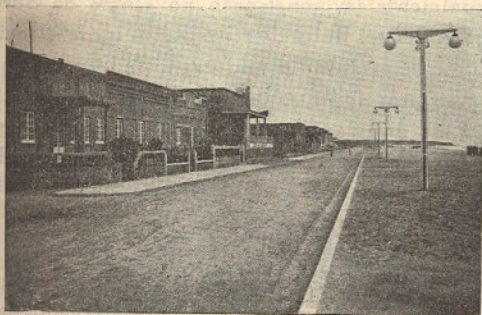
LOULÉ—Vista parcial da Avenida José da Costa Mealha

de Flôres. Na terça-feira gorda terminam as festas com a segunda Batalha de Flôres.

Os festejos carnavalescos de Loulé distinguem-se sempre pela sua boa ordem, elegância e originalidade. São dos mais célebres do país. Constituem até uma das mais curiosas atracções turísticas da região. E pelo seu objectivo generoso, elles merecem a simpatia de todos os portugueses.

Como Loulé é largamente visitada por forasteiros de quasi todos os pontos do país, a Comissão de Propaganda das Festas do Carnaval, instalada na Santa Casa da Misericórdia, encarregou-se de conseguir todas as facilidades de transportes e hospedagem e ainda a entrada nos espectáculos noturnos que, durante os três dias de Carnaval, se realizam no Cine-Teatro e em todos os Clubes e Sociedades da vila.

O Algarve está agora coberto da neve perfumada das flores das amendoeiras. É um dos espectáculos mais empolgantes que a Natureza nos oferece. Quem não visitou ainda o Algarve, quem não viu ainda a neve florida dos seus extensos campos de amendoeiras, não deve perder a oportunidade excepcional das festas carnavalescas da vila de Loulé. Duma só cajadada — mata dois coelhos!



QUARTEIRA—LOULÉ—Trecho da Avenida Marginal

Récita promovida pelo grupo cénico

do

Ateneu Ferroviário

O grupo cénico do Ateneu Ferroviário realizou, na quarta-feira, 29 de Janeiro, um espectáculo no Teatro da Trindade a favor da sua Caixa Escolar que mantém aulas de cultura profissional, artística e física, frequentadas por sócios pobres, filhos e famílias.

Expondo e salientando os fins altruísticos do Ateneu, falou Felix Bermudes, que no final do seu pequeno discurso foi ovacionado.

Seguiu-se depois a representação da popular opereta «A Flôr do Bairro» da autoria de Felix Bermudes e João Bastos, musicada por Wenceslau Pinto, em tempos vista no Teatro Apolo por uma companhia de que fazia parte a saudável Margarida Ferreira.

Desta vez foi o grupo cénico do Ateneu Ferroviário, chefiado pela actriz Enita Correia, quem a interpretou. Os seus componentes são todos amadores e todos trabalharam com denodo e afinco para o sucesso que alcançaram, quer artístico, quer monetário, pois a casa estava à cunha.

Todos foram bem dentro das suas possibilidades, havendo algumas voações, como sejam Irene Pereira (de voz um pouco fraca, mas agradável), Henriqueta Fernandes (muitissimo à vontade em cena), Noémia Simões (boa figura), Amaro Figueiredo (com bastante comicidade), o fidalgo, que nos programas aparece com as iniciais N. N. (excelente cénico), António Frazão (bom tenor, desde que a voz esteja cultivada).

O facto de eu mencionar estes, não quero com isso dizer que os restantes intervenientes não tivessem trabalho suficiente para um bom conjunto.

Apenas o contra-regra, que é profissional, desmanchou esse conjunto, pois por duas vezes, se enganou no abaixamento do pano, estragando assim o trabalho d'esses rapazes e raparigas, que representaram para se divertir e para fazer bem.

Os côros faziam inveja a muitos que ouvimos nos nossos teatros. — *Um Espectador*

Brindes e Calendários

Recebemos e agradecemos calendários das firmas:

J. C. Alvarez, L.^{da}, Mala Real Ingleza, Companhia de Seguros «Europêa», Siemens e Pimentel & Casquilho, L.^{da}.

Os nossos mortos

D. JOAQUINA FEZAS VITAL

Faleceu, em Caminha, com 89 anos de idade, a veneranda sr.^a D. Joaquina Fezas Vital, mãe do sr. dr. Domingos Fezas Vital, procurador à Câmara Corporativa, lente da Universidade de Coimbra e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta à família enlutada, e em especial ao sr. dr. Domingos Fezas Vital, o seu cartão de sentidos pêsames.

D. MARIA DA RESSURREIÇÃO
PEREIRA BARATA

Com a idade de 96 anos, faleceu, em Alcains, a ex.^{ma} sr.^a D. Maria da Ressurreição Pereira Barata, mãe do sr. eng.^o José Marques Barata, ilustre Chefe da Divisão de Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, das sr.^{as} D. Conceição Pereira Barata e D. Maria José Pereira Barata e dos srs. José Marques Pereira Barata e dr. Inocêncio Pereira Barata, funcionário superior do Banco de Portugal.

A extinta, dotada de lídimas virtudes, deixou profundo pesar em todas as pessoas que a conheceram.

O seu funeral foi muito concorrido.

A tôda a família enlutada os nossos sentidos pêsames.

O MAIOR CABO AÉREO DO MUNDO

O cabo aéreo maior do mundo, ou pelo menos da Europa, se se tomar em consideração a extensão do percurso e a capacidade de carga, está actualmente em construção no centro da Suécia. A formidável linha de transportes mede 42 quilómetros de extensão e tem capacidade para transportar cerca de 700.000 toneladas por ano.

Esse grande cabo suspenso pelo qual correrão vagões enormes, destina-se ao transporte de pedras e pó de pedra, das pedreiras para uma nova fábrica de cimento recentemente inaugurada.

A linha será inteiramente automática e nenhuma força humana será empregada para impulsionar os 550 vagões, que serão descarregados automaticamente.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O desenvolvimento da indústria mineira no centro da Alemanha, trouxe como consequência o abandono da antiga via industrial, reduzida, para a adopção das vias normais de tráfego, afim de, com o descongestionamento rápido, se poder dar o incremento necessário que os trabalhos requeriam. Assim, foram criados, na Alemanha, novos tipos de locomotora, e entre eles um que veio dar àquele país a primazia nas construções de locomotoras para fins industriais.

É construída com 6 eixos ou sejam 3 rodados e 150 toneladas de peso, dando um rendimento 1.500 Kw, ou sejam aproximadamente 2 000 cavalos de força, com uma tensão de alimentação de 1.650 cavalos força. Possui 6 motores, cada um acionando seu eixo, com potência de 400 Kw, alimentados por corrente contínua de 1.100 vóltios. O comprimento total da locomotora é de 19 metros, superando, tanto na sua carga por eixo, como no peso total, as maiores locomotoras empregadas até hoje nos Caminhos de Ferro do Reich. Devido às numerosas curvas que geralmente fazem as vias industriais, é a locomotora dividida em 3 grupos articulados, e ligados entre si por um engenhoso sistema triangular, o que lhe permite a sua fácil adaptação às curvas, ao mesmo tempo que nas rectas pode atingir 60 quilómetros à hora, sem serpentear. A guarita do condutor acha-se na parte central e contém além dos aparelhos de controle, quasi todos os reóstatos de arranque e de travões. Nos dois extremos estão colocados os aparelhos que fornecem o ar comprimido necessário para os travões, e os ventiladores para a refrigeração dos motores de tracção.

De cada lado da máquina existe um volante de manobra, afim de que o maquinista possa ir de qualquer dos lados que necessite. A locomotora possui um travão ou freio eléctrico de curto circuito com auto-excitação, um freio de ar comprimido e ainda um de mão. O ar necessário para o segundo freio provém de dois compressores «Knorr» de 1.400 litros de caudal aspirado, cada um. As vagonetas estão ligadas por tubos de comunicação com a locomotora, e por eles são abastecidas de ar comprimido necessário. Ainda possui outras inovações, entre as quais a de poder o seu maquinista passar o comando do combóio ao maquinista da escavadora que o carrega, e que, pela sua posição de maior altura, pode melhor observar os movimentos necessários.

O máximo de tracção é de 50.000 quilos, e circula, rebocando combóios de 1.500 toneladas de peso. Cada combóio transporta normalmente 325 metros cúbicos de terras, com um peso aproximado de 1.000 toneladas.

BRAZIL

No III Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias, o ilustre Eng.º Mário Goulart Reis, da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, apresentou uma comunicação, de alto interesse, sobre «O problema da habitação para os ferroviários».

Junto ao problema da *casa própria*, expõe o sr. Eng.º Goulart Reis, levanta-se um outro semelhante, porém, distinto: o da *casa higiénica e confortável*. Ora a moradia do homem não deve ser qualquer. Ela deve ser tal que pela sua localização, insolação, arejamento, dimensões, etc. não lhe seja prejudicial à saúde. A *casa própria* satisfaz a uma determinada necessidade da natureza humana; garantir a habitação futura da família. A *casa higiénica* satisfaz a uma outra e diversa necessidade do homem: o meio confortável para habitar.

Os ferroviários do Rio Grande do Sul, podem aproveitar, para a construção das suas casas próprias, o crédito que lhes é concedido pela Carteira Predial da C. A. P. da Via Férrea do Rio Grande do Sul. Mas como, em geral, em muitos dos grandes centros ferroviários não se encontram mais terrenos próximos aos centros de trabalho ou os que se encontram são por preços exorbitantes e ainda em outros lugares os poucos terrenos que existem em boas condições não são suficientes, o ilustre congressista julga que as empresas ferroviárias poderão resolver o problema convenientemente por três maneiras:

1) — Comprando terrenos nos grandes centros, urbanizando-os e vendendo lotes à Caixa ou melhor aos ferroviários.

2) — Contratando com uma empresa particular o financiamento e todo o serviço de loteamento e urbanização de uma cidade ou bairro de ferroviários.

3) — Os Caminhos de Ferro fariam as suas cidades-jardins em combinação com as Prefeituras, que se encarregariam dos serviços de carácter público como água, esgotos, luz, etc..

Em síntese, o pensamento do sr. Eng.º Mário Goulart Reis é este: casa própria, habitação higiénica e confortável e bem localizada em relação ao trabalho.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

A Guerra

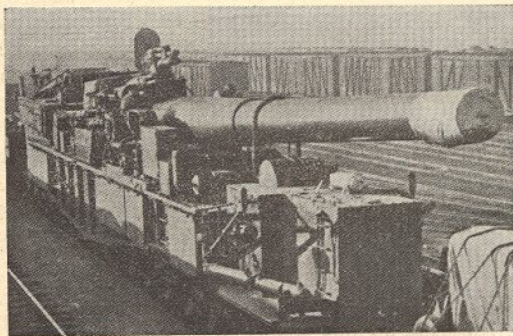
e os Caminhos de Ferro

XXVIII

DA IMPRENSA:

A gravura revela-nos como na América do Norte os caminhos de ferro estão ao serviço do exército e da defesa nacional. Eis aqui um exemplar dum canhão móvel que acaba de ser transportado de Fort Mac-Artur para Los Angeles.

Um comboio especial transportou espingardas, munições, equipamento e cerca de duzentos ofi-



ciais e soldados para a Califórnia, onde os canhões foram colocados numa rodela especial.

Ali se fizeram exercícios de fogo, simulando a defesa da costa contra uma invasão. A despeza feita em três semanas completas de exercício, incluindo o transporte, instalações de canhões, foi calculada em cinqüenta mil dolares.

— Confirmam, por intermédio dos seus correspondentes especiais, que os aviadores ingleses atingiram directamente, com potentes bombas, um comboio que transportava munições, as quais provocaram uma explosão que destruiu quinhentas casas e causou muitos mortos e feridos.

— A população civil voltou a evacuar a região do Havre e a estação dos caminhos de ferro está repleta de povo, em consequência de haver poucos comboios para proceder-se a êsse serviço.

— Na cidade de Colónia, a R. F. A. atacou, entre outros objectivos, as linhas férreas e as estações de caminhos de ferro.

— Foi atacada a estação de caminho de ferro de Adarte, que foi atingida em cheio, ficando o edi-

fício completamente em ruínas. Vagões, carregados de mercadorias, que se encontravam nos desvios, sofreram também avarias.

— Continuam a receber-se informações satisfatórias relativas aos resultados dos ataques aéreos sobre caminhos de ferro e fábricas de petróleo na Alemanha, que recebem estragos sucessivos e persistentes. Sob êste aspecto os bombardeamentos contra Berlim têm sido particularmente úteis, registando-se a suspensão do tráfego de mercadorias em dias sucessivos, ao mesmo tempo que os incêndios provocados nas estações mais importantes que servem os caminhos de ferro têm causado grande perturbação nos serviços. Os prejuízos registados nêstes e noutros centros ferroviários têm produzido resultados da maior importância. Informações recebidas dizem que devido à acção da arma aérea inglesa as comunicações ferroviárias têm estado suspensas, obrigando a ficar na região do Ruhr metade do carvão ali extraído, em vez de seguir para as fábricas de material de guerra.

— Gradual mas persistentemente, a aviação britânica desorganiza as linhas ferroviárias e destrói as instalações de petróleo do Reich.

— O comunicado do Ministério Inglês da Aeronáutica dá interessantes informações sobre a gradual mas persistente desorganização das linhas ferroviárias e das instalações de petróleo da Alemanha. Os ataques a Berlim são particularmente importantes, porque a capital alemã é um grande centro ferroviário. Várias das suas estações terminais foram atingidas duramente. Sofreram estragos as mercadorias ali armazenadas e o tráfego ficou interrompido durante alguns dias. Em resultado da interrupção de comunicações, mais de metade do carvão extraído do Ruhr não pôde ser transportado e por isso as fábricas francesas utilizadas na produção de material de guerra tiveram de permanecer inactivas.

— O Quartel General da Real Força Aérea comunicou que Nápoles foi atacada pelos bombardeiros de grande raio de acção. Sofreram ataques eficazes o entroncamento ferroviário e as refinarias de petróleo. A estação de caminho de ferro foi atingida. Caíram bombas nas linhas principais, onde produziram incêndios e explosões.

— Os aviões italianos atacaram Ipswich, onde foram bombardeadas instalações ferroviárias.

— Foram bombardeadas pelos alemães, com êxito, instalações ferroviárias de uma grande cidade da Escócia.

— A R. A. F. atacou, na Alemanha, depósitos de mercadorias, fábricas, portos, estaleiros e estações ferroviárias.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 1 de Fevereiro de 1891



As acções da Companhia Real

Os jogadores da Bolsa de Paris, lançando no mercado repetidas partidas de acções d'esta companhia e acompanhando esses manejos de insistentes investidas n'alguns períodos que por ignorancia ou por interesse se prestam a esta especulação, tem conseguido produzir uma certa depreciação d'este valor com o fim, bem claro, de obterem, por preço mais baixo do que o que se cotava ultimamente, papel com que cubram os compromissos que tomaram nas ultimas liquidações.

Felizmente que esta baixa forçada não illude ninguem porque os que possuem estes valores com o fim de usufruirem o dividendo que tem certo, não vão assustados offerecel-os ao garrote dos baixistas e alguns ha mesmo que, rindo-se da especulação, vão comprando, mais consciences como estão do bem que empregam as suas economias:

E felizmente tambem que os jornais sérios, consciences e acreditados nas bolsas estrangeiras fazem a devida justiça á Companhia Real e do seu papel, contrapondo o seu voto autorisado ás proclamações dos especuladores.

E' da *Semaine Financière*, importante e honestissima revista franceza, a noticia seguinte:

«As acções dos caminhos de ferro portuguezes, introduzidas em França ha vinte annos, estão de ha muito consideradas como valores de carteira.

«Esta designação é, de resto, justificada pelos dividendos que a Companhia Real tem distribuido aos seus accionistas. Citando apenas os ultimos, vêmos que tendo dado 27 francos em 1886, 30 em 1887, em 1888 e em 1889, fixou na mesma quantia o dividendo de 1890.

«Se considerarmos que, ha alguns annos, a Companhia Portugueza tem as mãos ligadas pelo tratado com a Companhia de Caceres, e que, fazendo face aos pezados encargos de Caceres — os seus dividendos attingir 40 francos, mais tarde 50 francos, e mais ainda, porque a exploração das linhas portuguezas dá hoje um producto kilométrico médio de 25.000 francos, quasi igual ao das melhores linhas francezas.

«Hoje o tratado de Caceres acha-se annullado, mediante um sacrificio inferior em cerca de 40 %, aquelle que era supportado até aqui, e que deve desaparecer por completo dentro de dez annos.

«Assim desembaraçada, a Companhia poderá fazer mais largas distribuições de dividendos aos seus accionistas, as quaes verão — graças ás immediatas reduções dos encargos de Caceres — os seus dividendos attingir 40 francos, mais tarde 50 francos, e mais ainda, porque a exploração das linhas portuguezas dá hoje um producto kilométrico médio de 25.000 francos, quasi igual ao das melhores linhas francezas.

«Os productos actuaes que não cessam de augmentar, serão sensivelmente melhorados depois do acabamento completo das linhas com que o Grande Central, fará o nucleo de ligação, e estabelecerá rapidas e directas relações entre França, Hespanha e Portugal, por Irun».

Publicações recebidas

Manual Prático Profissional de Caminhos de Ferro — 3.^a edição, 1940.

Entrou em 3.^a edição esta obra, indispensável a todos os ferroviários, e que pelo seu valor foi adoptada nas escolas profissionais.

A publicação desta terceira edição é feita em fascículos, o que facilita a sua aquisição. Do primeiro volume já se encontram publicados 4 fascículos. A partir do segundo volume, os assinantes beneficiam de uma redução de 30 %, o que contribuirá ainda mais para a expansão desta obra utilissima, bem feita, e a que o seu autor, sr. Jorge Teixeira, deu o melhor de 10 anos de estudos e de trabalho.

Agradecemos a oferta dos primeiros quatro fascículos.

Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — Exercício de 1939

Encontra-se publicado o «Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal» da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, relativos ao exercício de 1939.

Neste documento, assinado pelos srs. drs. António Centeno, José António Marques, António Augusto Amaral de Figueiredo e Domingos Pinto Coelho, e srs. Alberto de Melo Sousa, e eng. Francisco Xavier Esteves, lê-se o seguinte, que mostra a situação da Companhia:

«O ano de 1939 foi de magras receitas, e, como em anos anteriores, insufficientes para acudir ás exigências da exploração.

As dificuldades antigas, causadas pela decadência das receitas, provocada pela expansão do automóvel e, por último, pela guerra de Espanha, trouxeram à Companhia uma perda de 11.319 contos, desde 1925 até 1937, como ficou demonstrado no relatório de 1937.

Presentemente, há a considerar novas e ineráveis dificuldades que nasceram do estado de guerra na Europa, desde o último quadrimestre de 1939, quanto à compra de combustiveis e materiais para renovações.

«O crédito não é suficiente para realizar transacções à maneira de tempos antigos, querem-se garantias de pagamento que implicam immobilizações, por vezes aventurosas, de avultadas possibilidades de tesouraria.

Em alguns casos, nem com o dinheiro à vista se conseguem certos objectos indispensáveis e de que não há sucedâneos.

As circunstâncias actuais embaraçam tanto a vida da Companhia que se torna impossivel realizar uma exploração regular e satisfatória. Torna-se preciso contar com a paciência do público para desculpar algumas faltas, uma vez que são perdidos os clamores lançados desde quatro anos atrás, nos nossos relatórios, para se evitar uma situação irremediável».

Agradecemos o exemplar do Relatório que nos foi enviado.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

OS GALITOS DE AVEIRO

Visitou-nos na primeira quinzena de Janeiro e pela segunda vez o grupo cénico do Club dos Galitos de Aveiro. Quem não assistiu às três réeitas que deram na magestosa sala do Coliseu dos Recreios, não pode avaliar quanta alegria e arte espalharam perante um público que, por completo, encheu a referida casa de espectáculos.

Representaram a fantasia «Mólho de Escabeche». Não vou escrever sobre ela, por ser intempestivo, mas, não quero deixar de frisar a boa representação, a beleza do conjunto, a certeza de movimentos nos grupos corais e a orquestra privativa do grupo.

Tudo amadores, mas portando-se como profissionais e dos melhores. Há muitos que se consideram artistas e não valem metade daqueles homens e mulheres que, nas horas vagas, em vez de descaçarem, se entregam à labuta de decorar papéis e ensaiar, isto partindo da hipótese de que todos sabem ler.

Sòmente quem conhece a dificuldade que há em ensaiar amadores, pode avaliar o trabalho enorme que se devia ter dispendido para apresentar um espectáculo digno de um povo como é o português.

Pena é que não apareçam mais grupos como este. E pena foi também que se apresentassem no Coliseu, sala sem condições acústicas de espécie alguma.

Disseram-me que as despesas foram enormes. Acredito piamente. Os cenários bons; o guarda-roupa do melhor que tenho visto; adereços e tudo quanto apresentaram era excelente.

As vozes ouviam-se perfeitamente. E comparámos estas raparigas e rapazes, sem treino quasi nenhum, com as nossas coristas e artistas que não se ouvem, quer seja em teatros de boa acústica ou de má.

Honra pois ao Club dos Galitos de Aveiro e ao seu grupo cénico, que pode perfeitamente dar lições a alguns profissionais, quer literários, quer artísticos, sem recorrer ao «nu artístico».

Se não têm enveredado, nalguns quadros, pela baixa literatura, usada e abusada, nas nossas revistas, que formidável seria a lição para os nossos revisteiros.

Bravo! Galitos de Aveiro! Muito e muito bem.

COLISEU DOS RECREIOS

Ricardo Covões é um grande empregário. Conhece como ninguém os gostos do público e faz sempre o possível para dar bons espectáculos que distraiam os portugueses e estrangeiros, não se poupando nem a sacrifícios, nem a despesas. Honra lhe seja! Por isso o público não hesita em lhe encher a casa, principalmente quando nos apresenta espectáculos de circo, tão da predilecção de meúdos e de graúdos.

A prova evidente do que afirmo está na exhibição da Companhia de Circo dirigida pelo empregário espanhol Luiz Gorgana que no dia 18 de Janeiro se estreou e que é uma das melhores e mais completas que nos têm visitado.

Todos os números são bons. O programa traz entremeados os de artistas com os de feras.

Os artistas são: «San-ho», dois homens chineses, magníficos acrobatas, executando exercícios de extrema dificuldade e que à primeira vista parecem de uma facilidade assombrosa. «Maurice & May» homem e senhora, magníficos ciclistas, ela bastante ágil, ele extremamente cómico. O que ele faz com a bicicleta é incrível. Só visto. «Seis Cohan», troupe chinesa, em esplêndidos trabalhos orientais de equilíbrio. Execução inexcedível; perfeição admirável. «Olivars» dois homens, voadores, e mais um que é um cómico magnífico, fazendo rir o público com as suas atitudes, aliadas à arte. «Emília e Caçorrabia» um homem e uma senhora, ambos cascadores; este número é talvez o mais fraco. Os palhaços são: Irmãos Moreno, Filipe, Mais e Pôrto. Em vários intermédios cómicos, entreteem o público, que ri. No entanto não apresentam novidades e por isso recorrem aos números de música. Aqui há tempo, uma parilha de palhaços fez um apêlo aos humoristas portugueses, para escreverem intermédios que eles de bom grado interpretariam? Havendo tanta gente que tem graça e outra tanta que julga que a tem, porque motivo não se apresentam como autores de «intermédios cómicos» para os palhaços interpretarem?

Os números de animais também são estupendos. 4 zebras apresentadas por Antonné. Bonitos exemplares muito bem amestrados. 3 elefantes que Angelo Fassi obriga a fazer tropelias, sendo bastante aplaudida a cena do barbeiro. Assombrosa a maneira de trabalhar dos animais e a paciência do domador. 2 poney e 2 cavalos, trabalhando em alta escola, com uma inteligência que faz inveja a certos animais racionais. 6 tigres apresentados com uma coragem indômita, pelo domador Jesus Vargas, que, sòsinho, dentro da jaula armada na pista, defronta os animais, apenas com um cacete

e um chicote. Os tigres saltam, andam no baloço, equilibram-se no arame, etc., etc..

Os «faz-tudo», nos intervalos dos números distraem o público com as facécias mais disparatadas que é lícito imaginar. Há então um anão, que é superior.

O nosso «Françoi» continua dirigindo os espectáculos.

Os vários animais ferozes como sejam leões, panteras, leopardos, kangurus, hienas, macacos, estão em exposição dentro de jaulas no topo da rampa lateral do Coliseu.

É possível que esta Companhia se apresente no Pôrto. Aqui fica o aviso do maravilhoso espectáculo, aos habitantes da «Invicta» e que gostem d'este género.

AVENIDA

Tia Francisca — É este o nome que João Bastos deu à tradução livre de uma peça de Capela e Lúcio, extraída de uma novela de Balzac.

João Bastos é um nome. Tôda a sua obra é cheia de graça, e se às vezes é menos feliz, quem não o tiver sido, que lhe atire a primeira pedra. A sua graça é sã e bem portuguesa; os seus ditos de espírito acumulam-se e quem o conhecer de vista, não dá nada por elle.

A sua «Tia Francisca» é um amontoado de graça e de espírito. Partindo de uma coincidência que sómente é permitida em teatro, quasi impossivel na vida real, a acção desenvolve-se um tanto ou quanto monótona no primeiro acto, para, no segundo e terceiro, interessar vivamente o público. É que o primeiro acto é como que uma apresentação de figuras. Mas o segundo e terceiro têm cenas muito bem conduzidas, através dum fiozinho sentimental, que muito agrada ao espectador feminino ou romântico.

É claro que a obra é muito valorizada pela interpretação que lhe dão os vários artistas da Companhia e que formam um excelente conjunto.

Laura Abranches, a actriz da «voz de oiro», interpreta com uma intelligência e à vontade a parte principal. A «Tia Francisca» tem nela uma magnifica intérprete. A maneira como faz as transições do riso para o choro, do cómico para o sentimental, são tão rápidas e tão bem feitas, que o público não dá por elas, chorando ou rindo, conforme ella manda. Formidável de verdade, para fazer rir, não precisa recorrer a esgares ou atitudes falsas.

Madalena Sotto, continua a ser uma regular ingénua. Mas não é com ensaiadores como «Ribeirinho» que ella será «alguém» na vida teatral. Tem habilidade, tem vocação, tem figura. Mas falta-lhe o treino de palco e um bom professor que a ensine o que deve fazer. É claro que a sua «Manuela» não é trabalho de grande responsabilidade, mas não são os grandes papéis que fazem os grandes artistas. Madalena Sotto, defendeu-se o melhor possível e agradou à plateia. Cremilda de Oliveira fez rir na «Ana Maria». O papel está-lhe na «caixa», como se costuma dizer em linguagem teatral. Cremilda, que é uma artista da «velha» escola, representou muitissimo bem tôda a sua parte. Laura Fernandes foi digna na «Luiza». Miquelina Rodrigues foi muito verdadeira na «Carlota».

Fernanda de Sousa, que é um belo elemento e Laura Alves, que, sendo nova, vale muito mais do que outras já com treino sufficiente e que não se sujeitam a pequenos papéis, ambas estas actrizes, interpretam duas criaditas gentis e engraçadas.

Erico Braga faz um advogado. Gostei de o ver no papel de «Dr. Fernando Sandoval». Sôbrio, correcto e à vontade. Também o personagem é bastante simpático. «Ribeirinho» está como peixe na água no «Sebastião». Dando a réplica com bastante certeza, tirou efeito de duas ou três respostas, dadas muito a tempo. Gil Ferreira, apresentou uma magnifica caracterização, mas pouco tem que fazer. Alves da Costa foi correcto no «Rafael». Tarquinio Vieira, magnifico

artista do teatro declamado, compoz com grande perfeição o papel de «Pedro». Alvaro de Almeida, foi exacto no tipo de «Pé de Vento». Sacramento, artista de grandes qualidades, foi muito mal aproveitado, tendo-lhe a empresa dado um papel pequenissimo. Não sei porque têm desprezado este artista, quando há outros que não lhe chegam aos «calcanhares» e que estão sempre nos primeiros papéis. Coisas da vida!...

Cenários muito bons e encenação certa.

TRINDADE

Este teatro, que tem estado quasi sempre fechado há um tempo a esta parte, apresenta, de vez em quando, espectáculos bons como sejam os dos bailarinos «Sakarhoff» e os do grupo «Verde Gaio», dirigido por «Francis».

E já que estamos escrevendo sobre este bailarino, seja-nos permitido dizer alguma coisa sobre elle. «Francis» é o nome artistico do primeiro bailarino português. É costume dizer mal do que é nosso para elogiar o que vem do estrangeiro, por isso Francisco Florêncio Graça, adoptou o nome artistico de «Francis», um tanto ou quanto estrangeirado.

O que é feito d'este artista? Porque não trabalha numa das nossas companhias de revista? Porque não ensaia grupos de «girls»? E está então substituido por outros que pouco valem e que dizem «é preciso fazer isto, mas são incapazes de o executar».

Quem não recorda com saúde o grupo de «girls» chefiadas por «Francis» que actuou na Companhia «Satanela-Amaranter»? Que beleza de marcações! Que agilidade das raparigas. E ainda há nos nossos palcos duas delias que começaram os seus passos com «Francis» e se salientam perfeitamente das outras a cujos grupos pertencem.

«Francis» está pôsto quasi de parte, mas, em compensação, apparecem bailarinos estrangeiros que, comparados a «Francis», lhe são iguaes e não se fala senão de les.

Quando voltará «Francis» a trabalhar com a sua magnifica «partenaire» num teatro e assiduamente, já que não lhe deram o lugar de professor de dança no Conservatório e que elle exerceria com proficiencia e dedicação?

Há um tempo a esta parte que se manifestam más vontades contra certas pessoas, olhando-se apenas às simpatias e não aos valores.

Aqui há dias também um jornal da capital publicou um artigo referente ao Teatro de S. Carlos e indicava-se um certo número de artistas amadores de canto para formarem a Companhia. É claro que esses nomes eram os das pessoas «simpáticas» ao autor do artigo.

No entanto, ou propositadamente ou por esquecimento, não foram mencionados outros nomes que todo o mundo lirico português conhece e que já deram sobejas provas do seu valor. Mas, como não fazem parte da «coterie», vá de os pôr de lado, em beneficio das «personnas gratas».

Seja qual fôr a natureza de uma Companhia, deve-se atender sempre «aos valores», pondo de parte as «simpatias» que só servem para prejudicar o público, que é o único sacrificado, pois paga por «lebre» o que lhe impingem como «gato».

UM ESPECTADOR

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

- NACIONAL — 21,50 — «Encruzilhada»,
 APOLO — 20,45 e 25 — «Coiete Encarnado»,
 MARIA VITÓRIA — 20,45 e 25 — «Ribeira Nova»,
 VARIEDADES — 20,45 e 25 — «As Belezas de Sintra»,
 AVENIDA — 21,45 — «A Tia Francisca»,
 COLISEU — 21,50 — Grande Companhia de Circo.

Panorama da Temporada

CINEMATOGRAFICA

O COMBÓIO NO CINEMA

No dia 28 de Dezembro de 1895 o Salão Índio do «Grand Café» encheu-se de público impaciente por conhecer a grande novidade de então: o Cinema deixava a fase de experiência de laboratório para entrar deliberadamente no domínio do espectáculo.

Os irmãos Luiz e Augusto Lumière viam coroados os seus trabalhos com a apresentação dum programa modesto embora, mas riquíssimo de promessas.

A bem dizer, o Cinema nasceu naquele dia — e logo o Combóio apareceu na tela.

Era o quarto número, «A Chegada dum Combóio» («L'arrivée d'un train»). Conhece-se o pormenor saboroso de a assistência ter-se tomado de pânico quando a máquina com as carruagens à trela entrou na gare em grande velocidade...

E desde então nunca mais o Cinema abandonou o Combóio, dando-lhe honras de grande «estrela», capaz de ombrear, graças às qualidades de fotogenia e dinamismo, com a «divina» Garbo ou o galã em moda.

Reconhecer-se-á depressa que não há nisto qualquer exagero, se nos lembrarmos que ele tem sido o principal intérprete, e até único motivo, de alguns filmes que ficaram célebres.

Abel Gance, o realizador-poeta, fez sob o signo do Combóio talvez a sua melhor obra — «A Roda». E outros houve a fixar em imagens inspiradas toda a poesia que escorre do «monstro de aço» que arrasta um mundo consigo e parece gritar o seu desespere como se sentisse a insatisfação da sua vida carrilada, como se fôsse gente!

O italiano Augusto Genina, hoje retirado ou quasi das lides cinematográficas, *adivinhou* como ninguém a alma das gares silenciosas e abandonadas ou rumorejantes sob docel de lenços brancos.

Mas quando se julga o assunto esgotado, outra produção surge e o remoça.

Jean Renoir não hesitou em tomá-lo sobre os ombros, e na «Fera Humana» eis o Combóio a marcar o ritmo da obra, a ser cenário, intérprete, na sua constante missão de separar, juntar, para tornar a separar...

Foca-se nêsse filme a vida dos ferroviários, a influência que o «rail» espalha à sua volta, até onde chega o silvo da locomotiva («Vamos almoçar que já passou o das 11 e 25...»), e o espírito de corporação que une todos os que trabalham com os olhos postos no mesmo horário.

Inúmeros exemplos encontramos nós no cinema americano, como é natural, pois que os filmes retratam quasi sempre a vida social do país em que decorrem — e não está nisto o seu menor interesse —, e o facto de se fazer na América grandes percursos em caminho de ferro torna, de certa maneira, inevitável que alguma parte da acção venha aí a desenrolar-se.

Quando se trata de contar em imagens como foi «criada» a América, lá aparece o Combóio a desempenhar o papel de herói, a abrir caminho entre as flechas dos peles-vermelhas...

Mas nos filmes do Far-West, em que os vaqueiros saltam da sela dos cavalos para os estribos dos combóios... já o herói desce à categoria de animal domesticado.

Para terminar esta breve resenha, queremos-nos referir a um curto documentário que recentemente passou no «Eden» e no qual se ilustra com imagens sugestivas a crise sofrida

pelo caminho de ferro na América e o remédio que lhe foi dado.

À medida que o público acorre a servir-se da camionagem e da aviação, as gares vão-se tornando desertas. Levanta-se o problema: abandonar a luta ou estabelecer a concorrência em outros moldes?

E surgem carruagens cada vez mais cómodas e locomotivas cada vez mais rápidas. As estações voltam a servir-se; o público aflue, naturalmente, aonde melhor é servido. O Combóio continuará como dantes a atravessar o continente americano.

ACTUALIDADES

No panorama da presente temporada, que apresentámos no primeiro número de Janeiro, por um lamentável salto tipográfico não vem mencionado o «Monte dos Vendavais». Por se tratar de um filme de classe, verdadeira obra de excepção, aqui fica o reparo.

— Diz-se algumas vezes que o nível de cultura entre nós é assás baixo. Parece não ser bem assim, se observarmos o êxito que têm tido ultimamente produções como «Pigmalião», «Intermezzo» e, agora, «Rebecca».

Congratulemo-nos com o facto, por todos os motivos e mais êste: distribuidores e exibidores sentir-se-ão, assim, animados a reincidir...

— A revista de cinema «Animatógrafo», cujo mérito não está só em ser a única, instituiu uma Taça para o melhor filme exibido em Lisboa durante o ano de 1940 e duas medalhas a atribuir às melhores interpretações feminina e masculina. Do juri de classificação fazem parte individualidades notáveis, como o grande Almirante Gago Coutinho e o Professor Doutor Reynaldo dos Santos.

Os prémios serão conferidos numa festa a realizar no cinema que apresentou o melhor filme e o anúncio dos vencedores só então terá lugar, de modo que para o público o espectáculo informará dum saboroso imprevisto.

Dêste interessante empreendimento daremos conta no número próximo.

ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

CARTAZ DE HOJE

CINEMAS

- EDEN — 21,50 — «Os tempos mudaram».
 POLITEAMA — Filmes de grande agrado.
 TIVOLI — Estupendos programas.
 SÃO LUIZ — Filmes de categoria.
 CAPITÓLIO — Parque Mayer.
 ODÉON — Programas de bom agrado.
 PALÁCIO — Programas de grande classe.
 CONDES — Filmes sensacionais.
 OLÍMPIA — Desde as 14,50 — Sessões contínuas.
 LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
 CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
 PARIS — Filmes excelentes.
 EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
 CINE-ARTE — Filmes de grande alcance.
 CENTRAL — Praça dos Restauradores.
 REX — Excelentes programas.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 301, II série, de 28 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição Técnica de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 19 do corrente, o projecto do 3.º aditamento à tarifa especial n.º 7 — Passageiros — apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são modificadas as disposições relativas a prazos de validade dos bilhetes de excursão, criados pela mesma tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 290, II série, de 15 de Dezembro, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Maria, pintor de 5.ª classe, reformado n.º 1.661, falecido em 1 de Novembro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Teresa de Jesus, viúva do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 295, II série, de 18 de Dezembro, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Francisco Augusto de Queiroz, chefe de estação, reformado, falecido em 1 de Novembro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria de Jesus Moita, Joaquina Augusta de Queiroz e Cândida Augusta de Queiroz, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 294, II série, de 19 de Dezembro, publica o seguinte:

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Faustino Pinto Salgueiro, empregado de 2.ª classe, reformado n.º 1:102, falecido em 31 de Outubro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Maria Inez Barreto Fialho Salgueiro, Rita, Maria Antónia e Francisco, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 300, III série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Eduardo Augusto Rodrigues, revisor de bilhetes, reformado, falecido em 1 de Dezembro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Emilia Augusta da Costa, viúva do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs)	DJD e DJC
19,32 às 19,45	19,63 m (15.280 Kcs)	DJQ
20,45 às 21,00	25,49 m (11.720 Kcs) e 49,83 m (6.020 Kcs)	DJD e DJC
23,00 às 23,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
1,00 à 1,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias úteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
21,30	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
22,30	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC
1,15	19,63 m (15.280 Kcs) e 29,16 m (10.290 Kcs)	DJQ e DZC

da comissão administrativa de Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim Taborda, inspector principal, reformado n.º 2.011, falecido em 19 de Novembro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Joaquina Rita de Mira Taborda, viúva do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim Alves de Castro, inspector, reformado, do Minho e Douro, falecido em 2 de Novembro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Leonor Gomes de Castro, Isaura Gomes de Castro e Elvira Gomes de Castro, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 5, III série, de 4 de Janeiro, publica o seguinte:

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

José João, guarda rondista, reformado n.º 413, falecido em 16 de Novembro de 1940, à qual se habilita, nesta data, Maria Constança, viúva do mesmo.

António de Almeida, revisor de material, reformado n.º 571, falecido em 6 de Dezembro de 1940, à qual se habilitam

nesta data, Francisca da Silva Gomes, Irene e Julieta, viúva e filhas do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 7, III série, de 9 de Janeiro publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

Carlos Anselmo, contínuo, contribuinte n.º 6:052, falecido em 9 de Setembro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Palmira do Carmo Cruz Anselmo, Luciano, Maria Fernanda e Elsa, viúva e filhos do mesmo.

Francisco da Silva Mansidão, fogueiro da via fluvial, reformado n.º 1:058, falecido em 7 de Dezembro de 1940, à qual se habilitam, nesta data, Amália Alves Mansidão e Mariana, viúva e filha do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 302, III série, de 50 de Dezembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:164 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), capataz, reformado, Jacinto dos Santos, provenientes de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Carminda da Conceição Coelho, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame
Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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, Pôrto 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, Pôrto 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*.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14

(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051

Escritórios PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2542

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

À paraitre prochainement:
MANUEL DU VOYAGEUR EN PORTUGAL
Nouvelle édition, illustrée

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 2 2091/3

Enderço telegráfico: LUSALITE

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. A economia exige a compra do frasco maior.
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA}—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

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

BADEN—SUISSA

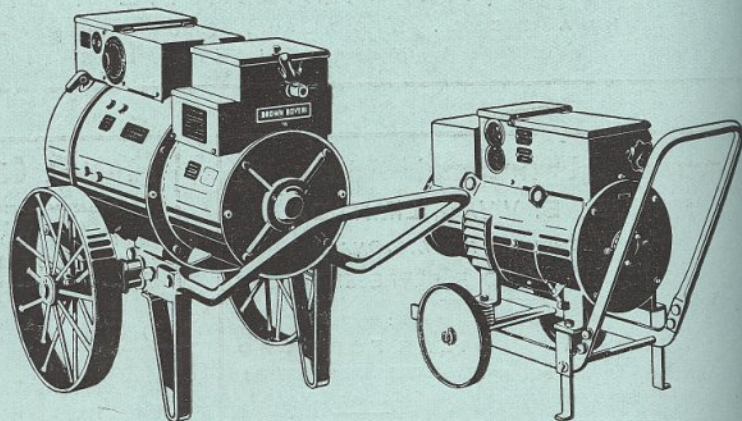
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



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