

DEPÓSITO LEGAL
1942

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

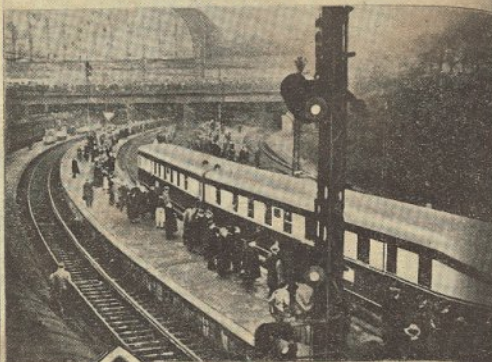
REVISTA QUINZENA L

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

Maybach ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS



O „Voador Hamburguês“ à chegada à estação de Hamburgo.

Um percurso record!

»Os Caminhos de Ferro do Estado Alemão voam pela Alemanha — — — Estamos no limiar de uma nova era da técnica de transportes« — assim e parecidos eram os comentários da imprensa quando a primeira automotora rápida alemã com 2 motores Diesel Maybach de 410 CV percorreu, em Dezembro de 1932, o trajecto Berlim—Hamburgo em 142 minutos. O desenvolvimento posterior confirmou essas declarações.

**MAYBACH-MOTORENBAU
G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN**

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L., LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1

Marítima e Trânsitos, L.^{da}

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

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

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL



**A MÁXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 23194
END. TELEG.: «MARTRANSIT»**



**RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)**

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 1.000.000\$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 do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

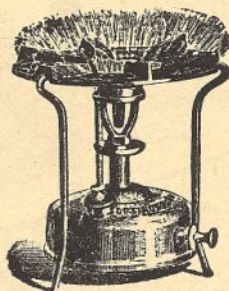
CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

**SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3**

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

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

“A Nova Loja de Candeeiros”



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

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Séca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 27520

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)
Delegado no Pôrto ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1313

1—SETEMBRO—1942

A N O L I V

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

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

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

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
 AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO :

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

COLABORADORES :

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



S U M Á R I O

O lugre bacalhoeiro «Groenlândia»	397
A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no momento actual, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	399
Costa do Sol, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	400
Notas da Quinzena	402
Linhas estrangeiras	403
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	404
Praça de Touros do Campo Pequeno	408
Vida Ferroviária	408
Linhas Portuguesas	408
A guerra e os transportes ferroviários	408
Publicações recebidas	409
Há 50 anos	409
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	410
Viagens e Transportes	411
Parte oficial	412



O lugre bacalhoeiro «Groenlândia»

(Do livro «Os Grandes Trabalhadores do Mar», do jornalista Jorge Simões)

A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no momento actual

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

TEM sido sempre norma minha ao criticar seja o que fôr, fazê-lo sempre com a maior sinceridade, procurando para isso conhecer bem os assuntos que pretendo criticar, de forma a ficar de bem com a minha consciência e poder, assim, contribuir para o interesse commum, isto é, o interesse do público, essa grande massa anónima que trabalha de dia e de noite, muitas vezes em serviços árduos e espinhosos, em que arrisca a própria vida, para que todos nós possamos disfrutar uma melhoria de bem estar.

Creio ter atingido sempre este meu objectivo.

Vem isto a propósito do esforço notável que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está fazendo neste momento, para assegurar dentro dos limites do possível, o transporte de todos os passageiros e de todas as mercadorias que para isso se apresentam nas linhas que explora.

De facto, o esforço tem sido colossal, pelo que são dignos dos melhores elogios todos os que para isso têm contribuído, desde o mais modesto carregador até às pessoas de mais elevada categoria da Companhia, e que são as que compõem o seu Conselho de Administração.

Tem sido sempre convicção minha, como publicamente o tenho afirmado muitas vezes, que os ferroviários portugueses são tão bons como os ingleses, e estes são considerados os melhores do Mundo, e por isso não me tem causado surpresa que os ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tenham conseguido produzir um rendimento de trabalho tão notável em todos os transportes, quer de passageiros, quer de mercadorias, a-pesar-da grande escassez de carvão, dificuldades na aquisição de lenha e de todos os restantes combustíveis, óleos e matérias de muitas e várias espécies, indispensáveis à indústria dos transportes em caminhos de ferro.

Fiel aos meus princípios de justiça, não ficaria bem com a minha consciência, se não viesse publicamente dizer estas verdades justas e bem merecidas.

É certo que se poderia ter feito em tempo oportuno uma melhor provisão de carvão, como

muito acertadamente fizeram as Companhias Reunidas Gás e Electricidade, mas pondo de lado este facto, é inegável que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está fazendo, neste momento difícil para todos, um esforço digno de registo em beneficio da economia Nacional, como está sendo reconhecido pelo governo e por todo o público em geral.

Sendo difícil hoje a aquisição de carvão, como é por todos reconhecido, devido à gravíssima situação que o Mundo inteiro atravessa, tornou-se por isso absolutamente indispensável recorrer-se em grande escala ao consumo da lenha, consumo que regula em média por cerca de 1.500 toneladas por dia — e cortar-se 1.500 toneladas de lenha nas matas e pinhais, prepará-la em condições de se consumir nas máquinas que rebocam os combóios, transportar a lenha para as estações mais próximas, e proceder-se diariamente à carga e descarga pelo menos de 150 vagons, é, de facto, um esforço muito grande, que só uma organização muito perfeita neste serviço, e o apoio enérgico do Governo pode ter levado a bom termo tão importante missão do mais alto interesse público, a que anda ligada toda a economia Nacional.

É de justiça, porém, dizer-se que estes resultados seriam de impossível realização, se a Companhia não tivesse a seu lado o apoio firme do Governo e a vontade de ferro de Sua Ex.^a o Senhor Engenheiro Duarte Pacheco, muito digno Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que ao serviço dos transportes em caminho de ferro — porque se trata dum serviço de interesse público — tem posto o melhor da sua muita inteligência e saber, como num curto espaço de tempo o país terá conhecimento, e muito especialmente aquêles que têm capitais empregados na Companhia, visto tudo indicar que, em face do grande aumento de receitas que tem havido, facilmente poderá sair uma verba de três ou quatro mil contos para remunerar o Capital accionista, como pretende e deseja Sua Excelência o Senhor Engenheiro Duarte Pacheco, capital este que há mais de 50 anos não recebe remuneração alguma, ou seja desde 1889!



ESTORIL — Vista panorâmica

Costa do Sol

Por REBELO DE BETTENCOURT

ESTÁ reservado a Portugal um grande futuro turístico. Ao seu clima incomparável, às suas paisagens, aos seus monumentos, às suas cidades limpas, alegres, pitorescas, às suas vilas curiosas e às suas aldeias, aos seus costumes característicos, há ainda a acrescentar as suas águas minerais e medicinais, este sol magnífico, dádivo, espalhando oiro e bênçãos, os nossos vinhos nobres, e as nossas lindas praias. Tudo o que há de melhor no mundo se encontra no nosso país. E podemos, ainda, orgulharmo-nos de possuir o que os outros não podem ostentar.

Lisboa, cabeça do Império e, sem dúvida, o mais lindo pôrto da Europa, graças ao largo estuário do Tejo, dispõe de condições excepcionais quer para o chamado turismo de passagem quer para o turismo com demora. Para essas condições excepcionais concorre principalmente a linha de Cascais.

A linha de Cascais é extensa. Sobre ela se debruçam, com graça singular, dezenas e dezenas de aglomerados de casas — e a maior parte delas à antiga portuguesa — mas são os Estoris que a dominam, que chamam sobre si as atenções dos que nos visitam. Há quem diga mesmo que os Estoris são o maior título de glória de Lisboa. Quem tal afirma não comete exagero. E a prova é que a capital que, ainda há anos, parecia estar zangada com o rio e construía, em virtude do seu misterioso amuo, os novos bairros longe do litoral,

começa agora, felizmente, a aproximar-se do Tejo, e dentro de curto lapso de tempo, depois de construído o bairro novo de Pedrouços, depois da ligação dêste com Algés, avançará velozmente pela linha de Cascais, absorvendo o Dáfundo, a Cruz Quebrada, etc.. É êste o destino de Lisboa, o destino magnífico e glorioso a que não poderá já fugir. E os Estoris, arredores de Lisboa, perderão, por completo, a sua subalternidade. Lisboa, talvez, é que passará a ter, então, a categoria de subúrbio dos Estoris.

Sala de visitas de Portugal ou salão de entrada da Europa, os Estoris, ou a Costa do Sol, como, há tempos, vêm sendo designados, constituem para o país uma lição de turismo, a que ninguém pode ficar indiferente. O turismo é já uma ciência e, ao mesmo tempo, uma arte. Como ciência, exige saber, competência, um enciclopedismo vasto; como arte, não pode alheiar-se de modo algum de tudo aquilo que pode representar para todos, nós um motivo de encanto, de tudo aquilo que deve constituir um elemento da suprema alegria de viver.

A linha de Cascais, depois da sua electrificação, deu um grande e decisivo passo em frente na indústria do turismo. A «Costa do Sol» antecipou-se, com êsse notável melhoramento, a muitos centros estrangeiros de turismo. E realizou, entre nós, uma conquista admirável. Depois, a organização hoteleira, que é modelar, soube atrair e prender os turistas mais exigentes. Em Portugal já se sabe receber. Em Portugal já há hotéis. E a Costa do Sol, que não precisa de ser crismada com nomes estrangeiros, é uma estância de turismo incomparável, única no seu género não só em Portugal mas em tôda a Europa. Os estrangeiros mais viajados que nos têm visitado são os primeiros a afirmá-lo. Por sua parte, os portugueses que mais têm andado pela Europa são da mesma opinião.

Costa do Sol! Glória e orgulho de Lisboa! É na Costa do Sol que Portugal principia e é também lá — com que orgulho devemos confessá-lo! — que a Europa (não a Europa em guerra, evidentemente) principia também.

A natureza e o homem trabalharam ali em comum e entenderam-se perfeitamente. Os homens que estão à frente dos destinos e dos progressos da Costa do Sol, depois de terem viajado no estrangeiro para poderem ver com melhores olhos a nossa terra, souberam fazer do turismo uma arte e uma ciência, uma e outra encantadoras, uma e outra impondo-se, como lição proveitosa, aos próprios estranhos.

Depois da guerra, Portugal vai ser um grande centro de turismo. Lisboa, cabeça do Império Português, vai ser também, sob o mesmo ponto de vista turístico, a capital da Europa. Exageramos? Não passa duma utopia a nossa afirmação? Mas compete-nos a todos nós, os que amamos Lisboa e acreditamos no futuro de Portugal, converter em realidade o exagêro e a utopia. E será com a colaboração da Costa do Sol — glória de Lisboa! — que chegaremos em breve a essa realidade magnífica.

Da Revista «Viagem»



CASCAIS — Boca do Inferno

Notas da Quinzena

O Brasil em guerra. A nobre e fraterna atitude de Portugal

O Governo português foi, no domingo, 23 de Agosto, oficialmente notificado pelo embaixador do Brasil em Lisboa, sr. dr. Artur Guimarães de Araújo Jorge, da entrada do Brasil na guerra e das razões que levaram o seu governo a tomar aquela atitude. O sr. Dr. Oliveira Salazar, após ter conferenciado em Cascais com o Chefe do Estado, reuniu no Palácio de S. Bento o Conselho de Ministros, tendo sido fornecida à Imprensa a seguinte nota oficiosa:

«O Conselho de Ministros, reunido expressamente para tomar conhecimento da declaração oficial do Governo dos Estados Unidos do Brasil de se considerar este país em estado de beligerância com a Alemanha e a Itália, em consequência de actos praticados contra a navegação mercante brasileira, resolveu encarregar o Embaixador de Portugal no Rio de Janeiro de fazer àquêlê Governo a seguinte comunicação:

«O Governo português, para quem a posição jurídica assumida por Portugal no presente conflito nunca significou, como já mais de uma vez foi dito, quebra dos vínculos históricos que o prendem a outros países, mais obrigado se sente para com o Brasil, com o qual os estreitos laços de sangue tornam as relações inalteráveis. No momento em que o Brasil se encontra envolvido na guerra, o Governo toma a peito exprimir-lhe, em nome do povo português, os seus sentimentos de fraterna estima, de solidariedade moral e de emoção sincera com que acompanha o povo irmão na atitude de sacrificios que assumiu na defesa do que considera sua honra e seu direito.»

No mesmo dia o sr. General Carmona enviou ao sr. Presidente Getúlio Vargas, o seguinte telegrama:

«Sua Excelência Doutor Getúlio Vargas, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro.

No momento em que recebo comunicação oficial de se encontrar o Brasil em estado de beligerância quero ser intérprete junto de Vossa Excelência e do povo brasileiro dos meus sentimentos fraternos e dos do povo português que acompanha a nobre Nação Brasileira com a maior emoção neste momento histórico da sua vida.»

Alfredo da Silva

F ALECEU em Lisboa, na tarde de 22 de Agosto, um grande industrial, a quem o país deve inúmeros e valiosos serviços. Chamava-se simplesmente Alfredo da Silva, mas o seu nome enchia de dignidade e de prestígio todas as empresas industriais e comerciais de que fazia parte. Ninguém o excedeu como homem de acção. Ninguém manteve, como éle, até ao seu ultimo dia de vida — e Alfredo da Silva attingira 71 anos de idade — tanta lucidez de espirito e tanta energia. Mesmo doente e próximo da morte nunca deixou, pode dizer-se sem exagero, de trabalhar e de pensar nos seus negócios.

Tendo começado a sua vida comercial como simples empregado da casa Burnay, entra, anos depois, para a fábrica Aliança Fabril. A seguir, fundiu a Aliança Fabril com a União Fabril. Nasceu assim a C. U. F. Funda mais tarde a Sociedade Geral de Transportes, cria a «Tabaqueira», toma conta dos Estaleiros do Porto de Lisboa e deixa em construção duas fábricas. Era prodigiosa a sua actividade. A vila do Barreiro deve-lhe a sua importância pois nas grandes fábricas da C. U. F., ali instaladas, trabalham 7.000 operários.

O seu funeral, em que se incorporaram muitas e muitas centenas de pessoas e em que se viam representadas todas as classes sociais do país, constituiu uma grande e invulgar manifestação de pesar. Foi bem digna dela o homem que soube enriquecer o país.

A família enlutada, e em especial a seu genro, sr. Manuel de Melo, os nossos sentimentos de condolência.

Jorge Colaço

D ESAPARECEU do numero dos vivos o grande artista Jorge Colaço. Era uma das figuras mais curiosas e mais distintas da sociedade portuguesa. Caricaturista de fino e, por vezes, causticante humorismo, deixa como azulejista, uma obra de singular mérito, espalhada por todo o país. No Palácio de Windsor, em Londres, no Palácio da Sociedade das Nações, em Genebra, no Vaticano e em vários edificios do Brasil, da Argentina e Uruguai existem também decorações em azulejos assinadas com o seu nome.

Jorge Colaço era o chefe de uma familia illustre. Casado com a notável poetisa D. Branca de Gonta Colaço, era pai do illustre escritor Tomaz Ribeiro Colaço e da distinta escultora D. Ana de Gonta Colaço.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O Conselheiro Dr. Wiens, do Ministério das Comunicações do Reich, apresentou numa revista um projecto ferroviário, que procura solucionar os grandes problemas do tráfego.

O Dr. Wiens parte do princípio de que somente os caminhos de ferro podem estabelecer as comunicações entre pontos muito distanciados. Segundo as suas ideias, os caminhos de ferro de longo curso, que serão possivelmente de quatro vias, devem absorver as principais correntes de tráfego da Grande Alemanha, enquanto que os caminhos se encarregarão de transportar as mercadorias que devem ser conduzidas a distâncias menores. O autor do projecto pensa na construção de uma linha ferroviária de quatro vias que, partindo da bacia do Donetz e passando pela Ucrânia e pelo Governo Geral, se dirigirá ao distrito industrial da Alta Silésia, a Berlim e à zona do Ruhr. A Alta Silésia será o ponto de partida de uma comunicação da Marca Oriental com a Suíça e com a Itália, e do Protectorado com a Alemanha do Sul. Berlim será o ponto central das linhas do Báltico e da Alemanha Central, enquanto que a região do Ruhr será a base do abastecimento de toda a Europa Ocidental, com ligação para os portos de exportação para o ultramar.

ESPAÑA O Ministério das Obras Públicas de Espanha anunciou a arrematação do trecho Boó-Saron do caminho de ferro Santander-Mediterrâneo e a dos primeiros trechos da secção Santander-Boó, que é a última das sete de que constava o caminho de ferro que está por concluir.

O custo das obras de fabrico e terraplanos desta secção, que mede sessenta e dois quilómetros e meio, é de 120 milhões de pesetas, e os carris, agulhas, telefones e em geral todas as obras de superestrutura, somarão mais 12 milhões. Em média, cada quilómetro de linha valerá 2.136.000 pesetas. Para este custo influem muito o acidentado do terreno, que eleva a 33 o número de túneis, que medirão cerca de vinte mil metros, isto é, mais de 25 por cento da extensão total deste sector. Na linha existem, além disso, 11 viadutos e três pontes.

Neste trecho seguir-se-há o mesmo sistema que no resto do caminho de ferro, no qual se empregaram túneis e obras de fábrica aptos para via dupla e exploração para simples via. Desta forma, quando as necessidades do tráfego o tornem necessário, será fácil dotar o caminho de ferro com dupla via. Este sector começa em Santelices, estação situada a 113 quilómetros de Burgos.

Todas as obras, incluindo os túneis e as pontes,

devem ficar prontas em quatro anos. O caminho de ferro Santander-Mediterrâneo, que começou a ser estudado com verdadeiro interesse no ano de 1906, terá uma grande importância estratégica e económica.

Em virtude da Lei de Ordenação ferroviária, ficou incorporado na Rede Nacional de Caminhos de Ferro.

— A Companhia de Tranvias (carros eléctricos) e Caminho de Ferro de Valência resolveu construir nesta cidade um metropolitano.

O projectado metropolitano procura fazer a ligação subterrânea dos carros eléctricos desta Companhia e do caminho de ferro de Vilanova de Castellon, permitindo aos passageiros a comodidade de poderem desembarcar no centro da cidade.

INGLATERRA O combóio inglês de luxo «Coronation Scot», que é, sem dúvida, o mais célebre do mundo, suspendeu, devido à guerra, os seus serviços, entre Londres e a Escócia.

— Os conselhos de administração das grandes companhias de caminhos de ferro da Gran-Bretanha fundaram nada mais nada menos do que 50 «Pousadas para ferroviários». Destinam-se principalmente aos condutores e outros empregados dos caminhos de ferro que ao cabo de um trajeto durante o dia ou durante a noite, se encontram longe das suas habitações.

Uma das mais modernas dessas Pousadas foi inaugurada o ano passado em Carlisle pela companhia «London, Midland and Scottish Railway».

As instalações oferecem magníficas comodidades e em tudo se verifica o maior aseo.

PRÚSSIA A linha Petersdorf-Oberschreiberhau, em Riesengebirg, que é a linha de caminho de ferro de maior altitude da Prússia, festejou em Julho o quadragésimo ano da sua existência. Foi inaugurada em Oberschreiberhau e bem depressa levada mais adiante, até Grünthal; através da cadeia de Riesengebirg. A estação a maior altitude desta linha é a de Jakobsthal. Depositavam-se nessa altura todas as esperanças num grande aumento de tráfego por esta nova linha de montanha. As mais optimistas esperanças foram, porém, ultrapassadas pois a então discreta aldeia de fabricantes de vidro, Schreiberhau, se transformou num dos mais célebres sanatórios.

Caminhos de Ferro da Beira Alta

Comunica-nos esta Companhia que começou a fazer o seguinte serviço suplementar de combóios, nas datas a seguir indicadas:

Desdobramento do combóio 18, desde Pampilhosa, de 30 de Agosto a 5 de Setembro.

Desdobramento do combóio 206 (com origem em Figueira), nos dias 30 e 31 de Agosto e 1 de Setembro.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LVII

Pela «U. P.» sabe-se que o informador oficial do Ministério da Aeronáutica comunicou que esquadrilhas de bombardeiros ingleses sobrevoaram o Norte da França, lançando grande quantidade de bombas sobre fábricas de munições, entroncamentos e estações ferroviárias, aeródromos e outros importantes objectivos militares. Foram incendiadas duas fábricas de munições e destruídos total ou parcialmente três estações e entroncamentos ferroviários. Em dois aeródromos alemães destruíram-se ou danificaram-se quatro bombardeiros e três «caças» e atingiram-se as respectivas instalações.

— Diz a «R. R.» que o Ministério das Comunicações inscreveu no seu orçamento uma importante soma para a construção dum novo trço ferroviário no Poloponeso.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que Kleimann, secretário de Estado do Ministério das Comunicações do Reich, solicitou a demissão, por motivos de saúde. O «Führer» aceitou o pedido e nomeou para o cargo vago Ganzenmueller, director principal da secção oriental dos caminhos de ferro de Poltava.

— «R. R.» diz que o jornal «Svenska Daglebadet» informa do seu correspondente em Nova-Iorque, que todos os combóios de luxo norte-americanos serão suprimidos.

— A «E. T.» diz que os «caças» da R. A. F. destruíram três aviões alemães sobre os aeródromos de onde partem para atacar a Gran-Bretanha. Foram também atacadas pistas, comunicações ferroviárias e combóios de mercadorias.

— Pela «R. R.» sabe-se que o Comando Supremo Alemão anuncia que, depois de violentos bombardeamentos, efectuados contra as forças soviéticas cercadas no sector de Kupiansk e Isjum, formações da arma aérea de bombardeamento horizontal e a pique atacaram as comunicações ferroviárias e as retaguardas do inimigo, causando graves destruições em importantes entroncamentos ferroviários, no edificio duma gare e atingido, ainda, um combóio em marcha. Vaças sucessivas de aviões atacaram igualmente uma gare de Wo-

reonesch e uma fábrica de motores de avião, provocando graves incêndios. Além disso verificavam-se violentos duelos aéreos entre caças alemães e russos, no decurso dos quais, só no sector meridional, foram abatidos vinte e oito aparelhos russos.

— Diz a «U. P.» que no sector de Smolensko, as tropas russas de paraquedistas fizeram ir pelos ares quatro combóios que transportavam tropas e abastecimentos. Morreram mais de 1.500 soldados alemães.

— Pela «R. R.» sabe-se que se registou um incidente ferroviário na linha de Gjoer-Sopron-Ebenfurth, onde um combóio expresso chocou com um omnibus. Deplora-se três mortes e numerosos feridos.

— A «E. T.» diz que aviões «Spitfires» do Comando de «Caças» escoltaram «Boston», para bombardear objectivos em território ocupado pelo inimigo. Os aviões dirigiram-se para Dunquerque. Observaram-se explosões de bombas nos cais, docas, instalações, sendo, também, atingidas directamente as linhas férreas e um grande navio de abastecimento que se encontrava nas docas. Os «Boston» que levantaram vôo atacaram um aeródromo inimigo, na Bretanha. Os aviões não encontraram aparelhos inimigos, mas mais tarde, travaram-se combates sendo os nossos aviões atacados por «caças» inimigos, no regresso. Os «Spitfires» abateram dois «caças» inimigos, que caíram no mar. Os bombardeiros regressaram destas duas operações, mas, nas operações da noite, perdeu-se um dos «caças». Aviões do Comando de Bombardeiros colocaram minas em águas inimigas. Aviões do Comando de «Caças» atacaram aeródromos e objectivos ferroviários na Holanda e no Norte da França. Nêstes ataques, foram destruídos dois aviões inimigos. Não regressaram à base dois dos bombardeiros.

— Diz a «E. T.» que bombardeiros atacaram a base de submarinos inimiga de Saint-Nazaire. Foram colocadas minas nas águas inimigas. «Bostons» e «Hurricanes», do Comando de «Caças», atacaram aeródromos e objectivos ferroviários no Norte da França e Bélgica. Das operações nocturnas, não regressou à base um avião do Comando de «Caças».

— A «D. N. B.» diz que poderosas formações aéreas bombardearam, com êxito, um aeródromo, perto de Murmansk, na baía de Kendalakecha. O caminho de ferro de Murmansk voltou a ser atingido por bombas. Em combates aéreos, o inimigo perdeu dez aviões. Ataques nocturnos de aviação visaram aeródromos e instalações ferroviárias, na região de Moscovo.

— Segundo a «R. R.» anunciam de fonte bem informada que está sendo construída uma estação eléctrico-ferroviária, que fará a ligação entre Mandalay e a Indochina.

— Diz a «E. T.» que bombardeiros «Boston», escoltados por muitas esquadrilhas de caça, bombardearam os cais ferroviários de Hazebrouck. Foram destruídos seis «caças» inimigos. Todos os bombardeiros regressaram sem novidade, mas faltam cinco «caças».

— «R. R.» diz que a imprensa turca, comentando o envio do material ferroviário alemão para a Turquia, sublinha que este envio significa a amizade existente entre a Alemanha e o povo turco, sendo ainda uma grande demonstração do poder industrial alemão, que, apesar das suas energias industriais se encontrarem concentradas no fabrico de material de guerra, consegue, todavia, fazer remessas de material ferroviário do mais moderno.

— Pela R. R. sabe-se que o ministério das Comunicações grego concedeu quinhentos milhões de dracmas para a construção do caminho de ferro que ligará o Centro Agrícola «Agrinion» com o porto de Amfilokhia.

— Telegrama de Zurich da E. T. diz que segundo o jornal «Tribune de Genève», morreram quarenta pessoas, incluindo vários alemães, quando, recentemente, explodiu uma mina sob o combóio de Cherburgo-Paris. Muitos passageiros eram soldados do Reich que iam de licença. As autoridades alemãs deram ordem para os civis guardarem as linhas férreas em volta de Paris.

— Em telegrama de Londres, com data de 29 de Julho a E. T. comunica que novamente foram bombardeados os aeródromos inimigos dos Países Baixos e que aviões do comando de caças, em patrulhas ofensivas, atacaram igualmente, comunicações ferroviárias e outros objectivos na França ocupada, assim como a navegação inimiga, perto da costa francesa.

— O comunicado de Berlim de 31 do mês findo, transmitido pela D. N. B. comunica que a última grande linha ferroviária da U. R. S. S. para o Cáucaso foi cortada com a tomada de Proletarskaya. A importância da referida linha baseava-se, principalmente, no facto de ser por ela que se fazia o transporte de mercadorias do Oeste do Cáucaso para a parte restante da União Soviética. A linha Novorossisk a Estalingrado, que tem um comprimento total de 650 quilómetros, aproximadamente, possui duas vias até Tichoreskaya, onde corta o importante caminho de ferro de Rostov.

Melhoramentos introduzidos na linha de Tichoreskaya a Estalingrado deviam ter, como consequência, aliviar a linha de Baku, que passa por Rostov e que está engorgitada por transportes em massa.

Os transportes destinados a outros centros do território para o Donetz e para Moscovo deviam ser desviados em Tichoreskaya e dirigidos pela via mais curta, por Estalingrado. A linha Novo-

rossisk-Estalingrado servia, especialmente, para o transporte de petróleo, de cimento, de cereais e de materiais de construção. Assim a interrupção desta via de comunicação tem enorme importância para toda a economia da U. R. S. S.. Presentemente, os soviéticos estão privados, em grande parte, dos seus petróleos, transportados por carris. A navegação no Volga, por meio da qual ainda se assegura o abastecimento de petróleo, é continuamente alvo de ataques da aviação alemã.

No dia seguinte anunciava-se que os alemães transpuzeram a linha férrea Krasnadar-Estalingrado e ocuparam o entroncamento de Salzak.

— A D. N. B. informa que nos violentos combates travados no sector do Don, aviões destruidores alemães vibraram um golpe eficaz nos serviços de reforço bolchevista. Uma esquadrilha de aparelhos do tipo «Messerschmitt» atacou uma importante linha ferroviária com bombas e armas de bordo. Os carris foram arrancados. Três locomotivas descarrilaram e catorze vagões de mercadorias foram incendiados.

Em consequência deste ataque, a linha foi bloqueada. Mais nove combóios, carregados de material de guerra e de carburante, foram obrigados a parar pelos destroços dos vagões e das locomotivas descarriladas e incendiados, ficando também imobilizados, visto que a via estava destruída na sua retaguarda. Quando a infantaria alemã avançou ao longo da linha, os nove combóios carregados, caíram, indomnes, em seu poder.

— A D. N. B. diz que a arma aérea continuou os seus ataques contra os movimentos de retirada do inimigo e que num ataque nocturno contra Rostov, foram provocados extensos incêndios na cidade e na zona da estação ferroviária.

— Do comunicado de Berlim que nos transmite a D. N. B. recortamos alguns pormenores acerca da tomada de Vorochilovgrado: «Os 45.000 habitantes que contava Vorochilovgrado em 1928 — chamada então Lougansk — multiplicaram-se para 220.000 dez anos mais tarde quando a cidade modificou o seu nome em honra do marechal Vorochilov, que ali nasceu. Dão o seu carácter à paisagem as fábricas, altos fornos, linhas de alta-tensão e vias férreas, situados num terreno que ainda, recentemente, era uma estepe. Uma densa população operária fixou-se em volta das suas indústrias, múltiplas e de carácter extremamente variado. Encontram-se ali, ao lado das fundições, oficinas mecânicas, fábricas de locomotivas, centrais eléctricas, etc..

«Uma densa rede de estradas liga a cidade com outros aglomerados da bacia do Donetz, enquanto o caminho de ferro que a atravessa assegura a ligação com as linhas Moscovo-Rostov e Moscovo-Kharkov. De Gorlowka, «terminus» dum «pipe-line», que a liga a Rostov, a cidade é alimentada

de petróleo. Dali os caminhos de ferro conduzem o carvão e os produtos industriais para o centro da Rússia, para Rostov, Taganrog, Mariopol, etc. A cidade situada na confluência de dois pequenos rios desempenhou papel de certo relêvo na história da guerra civil.

«No sector meridional da «frente» Leste formações motorizadas perseguem o inimigo, a Leste do Donetz, em direcção ao Baixo Don. Foi ultrapassada a linha férrea da região do Donetz para Stalingrado.»

— Diz R. R., no seu comunicado de frente Leste que as tropas alemãs e aliadas, continuando o seu avanço impetuoso tomaram de assalto as cidades de Jeisk e Armavir. Além disso foi ocupado o importante entroncamento ferroviário de Timochvslaja, na linha Rostov-Krasnodar.

— Diz a U. P.-E. T. que esquadilhas de bombardeiros ingleses, escoltados por «caças», sobrevoaram o Norte da França, atacando estações e linhas ferroviárias, entroncamentos, fábricas de material de guerra e aeródromos. Foram destruídos muitos aparelhos, em terra, e seriamente danificados três hangares. Num dos aeródromos, foi pelos ares um depósito de combustível. Duas fábricas de munições sofreram grandes estragos e incêndios. Parte de um comboio de mercadorias foi atingido e ficou destruído.

Outras esquadilhas também estiveram activas, sobre o Norte da França e bombardeiros da R. A. F. atacaram uma geradora eléctrica.

— A D. N. B. informa que poderosas formações da aviação atacaram na região de Rostov as tropas e colunas de camiões soviéticos em marcha. O efeito desta acção, executada em vagas sucessivas, foi desastroso. Os repetidos ataques da «Luftwaffe» visaram, sobretudo, as linhas de caminho de ferro que se dirigem de Rostov para o Sul. Essa rede ferroviária, assim como todas as instalações a ela pertencentes sofreram destruições terríveis, em consequência da acção das bombas de grosso calibre.

Por seu lado, o sistema ferroviário dos soviéticos, do sector médio da «frente» Leste, principalmente a linha que conduz de Moscovo para Sudoeste foi, alvo de acções de bombardeamento. Grande número de aparelhos que tomaram parte nestes ataques era «stukas». Os comboios parados por efeito das destruições causadas nêles próprios ou nas vias foram alvo de ataques sem tréguas. Três deles, carregadíssimos, foram destruídos.

— A E. T. em comunicado de Londres informa que em consequência do ataque aéreo britânico, foram desorganizados os serviços de transporte ferroviário, que servem para abastecimento de material de guerra, na França ocupada. Foram destruídas todas as locomotivas, que serviam para

os comboios de mercadorias, em volta de Paris e na zona industrial de Lille.

Muitas dessas locomotivas destruídas obstruíram, durante largo tempo, o tráfego ferroviário, na extensão de quilómetros. Um aviador americano, incorporado no Comando de «Caças», atacou três comboios, na região de Lems, conseguindo deter a marcha de dois deles.

— R. R. diz que em Brioni se realizou uma conferência entre delegados da Itália, Alemanha, Hungria e Croacia, para fixar-se o novo estatuto da Companhia dos Caminhos de Ferro Danubio-Sava-Adriático, em seguida à união da Austria à Alemanha e da dissolução do Estado Jugoslavo. Estavam também presentes os representantes dos accionistas da Companhia.

— Diz a D. N. B., em telegrama, que aviões de combate do Reich atacaram, em vôos rasantes, numerosos entroncamentos ferroviários e pontes, na Inglaterra central. Estações, cais e vias foram destruídos. Uma ponte de caminho de ferro, perto da cidade de Lowestff, foi danificada. Os aeródromos da mesma região também foram alvejados. Um grupo de vinte aparelhos, que se encontrava no solo, foi atacado, por bombas e com as armas de bordo. Manifestaram-se incêndios, que destruíram alguns aviões.

No território do Cáucaso foi tomado o entroncamento ferroviário de Tichoresk e a linha férrea, a Noroeste da cidade, atingida em larga «frente». Formações rápidas das divisões de infantaria prosseguem no seu avanço para o Sul. Formações de destruição da arma aérea apoiam, mediante ataques rasantes, as tropas blindadas, que alargam as testas de ponte constituídas no Kuban.

Ao sul de Vorochilovsk, formações rápidas cortaram, no seu avanço para o Kulban, a grande linha férrea entre o Mar Negro e o Mar Cáspio.

Ao Norte do Sal, o ataque das tropas alemãs e romenas faz bons progressos. Formações romenas tomaram parte, de maneira particular, nos êxitos conseguidos neste sector.

Na grande curva do Don foram destruídos 25 «tanques» adversários durante contra-ataques soviéticos que foram repelidos.

De noite, a aviação prosseguiu nos seus ataques contra as instalações ferroviárias, na retaguarda do território inimigo, atingindo estações.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego

Foi nomeado delegado do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego o tenente-coronel de artilharia João Braz de Oliveira. Esta nomeação é feita por um período de três anos e poderá ser renovada por igual período, mediante confirmação dada em portaria ministerial.

— Diz a «*Ü. P.*» que poderosas esquadilhas de bombardeiros ingleses atacaram, com extrema violência, os aeródromos alemães do Norte da França e da Holanda, assim como entroncamentos e linhas ferroviárias e ainda outros importantes objectivos militares, nos quais se registaram destruições e incêndios. Foram destruídos muitos aparelhos pousados no solo.

— Pela «*D. N. B.*» o Supremo Comando das Forças Armadas Alemãs informa que as comunicações com as retaguardas dos soviéticos, assim como as linhas férreas, foram, de novo, atacadas pela aviação de combate alemã, no sector médio da «*frente*» Leste. Numerosas explosões destruíram as estações e as vias. Desta maneira, as acções da aviação alemã, que, há dias, se dirigem com particular intensidade contra os meios de comunicação, naquele sector, atingiram gravemente os transportes do inimigo. A condução de reforços está sofrendo bastante. Numerosos combóios, carregados de material de guerra, de toda a espécie, e que se dirigiam para as linhas da «*frente*», foram destruídos pelos bombardeamentos. Em combates aéreos, foram derrubados seis aparelhos soviéticos, naquele sector.

— A «*E. T.*» diz que nos ataques a Colónia as zonas mais atingidas são as da parte ocidental dos subúrbios e a área industrial, na margem esquerda do rio. Foram também, profundamente atingidas, sofrendo grandes estragos, as instalações ferroviárias, provocando a interrupção do tráfico.

— Pela «*E. T.*» sabe-se que um comunicado italo-alemão, publicado em Atenas, anuncia a execução de um número não especificados de reféns gregos a seguir a uma sabotagem ferroviária em Miosia, perto de Atenas, a ameaça com represálias mais severas.

— Pela «*R. R.*» sabe-se que o tráfego ferroviário de mercadorias entre a Grécia e a Turquia, em seguida ao acôrdo tomado entre os órgãos competentes gregos e turcos, será restabelecido brevemente.

— A «*E. T.*» diz que a emissora de Praga refere que o cadáver de Heidrich foi transportado do castelo daquela cidade para a principal estação de caminho de ferro, afim de ser transferido para a Alemanha. Os chefes de família receberam ordem para colocarem bandeiras negras ou as bandeiras da Alemanha e do Protectorado com crepes nos prédios. Os operários foram intimados a assistir às cerimónias fúnebres que se realizaram.

— Segundo a «*R. R.*» comunicam de Rangum: As autoridades nipónicas decidiram a construção duma linha de caminho de ferro eléctrica, que deverá ligar Taunggy — a sudeste de Mandalay — a Hawoi. Graças a esta linha de caminho de ferro, que terá um comprimento de 1.100 quilómetros e cuja construção exigirá a despesa de 260 milhões

de yen, os japoneses poderão explorar os ricos jazigos de estanho, chumbo e tungstenio que se encontram sobre o alto planalto do estado de Chan, a leste de Mandalay. As autoridades nipónicas decidiram explorar os recursos hidroeléctricos da Birmânia. Até agora a Birmânia contava 174 centrais de força motriz, produzindo apenas 93.000 kws., dos quais somente 17.000 são fornecidos pelas centrais hidroeléctricas. Segundo os japoneses, os cursos de água da Birmânia podem fornecer mais de três milhões de kws.

— A «*Ü. P.*» diz que na «*frente*» de Leninegrado, guerrilhas russas provocaram destruições nas linhas de abastecimento do inimigo, dinamitando pontes, cruzamentos ferroviários e depósitos de gasolina e de víveres.

— Segundo a «*Ü. P.*» o informador militar disse que as tropas chinesas continuam ainda de posse de cem quilómetros do caminho de ferro Che-Kiang-Kiang-Si, entre Shang-Jao e Kwei-Ki, apesar destas duas cidades terem caído em poder dos japoneses. Acrescentou que a resistência que as tropas chinesas estão a opôr fez frustrar uma violenta tentativa dos japoneses para fechar a brecha que se encontra nas mãos dos soldados do generalíssimo Chang-Kai-Chek.

— Diz a «*E. T.*» que nos sectores de Smolensko e de Rejev, os guerrilheiros russos, fizeram ir pelos ares quatro combóios, que transportavam tropas e abastecimentos. Morreram mais de 1.500 alemães.

— A «*R. R.*» diz que a imprensa italiana salienta que o «*Eixo*» registou dois êxitos importantes: — a conquista de Rostov e a ocupação do oasis de Siwa, no Egipto. O «*Giornale d'Italia*» considera que Rostov é a «*chave*» do Cáucaso. Esta grande cidade industrial de 500.000 habitantes possui um pôrto ligado pelo caminho de ferro aos principais centros das ricas regiões do Don e do Donetz. É por Rostov que passam os condutos que levam o petróleo do Cáucaso à bacia do Donetz. Todos os ramos da indústria têm estabelecimentos em Rostov. Aí se encontram, com efeito, funlições, fábricas de produtos alimentícios, distilações, fiações, fábricas de aviões, uma fábrica de carros blindados, sete fábricas de munições e explosivos, uma fábrica de bombas de gás, uma fábrica de material ferroviário, três de motocicletas e duas de máquinas agrícolas, das quais uma ocupa mais de vinte e sete mil operários. O jornal «*Tribuna*», pondo em foco a importância estratégica de Rostov, publica na primeira página a biografia do marechal Fedor von Bock, comandante das tropas alemãs e aliadas que ocuparam esta cidade.

— Pela «*E. T.*» sabe-se que bombardeiros atacaram a base inimiga de submarinos, em Saint Nazaire. Aviões do Comando de «*Caças*» atacaram campos de aterragem e objectivos ferroviários inimigos na França ocupada e a navegação alemã no canal.

Praça de Touros do Campo Pequeno

O seu cinquentenário foi festejado pela Sociedade Arrendatária

Na tarde de 18 de Agosto, a empresa arrendatária, Sociedade Campo Pequeno, L.^{da}, para comemorar o cinquentenário da inauguração da Praça de Touros do Campo Pequeno, reuniu à sua volta representantes da Imprensa, críticos tauromáquicos, criadores de gado, representantes do Grupo Tauromáquico «Sector 1» e da Tertúlia Tauromáquica, alguns antigos toureiros, e numerosos amigos e convidados. O sr. Governador Civil fez-se representar pelo sr. D. João de Macedo e Chaves.

Alguns nomes dos assistentes: Dr. Emílio Infante da Câmara, Lúcio Neto, Francisco da Silva Vitorino, João Assunção Coimbra, Rosa Dourado, José Mayer, Nisa da Silva, Carlos d'Ornellas, José Ricardo Domingues, Manuel Muñoz Crespo, e o velho simpático toureiro Jorge Cadete.

Aos convidados foi oferecido um bem servido bebere. Houve, como não podia deixar de ser, pequenos discursos e calorosos brindes alusivos à data da fundação da nossa principal praça de touros, e de exaltação à festa brava. A primeira pessoa a fazer uso da palavra foi o sr. Muñoz Crespo. Depois, ouvimos o srs. António Ferreira dos Santos, Humberto Sousa Pinto, João Louro, Alfredo Ovelha e José Ricardo Domingues. Em nome da imprensa falou o jornalista Mário Barros. Por proposta do jornalista Artur Inez, foi guardado meio minuto de silêncio pelos fundadores da Praça.

* * *

A Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1» fez-se representar pelos srs. Carlos d'Ornellas, José Mayer e Alberto do Espírito Santo.

Vida Ferroviária

Vencimento do pessoal das Linhas do Vale do Vouga

Foi nomeada uma comissão, constituída pelos srs. engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.^a repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente; dr. José Carlos Ferreira, assistente da acção social do Instituto Nacional do Trabalho; e Artur de Menezes Correia de Sá (Visconde de Merceana), administrador da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, para estudar e propôr a mais justa solução para o problema de unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal das linhas do Vale do Vouga.

Linhas Portuguesas

De Beja ao Algarve

Tem estado em Beja uma brigada da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de iniciar os estudos para o novo traçado da linha férrea entre esta cidade e o Algarve, importante melhoramento que, como é natural, virá beneficiar algumas das mais importantes zonas do sul do nosso país.

O novo traçado deve partir da estação de Beja à Fonte Santa, junto à linha de Moura, e voltando à Quinta da Abóbada atravessará a estrada de Mértola, seguindo depois em direcção à herdade do Outeiro, com terminus na estação de Santa Vitória.

Os «rápidos» entre Lisboa e Pôrto passam a efectuar-se diariamente

Comunica-nos a C. P. que de 30 de Agosto a 5 de Setembro os actuais combóios rápidos 51 e 56 (Lisboa-Pôrto e Pôrto-Lisboa) passam a efectuar-se diariamente.

A guerra e os transportes ferroviários

O caminho de ferro que, em todos os países, tem sido um importante factor económico sob vários aspectos: — agrícola, industrial e populacional, — tem desempenhado também, nos países em guerra, um grande papel. O conde de Moltke aconselhava os alemães com a seguinte máxima — «Construam caminhos de ferro em vez de fortificações». É que êle tinha intuição da importância dos caminhos de ferro em relação à guerra. Já durante a campanha de 1866, o transporte das forças prussianas foi efectuado com o auxílio dos caminhos de ferro.

Hoje ainda, e são os próprios alemães que o confessam, apesar dos grandes progressos da motorização do exército, os caminhos de ferro continuam a desempenhar o primeiro papel quanto ao transporte de tropas e respectivos abastecimentos.

Como se vê, tão cêdo os caminhos de ferro não perderão a sua importância e o primeiro lugar, como meio de transportes.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Publicações recebidas

«Ferroviários» — Revista da rede nacional dos Caminhos de Ferro Espanhois

Sob a direcção do sr. Jesus de la Fuente, começou a publicar-se, recentemente, em Madrid, uma interessante revista «Ferroviários», órgão da rede nacional dos caminhos de ferro espanhois. Além dos assuntos técnicos a que é obrigada a tratar, para corresponder ao título, esta publicação ocupa-se também de turismo, dando-nos páginas magníficas, valorizadas com gravuras, sobre velhos e valiosos monumentos e terras dignas de visita, e insere ainda secções curiosas de humorismo, cinema, etc..

É com sincera simpatia que saudamos a publicação de «Ferroviários», desejando-lhe longa vida.

O pensamento de Salazar — Defesa económica, — Defesa moral — Defesa política — Edição do Secretariado da Propaganda Nacional.

A notável comunicação ao país, proferida ao microfone da Emissora Nacional, no dia 25 de Julho de 1942, pelo sr. Dr. Oliveira Salazar, subordinada ao título de «Defesa Nacional», acaba de ser publicada em elegante folheto pelo Secretariado de Propaganda de Portugal.

As desassombradas palavras do ilustre Presidente do Conselho, que foram ouvidas com o maior interesse e a mais profunda emoção, podem agora ser lidas, meditadas e analisadas, no sussêgo dos nossos gabinetes como uma lição de patriotismo e de calma espiritual. Tendo-se calado a voz do político, a sua eloquência continua, porém, viva e quente, na sua prosa admirável.

Dois trechos dessa comunicação desejamos arquivar nesta notícia. São as que se referem à nossa neutralidade:

«Por conveniência ou acidente quasi não há hoje águas territoriais invioladas, céu que não haja sido cortado em abusivos vôos, território inerte de acções guerreiras. Nós pensamos em mares e continentes em que se batalha, encontramos na confluência das grandes estradas do mundo: impõe-se-nos a guarda custosa de certo número de pontos nevrálgicos. Não nos poupamos a esforços, sacrificios e despesas e fazêmo-lo sem cansaço nem arrependimento, com a ambição única de que os nossos soldados cumpram bem os seus deveres de sentinelas vigilantes. Outros, se

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1892)

Linhas portuguesas

Novo ascensor — A comissão municipal resolveu nada ter que deferir sobre um requerimento de Eduardo Henrique Meuron, que pediu licença para construir e explorar um elevador vertical em um dos prédios da rua do Carmo, subindo até o nível do largo do Carmo e comunicando com este largo por meio d'um viaducto metallico, porque sendo esta construção em propriedade particular, a camara só terá de intervir na apreciação do projecto.

Linha da Beira Baixa — Deu entrada pela primeira vez, no dia 11 do corrente, na parte da linha ferrea comprehendida entre a estação da Guarda e a Covilhã, um comboio, composto de 19 wagons de combustivel. O comboio parou a pequena distancia das agulhas para effectuar a descarga, carregando novamente com material para a continuação dos trabalhos.

O serviço foi executado sob a direcção do habil engenheiro sr. Pedro Arnaud de Menezes.

Estão já construidos mais de 10 kilometros de linha, chegando os trabalhos ao kilometro 201, proximo do viaducto de Pezha Barroca.

Julga-se que os trabalhos de assentamento total não estarão concluidos antes do fim de novembro proximo futuro.

vêm obrigados a trabalhar e despender mais do que nós; como nós, pagam também o alto preço da sua neutralidade. — Não é barata.

...Cómuda ou incómuda, egoista, ou não, a neutralidade não é vantajosa senão enquanto serve o interesse nacional e o maior dêles na concorrência de vários. Esta idea envolve outra — a de a neutralidade estar sujeita a contínua revisão, e por isso de não poder alguma vez dizer-se que é definitiva. Ela depende mais dos factos que dos propósitos, mais de outros que a desrespeitem do que do próprio que pretenda mantê-la».

Planta Turística de Sintra

A Câmara Municipal de Sintra e a sua respectiva Comissão de Turismo, a que preside o sr. Mário Costa Ferreira Lima, editaram uma interessante e util Planta Turística, com indicação dos principais pontos e edificios a visitar, estradas, estação de caminho de ferro, estação dos eléctricos, correio, etc.

Com esta Planta Turística, a formosa vila de Sintra, que Lord Byron celebrou num poema, tem um excelente meio de propaganda.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

A Formiga... no Apolo

«A Formiga», peça em 5 actos está em cena no teatro Apolo há perto de 2 meses, tal como «O Danúbio azul» no Variedades e a que já nos referimos.

É facto que ficou muita gente em Lisboa, durante este verão, mas é facto também de que estas duas peças são muito boas e representadas por magníficos elencos.

Alberto Barbosa tem predilecção pelas peças de Adolfo Torrado. Parece que lhes acha grande sabor moral e assuntos applicáveis ao nosso meio, e assim, de colaboração com Almeida Amaral, traduziu e adaptou «A Formiga», onde se vê uma repariga do campo, rude, mas esperta, de coração franco e leal, desmascarar uma série de creaturas sem escrúpulos e dar aos amos que a recolheram de pequenina, todas as terras e propriedades que possuíam e que tinham perdido devido à ganância do administrador.

Senhora de uma grande herança que recebeu por morte do pai, beirão de rija ténpera que foi moirer para o Brasil, ela applica-a na construção de uma escola, de um hospital, manda concertar a Rua Direita e executar uma imagem de Nossa Senhora de Fátima, que atravessa o fundo da cena, no meio do 3.º acto, exhibição de que discordamos, a-pesar de ser apresentada com todo o respeito e religiosidade.

Aqui e ali há certas passagens inconvenientes para menores e adolescentes, se bem que o fundo da peça seja muito moral.

Adelina Abranches, a grande Adelina, foi a mestra de sempre, num papel muito simpático, cheio de graça, ironia e sentimento.

Mirita Casimiro, na protagonista, está como o peixe na água. É a artista ideal e única para interpretar este papel, que dir-se-ia escrito para ela se não se tratasse de uma adaptação.

Salés Ribeiro, muito bem e de uma correcção impecável. Alberto Reis, certíssimo, bem como Maria Salomé, na menina que não olha a meios para conseguir os seus fins, Maria Cristina, na invejosa, Maria Reis na intriguista, Maria Pinto, na ajudante de cosinheira, Gentil, Mario Santos, de um cinismo

fantástico, Francisco Costa, Pereira Saraiva, com uma bela caracterisação no «Zé Broa», João Pio e Guimarães Brazão.

Encenação boa de Vasco Santana e cenários com côr de Manuel Lima e Cunha e Silva.

Esta peça, no nosso entender, devia representar-se apenas uma vez por noite, para evitar que o ritmo fôsse tão acelerado, e o cansaço dos artistas, principalmente de Adelina Abranches.

Sòmente hoje podemos escrever sôbre esta peça, mas mais vale tarde do que nunca.

A Rival... no Trindade

A peça de Henry Kistemaekers «A Rival» tradusida por Mário Fernandes e há tempos representada no Politeama, viu novamente a luz da ribalta no teatro da Trindade.

Obra forte, cheia de emoção, ternura e drama, tem por fim demonstrar que não se constroe a ventura de uns sôbre a desventura de outros.

A crítica da peça está feita e sòmente ha que elogiar a emprêsa José Loureiro por ter proporcionado ao público lisboeta admirar uma das melhores obras teatrais dos últimos tempos.

A representação é do melhor que temos presenciado.

Palmira Bastos, a grande e enorme actriz, foi bem a figura que o autor idealisou. Nenhum pormenor foi esquecido ou despresado por esta artista. Amor, revolta, ódio e resignação, tudo foi marcado, ou antes vincado por esta actriz, e estou convencido que nenhuma outra portuguesa faria o papel de «Helena de Brizeux» como ela o encarnou com tanta naturalidade. Aquilo é que é representar! E se todo o seu trabalho é perfeito, são magistrais as cenas com Alves da Cunha, Adelina Campos e Samuel Diniz. Não se pode representar melhor.

Alves da Cunha, no «Paulo de Brizeux» deu-lhe a réplica com dignidade e brilhantismo, principalmente nas cenas culminantes com Palmira Bastos. Bem sei que nesta peça Alves da Cunha tem mais que ouvir do que representar, e em teatro é muito difficil ouvir. O grande actor soube arrancar aplausos na cena de irritação do 2.º acto.

Valério de Rajanto foi sóbrio e correcto no papel de «Barrão de Lertzac», figura cheia de lealdade e de rudeza. Muito bem a cena com Samuel Diniz e com Alves da Cunha. Samuel Diniz no pequeno mas difficil papel de «Pontecroix» manteve-se no nível elevado que conquistou à força de trabalho, intelligência e estudo.

Adelina Campos, sempre muito mal aproveitada noutra

companhia, de cujo elenco faz parte, veio provar que é capaz de arcar com trabalhos de responsabilidade, como é o seu papel de «Simone de Mortagnes». Pena é que na cena do 2.º acto com Palmira Bastos, contracenasse com esta artista, voltando as costas à plateia.

Manuel Correia muito correcto no ganancioso «Mortagnes».

Berta de Bivar, Humilta de Macedo, Jorge Grave, João Perry, João Calazans e Henrique Pereira, completaram o esplêndido conjunto, em curtas intervenções.

Encenação boa de Palmira e Alves da Cunha e as cenas muito curiosamente tratadas por Berta de Bivar.

O Outro Eu... no D. MARIA II

Viu novamente a luz da ribalta e desta vez no teatro D. Maria II a comédia de Hannequin e Duval, «O Outro Eu», que o falecido Eduardo Garrido tradusiu para a nossa língua, mantendo-lhe a graça que fez as delícias dos espectadores de 40 anos quando representada no antigo D. Amélia, se não estou em êrro, e de há 20 anos, quando interpretada no Politeama pelo falecido Gil Ferreira.

Como é uma peça muito antiga, poder-se-hão examinar os fatos de 1900 e admirar a graça e humorismo, sem recorrer a frases grosseiras e de duplo sentido.

A reposição no Nacional teve fóros de primeira representação.

Coube a Villaret o protagonista e é justo destacar a maneira perfeita como interpretou a personagem de «Mário Barisard». Villaret vem afirmando, dia a dia, excelentes qualidades de actor, mantendo o brilho e a côr das figuras que lhe dão para interpretar, podendo classificar-se como um dos melhores elementos teatraes da moderna geração.

Lucilia Simões, magnífica na sogra que a todo o transe deseja a felicidade da filha. Maria Clementina muito bem na provinciana espartíssima. Lalande numa figura gentil de esposa condescendente e ingénua. Luiz Filipe num marido que rece a esposa.

Completam o excelente conjunto Mercedes Gonzalez, Beatriz Santos Figueiredo, Paiva Raposo e Pedro Lemos.

Encenação boa de Robles Monteiro e interiores cuidados pela grande artista Amélia Rey Colaço.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 22 — «O outro eu».
 VARIEDADES — 21 e 25 — «O Danúbio Azul».
 APOLO — 21 e 25 — «A formiga».
 MARIA VITÓRIA — 21 e 25 — «Voz do Povo».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Natal em Julho».
 OLIMPIA — 14 e 45 e 20 e 45 — «Gungadin».
 ODÉON — As 15,15 e 21,15 — «A verdadeira glória».
 CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
 TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
 S. LUIZ — 21,30 — Fechado.
 CONDES — 15 e 21,30 — «Carmen de Triana».
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
 PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
 EUROPA — As 21 — Filmes variados.
 JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
 PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.
 PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 REX — 21,15 — Programa duplo.
 MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Viagens e Transportes

Transportes entre Braga e Caldelas

O serviço combinado de camionagem para transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o despacho central de Caldelas que estava a cargo da Empresa Hoteleira do Gerez, L.ª, foi transferido para o sr. António Gomes Tecedeiro.

Os preços dos transportes da estação de Braga a Caldelas-Central, ou vice-versa (20 quilómetros), são: bilhetes simples, 5\$00; bilhetes de ida e volta, 8\$00.

As crianças de 4 a 10 anos têm o desconto de 50 por cento.

Os prazos de validade dos bilhetes simples e de ida e volta serão, respectivamente de 2 e 7 dias não sendo contado o dia em que o bilhete é utilizado à partida.

Além dos bilhetes atrás mencionados, o despacho central de Caldelas vende também bilhetes nas condições da tarifa especial n.º 1 — passageiros — para as estações compreendidas na sua 6.ª zona ligando-se os seus preços com a taxa de 5\$00.

As referidas estações vendem igualmente bilhetes ao abrigo da mesma tarifa para o despacho central de Caldelas, ligando-se os respectivos preços com a taxa dos bilhetes simples acima indicada.

Nas camionetas apenas serão transportados os volumes de mão que, segundo os regulamentos em vigor no caminho de ferro e na camionagem, os passageiros podem levar consigo desde que o peso total dos volumes não exceda 20 quilogramas por passageiro.

As bagagens dos passageiros munidos de bilhetes directos para o citado despacho central serão despachadas no caminho de ferro só até à estação de Bragal onde serão entregues aos consignatários.

Transporte de mercadorias

Foi posto em vigor o 37.º complemento à tarifa de camionagem.

Assim os transportes de mercadorias entre a estação de Santa Clara-Saboia e Monchique-Central (32 quilómetros) ou vice-versa, passam a efectuar-se nas seguintes condições: Remessas com peso até 500 quilos, \$80 por fracção indivisível de 10 quilos; mínimo de cobrança por cada remessa, 2\$00. Remessas com peso superior a 500 quilos \$65 por fracção indivisível de 10 quilos; mínimo de cobrança por cada remessa, 40\$00.

Não são aceites remessas de vagão completo nem volumes de peso indivisível superior a 1.000 quilos, nem de dimensões superiores a 8 metros de comprimento ou 2,50 metros de altura ou 2,50 de largura.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 165, I série, de 17 de Julho, publica o seguinte:

Portaria n.º 10.140

Atendendo às actuais condições de exploração das empresas ferroviárias, resultantes da falta de combustíveis: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam autorizadas as companhias ferroviárias do continente a modificar os prazos de transporte indicados nos artigos 58.º e 82.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, até aos seguintes limites:

1. — Os animais, mercadorias e quaisquer objectos expedidos em grande velocidade terão seguimento por qualquer dos quatro primeiros combóios de recovagens ou de passageiros, para os quais não haja restrições na aceitação da mercadoria considerada, ou por qualquer combóio de mercadorias que adiante ou não atrase a chegada da remessa ao destino.

2. — A duração máxima do trajecto das remessas de animais expedidos em pequena velocidade é de três dias para a primeira fracção indivisível de 125 quilómetros de distância e de mais dois dias para cada uma das seguintes fracções indivisíveis de 125 quilómetros.

3. — A duração máxima do trajecto das remessas de pequena velocidade não abrangidas no número anterior é de dez dias para a primeira fracção indivisível de 125 quilómetros de distância e de mais cinco dias por cada uma das seguintes fracções indivisíveis de 125 quilómetros.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Julho de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

O «Diário do Governo» n.º 156, II série de 7 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 30 de Junho findo, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, pelo qual são anuladas as seguintes tarifas: tarifa especial interna n.º 9, de grande velocidade; viagens de excursão em combóios especiais; tarifa especial n.º 15, de grande velocidade; livrete quilométrico; 6.º aditamento à

tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade; retorno em vazia de barris de madeira e tambores de ferro utilizados nos transportes de resina, aguarrás e pez louro; avisos ao público-A n.ºs 39, 97, 100, 105, 107, 114 e 117.

Apresentado pela mesma Companhia o projecto de aviso ao público, anulando a tarifa especial interna n.º 14, de grande velocidade, de aplicação a viagens de grupos de sócios de sociedades científicas, literárias, artísticas ou desportivas e transportes de artistas de teatro e de circo, em grupo, suas bagagens, material de cena e de circo e animais amestrados, cavalos para concursos hípicas e montadas de cavaleiros tauromáquicos.

O «Diário do Governo», n.º 159, II série de 10 de Julho, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 30 de Junho findo, e de harmonia com o disposto no artigo 54.º do decreto n.º 31.235, de 28 de Abril de 1941, foi indicado António Guerreiro Galla para substituir o representante da firma Guerreiro Galla, Limitada, na direcção da Câmara dos Agentes Transitários, cuja constituição foi designada por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 30 de Abril de 1941, publicado no «Diário do Governo» n.º 105, 2.ª série, de 6 de Maio do mesmo ano.

De conformidade com o estabelecido no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 2 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 11, de grande velocidade, «Bilhetes semanais para operários» e estabelecendo a venda de bilhetes de iguais características aos preços e condições constantes do mencionado projecto.

O «Diário do Governo» n.º 165, I série, de 17 de Julho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 11 do corrente o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, anunciando a reabertura ao serviço do apeadeiro de Abrunhosa, alterando, nesta parte o disposto no aviso ao público E n.º 1.593, de 20 de Fevereiro do ano em decurso.

O «Diário do Governo» n.º 161, II série, de 15 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 596,46, à direita da linha férrea de cintura do Pôrto entre os quilómetros 13.109 e 13.369, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Isolina Mendes de Campos, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Isolina Mendes Campos.

Em conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a parcela em referência está sujeita a reversão por haver sido expropriada em 21 de Abril de 1931.

O «Diário do Governò» n.º 162, II série, de 14 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governò da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 14m²,50, à direita da linha férrea do Vale do Vouge, entre os quilómetros 110,546,45 e 110,573,28, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Termas de S. Pedro do Sul, freguesia de Várzea, concelho de S. Pedro do Sul e distrito de Viseu, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Tito Rodrigues de Almeida Marques e ao poente com o caminho de ferro.

O «Diário do Governò» n.º 167, II série, de 20 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governò da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada a portaria publicada no «Diário do Governò» n.º 297, 2.ª série, de 22 de Dezembro de 1941, que declarou sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 24 metros quadrados, situada entre os quilómetros 41,513 e 41,529 da linha férrea de Guimarães.

O «Diário do Governò» n.º 180, II série, de 4 de Agosto publica o seguinte:

Manda o Governò da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 118 metros quadrados, à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 96,507,16 e 96,556,40, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Gontinhães, freguesia de Vila Praia de Ancora, concelho de Caminha e distrito de Viana do Castelo e confronta ao norte com Travessa do Teatro, ao nascente com José Amorim, Rosa

de Araújo e Ana da Silva Fernandes e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governò» n.º 174, II série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governò da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social que seja nomeada a seguinte comissão para, dentro do prazo de trinta dias, estudar e propor a mais justa solução para o problema da unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal das linhas do Vale do Vouga:

Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente; Dr. José Carlos Ferreira, assistente da acção Social do Instituto Nacional do Trabalho; Artur de Meneses Correia de Sá (Visconde de Merceana), Administrador da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Linhas do Vale do Vouga).

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.^{da}

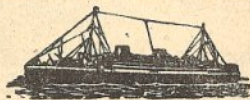
ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

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

Telefone P. B. X. $\left\{ \begin{array}{l} 2\ 1368 \\ 2\ 1227 \end{array} \right.$

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

Peçam Orçamentos



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 5252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Endereço Telegráfico

CORTIÇA-SILVES

JOMARCO-LISBOA

Códigos

A. B. C. { 5.ª Edição
6.ª BENTLEYS
Telefone 2 1278

CANTINHOS & MARQUES, L. DA

FABRICANTES E EXPORTADORES DE CORTIÇAS

ESCRITÓRIO

Rua do Ouro, 191-4.º

LISBOA

FÁBRICAS

SILVES E BARREIRO

PORTUGAL

TELEFONE: 2 6770

TELEGR.: HASWI

H. W. Daehnhardt

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

RUA DA VICTÓRIA, 42, 3.º D.

CAIXA POSTAL 380

L I S B O A

Telef. 38 007

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas 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—Linha 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

Baltazar da Silva & C.ª, L. da

FABRICANTES DE CORTIÇA E SEUS DERIVADOS

PRAÇA DE DAVID LEANDRO DA SILVA, 20

POÇO DO BISPO

Portugal

LISBOA

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sêde para onde deve ser dirigida tôta a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.ª
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
(Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
Portugal — LISBOA

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

B A D E N — S U I S S A

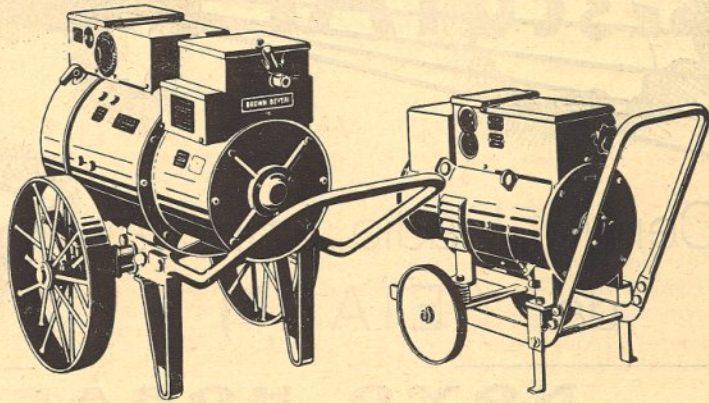
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



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

GERMANO

SERRALHARIA CIVIL

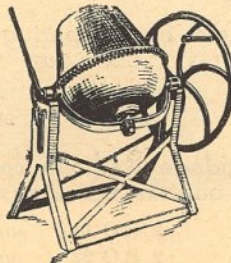


MACHADO

MECANICA E FORJAS

MÁQUINAS PARA BLOCOS DE CIMENTO E BETONEIRAS

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



Calçadinha do Tejolo, 45-A

(ÁS ESCOLAS GERAIS)

TELEFONE

27237

Lisboa



(Centro Rádio Imperial
da "EIAR")

NOVO HORARIO
TODOS OS DIAS

Noticiário em língua portuguesa

Horas de Portugal		Estações				
8,50	NOTICIÁRIO	2 RO 6	m.	19,61	Kc/s 15.300	
			2 RO 4	m.	25,40	Kc/s 11.810
12,15	COMUNICADO DE GUERRA	2 RO 17	m.	15,31	Kc/s 19.590	
			2 RO 7	m.	16,88	Kc/s 17.770
16,30	NOTICIÁRIO	2 RO 17	m.	15,31	Kc/s 19.590	
			2 RO 7	m.	16,88	Kc/s 17.770
21,10 e 23,10	NOTICIÁRIO	2 RO 6	m.	19,61	Kc/s 15.300	
			2 RO 22	m.	25,10	Kc/s 11.950
			2 RO 4	m.	25,40	Kc/s 11.810
			2 RO 3	m.	31,15	Kc/s 9.630
			2 RO 11	m.	41,55	Kc/s 7.220
				263,20	Ondas médias	
				221,10		
24,—	NOTICIÁRIO	2 RO 6	m.	19,61	Kc/s 15.300	
			2 RO 19	m.	29,04	Kc/s 10.330
			2 RO 18	m.	30,74	Kc/s 9.760

Conversação em língua portuguesa
(ÀS QUARTAS E DOMINGOS)

21,10 (às quartas)	m.	25,70	Kc/s 11.695
21,20 (aos domingos)	m.	30,52	Kc/s 9.830

Lições da Universidade Radiofónica Italiana
(ÀS TERÇAS, QUINTAS E SABADOS)

15,35	2 RO 11	m.	41,55	Kc/s 7.220
		2 RO 22	m.	25,10