

21.º do 54.º ANO  
1.º DEZ 1942

Lisboa, 1 de Novembro de 1942

Número 1317

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

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

**REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

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



MADRID — Plaza Castelar — Calle de Alcalá

# Marítima e Trânsitos, L.<sup>da</sup>

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

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

**WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS**

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

~

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

~

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

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

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

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

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

COMPANHIA DE SEGUROS



# Europeia

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

**Rua Nova do Almada, 64, 1.º**

TELEFONE 20911

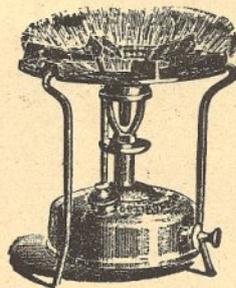
L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

## "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 Sêca, 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 — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

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

# 1317

1—NOVEMBRO—1942

A N O L I V

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

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

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

**CONSELHO DIRECTIVO :**

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

**DIRECTOR-GERENTE:**

CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:**

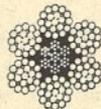
Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
 AMÉRICO FRAGA LAMARES

**REDACÇÃO:**

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

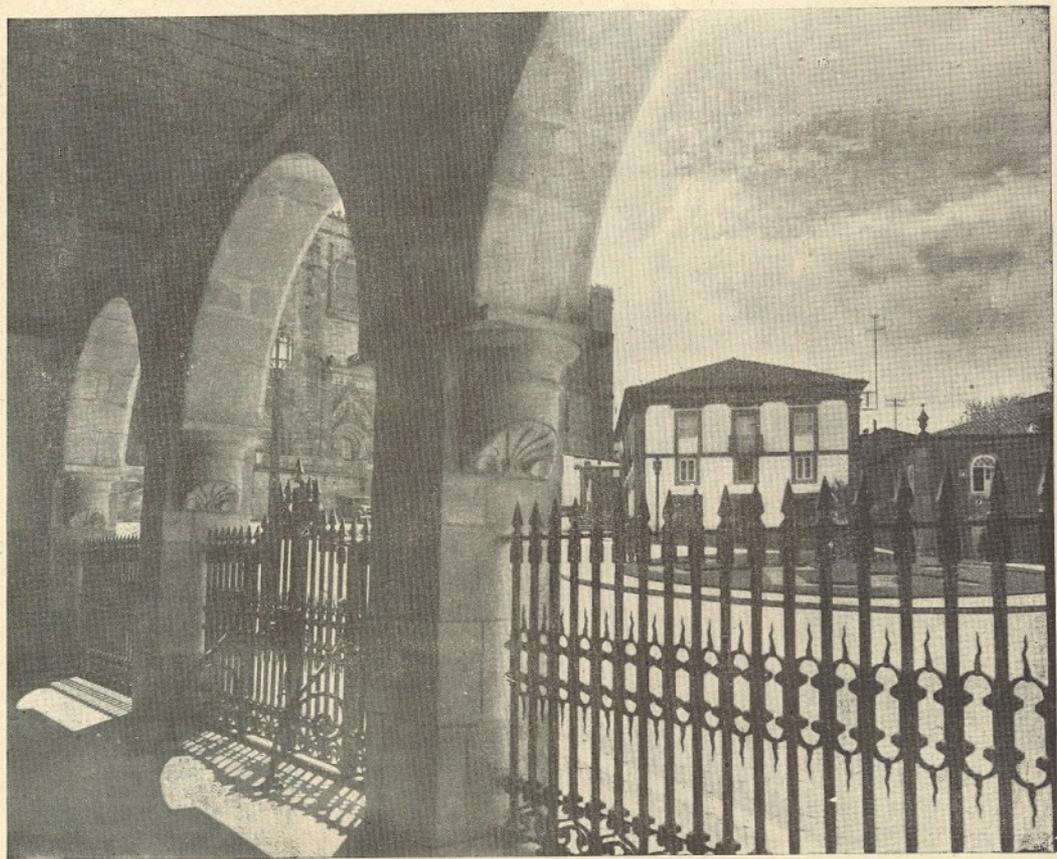
**COLABORADORES:**

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



# S U M Á R I O

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



GUARDA — Átrio da Câmara Municipal

# Autorails do Vale da Vouga

## Primeiros resultados da sua exploração

Do Eng.º T. FERREIRA DE ALMEIDA

(Conclusão do número anterior)

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

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

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

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

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

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

ton.-quil.<sup>as</sup> anuais em pêso morto de caruagens. Em princípio de 1941, a baixa continuava ainda, embora menos rápida, parecendo não ser possível encontrar *travão* bastante para ela, o que se verifica no gráfico n.º 2.

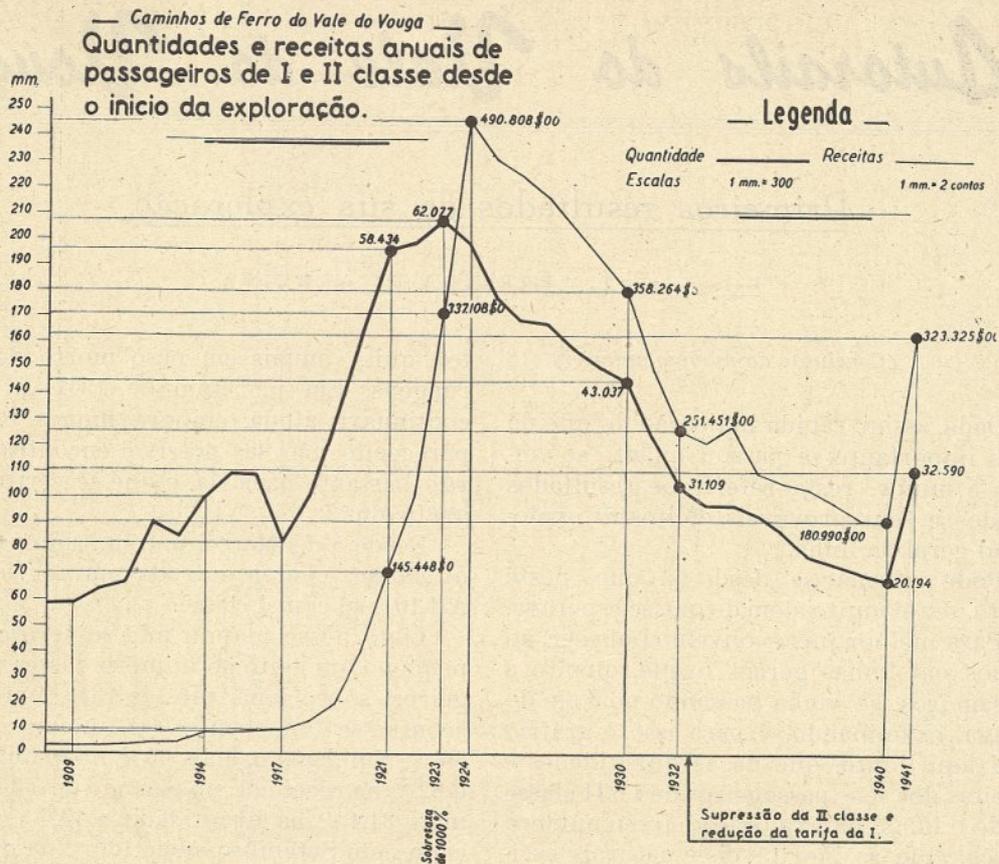
Desde 5 de Março, porém, tudo vai modificar-se, com a entrada em serviço do AR.101, só com I classe.

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

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

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

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



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

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

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

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

Linhas e classes	QUANTIDADES				RECEITAS (contos)	
	1940	1941		1940	1941	
		Quant.	%		Receita	%
C. N.	I e II	8.899	10.156 + 14,0%	69	81 + 17,9%	
	III	110.250	144.936 + 31,5%	342	446 + 30,5%	
B. A.	I e II	46.250	47.653 + 3,0%	767	928 + 21,0%	
	III	502.264	590.920 + 17,6%	2.690	3.000 + 19,5%	
V. V.	I	20.194	32.590 + 61,9%	205	367 + 78,9%	
	III	672.922	873.979 + 29,8%	1.703	2.271 + 33,2%	

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

## Quantidade de passageiros em 1940 e 1941

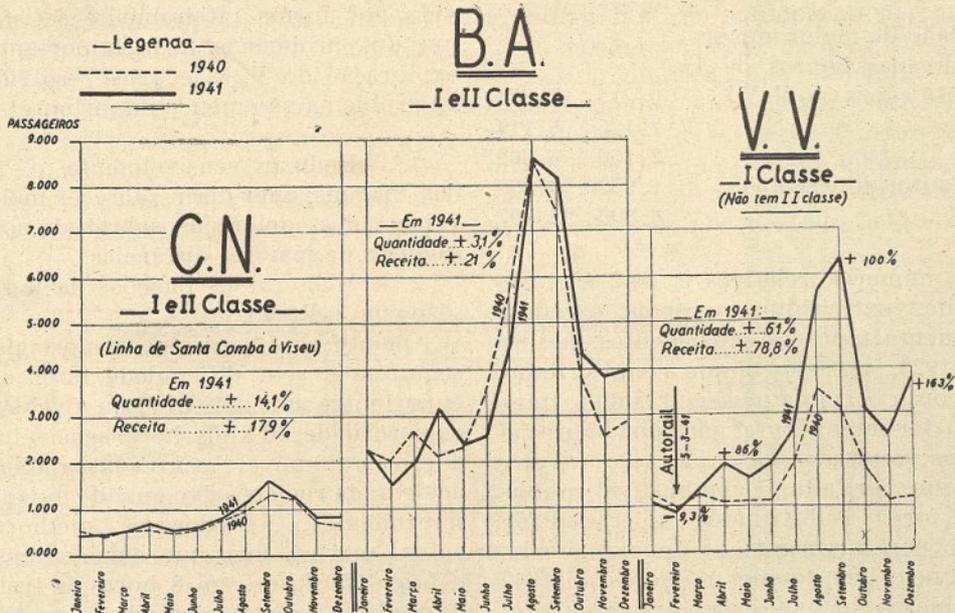


Gráfico n.º 2

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

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

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

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

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



## Quantidades de passageiros de I transportados :

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

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

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

\* \* \*

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

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

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

Quanto ao 1.º, em épocas normais conseguiremos sem dificuldade fazer o percurso entre Espinho e Viseu à velocidade comercial de 50 klms.-hora, sensivelmente a que o automóvel ligeiro consegue em tão acidentada região, salvo quando guiado por imprudentes... Poder-se-á melhorar o actual serviço, logo que haja combustível e fazer 250 klms. em 8 horas de trabalho normal do pessoal, servindo assim esplendidamente tôda a região onde, então, o automóvel se sentirá, não tenho dúvidas, em tão desfavorável e mau *clima* que, caminhetas de carreira em especial, não encontrarão por cá propício campo de desenvolvimento e prosperidade. Sobretudo se — 2.º problema acima indicado — forem convenientemente melhoradas as ligações de Espinho com o Pôrto, problema êste que o V. V. não pode resolver por si, pois a sua linha não vai ainda além de Espinho...

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

\* \* \*

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

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

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

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

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

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

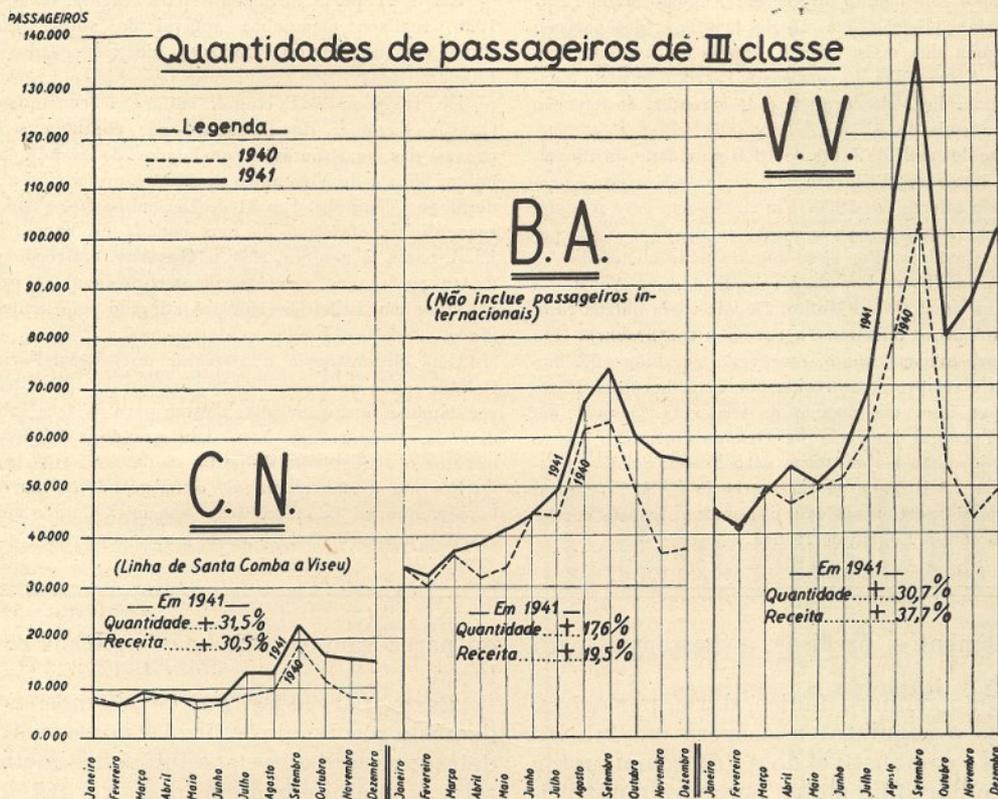


Gráfico n.º 3

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

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

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

---



---

# Notas da Quinzena

---



---

## General Farinha Beirão

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

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

No seu peito via-se já a Cruz de Guerra de 1.<sup>a</sup> classe.

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

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

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

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

---

os elementos precisos e bastantes para tanto.

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

\* \* \*

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

ou pareceram de difícil e complicada resolução.

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

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

# MADRID-LISBOA

VIDA LUSO-HISPANICA

## HOY Y AQUÍ

Confiándolo a la dirección del Prof. Hernández-Cid, escritor y periodista iberoamericano que reside, hace algunos meses, en Lisboa, estudiando con interés nuestra literatura y nuestra vida social, iniciamos la publicación del suplemento «Madrid-Lisboa»; con el convencimiento de servir los intereses internacionales; y de manera especial, los de millares de españoles que conviven con nosotros sin un órgano periodístico de unión y buena inteligencia, escrito en su admirable idioma.

Estas páginas modestas, inicialmente, son brindadas por nosotros, con la mayor cordialidad y esperamos, conociendo como conocemos la cortesía tradicional de nuestra España amiga, que serán bien recibidas y merecerán su confianza y su cooperación.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

### Con sinceridad

«Madrid-Lisboa», es por sobre todo, producto del espíritu abierto, comprensivo y amistoso, para con España, del gran periodista Don Carlos d'Ornellas, director, entre otras interesantes publicaciones, de «Gazeta dos Caminhos de Ferro», viejo y laureado quincenal de la prensa lusitana.

Llega a la vida, en momentos de convulsión social, de recelos, dificultades y obstáculos de todo naturaleza.

Parto, con un sumo dolor.

Tenemos conciencia plena de la vía accidentada que la fatalidad nos ha deparado; pero nos sirve de acicate el aforismo parabólico de nuestro Séneca: «El caballo que se ha endurecido los cascos en caminos asperos anda bien en todos los terrenos; mas el que ha engordado en frescos prados se estropea enseguida».

De los españoles y para los españoles en Portugal, ellos decidirán el porvenir de esta publicación.

Saludamos, respetuosamente a las autoridades y a la Prensa portuguesa.

«Madrid-Lisboa»

### ENTREVISTAS RELÁMPAGO

## GUERRA Y DELINCUENCIA

Nadie como el Dr. Almeida Eusébio, ex-ministro de Justicia, jurista consulto talentoso y actual Director de la Penitenciaría Nacional, podría emitir juicio sobre un tema de actualidad tan importante como el de la delincuencia en sus relaciones con la guerra.

—Díganos, Dr.: ¿Se ha observado alguna influencia de la guerra en la delincuencia portuguesa?

—Ninguna. En los países beligerantes, con seguridad, por razones lógicas, se habrán exacerbado los delitos contra las personas y contra la propiedad. El reflejo, aquí, gracias a la distancia y a la censura, carece de importancia.

—El reportaje esta hecho.

—Voy a abusar de su ilustre amabilidad. La delincuencia portuguesa, presenta caracteres, por algún concepto especiales?

—Si señor. Como consecuencia de nuestra idiosincrasia, que obedece quizá a factores climáticos y raciales, se observa, a todas luces, el predominio del delito pasional.

Aquí se pasa, fácilmente, de la agresión al abrazo y del abrazo a la agresión.

—¿En qué proporción se producen respecto al sexo, los hechos delictuosos?

—Indudablemente a favor de la mujer.

—Tengo entendido que es usted hombre de gran corazón. ¿Qué régimen correccional tiene usted instituido?

—Puede usted figurárselo: «régimen paternal».

—¿Qué opina sobre la regeneración del delincuente?

—No hay síntesis posible sobre ello. Indudablemente la regeneración es función de la gravedad del delito.

—¡Ah! Dr. Almeida Eusébio: nos sorprende que en Portugal no existe, desde hace cerca de un siglo, la pena de muerte. Podría decirnos a qué obedece ese hecho extraordinario?

—Muy sencillo. Es el resultado de la psicología nacional. El delincuente portugués no necesita de intimidación tan grave para refrenar sus instintos.

—Agradecido y a sus ordenes, Dr. Almeida Eusébio.

Adal

## «Auxilio Social»

Respondiendo a imperiosas necesidades de la guerra de España, «Auxilio Social», obra indestructible del espíritu benéfico, fue fundado por Da. Clara Ruiz de Llorent; y se mantiene gracias al celo, patriótico y humanitario de sus dirigentes, el Dr. Dn. Roberto Ferré, Dn. José María Giralt, Dn. Jesús Suevos y Dn. José Sobral a quienes secundan, dentro de lo mayor disciplina, empleados conscientes de su misión y de la obra que realizan.

En «Auxilio Social» de Lisboa recibe instrucción escolar, alimentación y vestidos, cerca de un centenar de niños, hijos de españoles pobres.

El cariño, la tolerancia; y el régimen alimenticio, abundante y sano, de que la colonia infantil disfruta, son sin posible discusión, dignos de todo elogio.

Es un deber, fundamental, del español pudiente, en Lisboa, contribuir al sostenimiento de esta Institución.

## CENSO DE PORTUGAL

Según los últimos datos, la cifra de habitantes de Portugal es de 7.709.425, de los cuales 4.009.370 son mujeres y el resto hombres. Integran la población portuguesa 1.811.406 familias. Se incluyen en estas cifras las islas de Madeira y Azores, no consideradas colonias, sino territorios unidos a la metrópoli.

# Habla Londres...

## EMISIONES BBC PARA LA PENINSULA IBERICA

### EN PORTUGUÉS:

10,45 (Hora de Lisboa)	24,92 m. e 19,76 m.
12,15 » » »	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
21,00 » » »	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m. e 31,75 m.

### EN CASTELLANO:

8,00 (Hora Española)	48,43 m., 41,75 m. e 40,98 m.
13,45 » » »	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
22,30 » » »	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m., 31,75 m. e 30,96 m.

## A VOZ DE LONDRES FALA E O MUNDO ACREDITA

OUÇAM A BBC

## NOTICIARIO BREVE

## ESPAÑOL

MADRID—El Sindicato Nacional del Espectáculo ha prohibido la adaptación negroide al «jazz» de obras de los mejores compositores.

■ El actual Duque de Veragua, Don Cristobal Colón y de la Vega, Duque de Veragua, de la Vega y de Jamaica, marqués de Aguila-Fuente, Adelantado Mayor de las Indias, almirante del Mar Oceano, etc., que cuenta diecisiete años, sigue la carrera de marino e ingresará, el próximo año en la Escuela Naval.

■ Ha sido nombrado secretario general del Instituto de España, ex académico de la Española y electo de la Historia Don Armando Cotarelo y Vallador.

■ Miguel Angel, el aplaudido guitarrista, vuelve a las actividades de su arte, reiniciándolas con una gira que posiblemente comenzará en Valencia y terminará en Madrid.

■ Ha sido nombrado embajador de Argentina en España el doctor don Alberto Palacios Costa, diplomático abogado y ex-catedrático de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires.

■ El «Boletín Oficial del Estado» publicó, hace pocos días el nombramiento de los siguientes gobernadores de provincia:

Don Manuel García del Olmo, para Almería; Don Joaquín Reguera Sevilla, para Santander; Don Manuel Ricardo Lechuga Paños, para Sevilla; Don Julio Pérez y Pérez, para Cádiz; Don Luís Juive Ceperuelo, para Huesca; Don Manuel Pamplona Blasco, para Zamora; Don Francisco Labadie Otermin, para Teruel, y Don Manuel Hileria García de Lago, para Burgos.

■ Fue inaugurado, en Avila, un concurso de aeromodelismo; que es el primero, en su género que se verifica en España.

■ Un grupo de técnicos italianos especializados en el cultivo del tabaco, ha visitado la estación y laboratorios dedicados, en Sevilla, a ensayos relacionados con el cultivo mencionado.

■ En las cercanías de la Huerta del Guadian, según informes de Valencia, se inaugurará en Noviembre próximo, una fábrica de quesos y mantequilla.

La citada fábrica trabajará en la transformación de toda la leche de la provincia y, entre otros productos que elaborará, figuran leches medicinales y predigeridas, preparación de grasas industriales y aprovechamientos de residuos para fines industriales y alimenticios.

De momento, la fábrica adquirirá tres mil litros de leche diarios, para un rendimiento de ochocientos kilos de los diversos productos transformados.

La nueva fábrica se denominará Queserías Palentinas y tendrá un carácter netamente cooperativo.

■ «Resumen Estadístico» del Ayuntamiento de Madrid, observa que, durante el último mes de Setiembre, se han verificado vienticuatro matrimonios mas que durante el mes anterior; se ha superado, en cincuenta y uno el número de nacimientos; y se ha mantenido el mínimo de mortalidad diaria acusada en el mes de Agosto último.

## INTERNACIONAL

PARIS—Francia se desintoxica. La escasez de bebidas, como resultado de la guerra, ha resultado favorable a los estragos del alcoholismo.

Las estadísticas policiales acusan una disminución de mas del 50 % en la delincuencia referente a embriagados.

En los hospitales, hay salas enteras — especialmente las de hepáticos y dementes — que están casi vacías.

Según «Paris Soir» la «Liga Antialcohólica» ha suspendido su propaganda por falta de motivo.

ESTAMBUL—Hace pocos días, falleció, Osman Orlov, considerado el jugador mas diestro del mundo en juegos de azar.

Orlov hizo saltar, hace algunos años, la banca de Monte-Carlo.

En una sesión ininterrumpida, de varias horas, ganó, en otra ocasión, algunos millones.

Este calculador peritísimo, que carecía de la prodigalidad característica de los jugadores, era administrador extraordinario de su fortuna; y a raíz de la sesión memorable en la que agotó el capital, en metálico, del gran Casino, no volvió más a él, considerándose satisfecho.

NUEVA YORK—La Organización Sionista de América ha celebrado una reunión, en la cual su presidente, Louis Lueze, de Filadelfia, declaró que en Palestina debe constituirse un hogar típicamente israelita, integrado por los dos o tres millones de seres de esta raza, que vayan a vivir allí, y por los que ya residen actualmente en tal país.

BUENOS AIRES—Se ha dictado sentencia contra los inculpados en el famoso proceso seguido contra la organización «Maffia», de la ciudad de Rosario, que mantuvo aterrada a media República con sus secuestros, robos y asesinatos. La «Maffia» había creado un tribunal que juzgaba a sus propios miembros por faltas a su disciplina criminal, llegando incluso a ejecutar a tres de ellos. El jefe de este tribunal «Don Chicho Chico», fué eje-

cutado, asimismo, por el jefe omnímodo de la organización, «Don Chicho Grande».

LA HABANA—El Gobierno anuncia que quedaron establecidas relaciones diplomáticas entre Cuba y Rusia, mediante un cambio de notas efectuado en Wáshington entre el embajador cubano y el embajador de la U. R. S. S.

MEJICO—El Gobierno estudia un proyecto para alistar en el Ejército mejicano a todos los extranjeros de edad militar.

## BRULOTES

## «ZORRA DE OURO»

He resultado, dos veces, intoxicado allí.

Qué me ha envenenado en este restaurante presuntuoso, con portero uniformado?

Puede haber sido alguna de las porquerías de sus «menu».

Puede haber sido la refexión sobre la roña espiritual, la bruticie y el contenido agresivo de los propietarios.

Los propietarios de «Zorra de Ouro» son una yunta de tios de la mas cazurra estirpe.

Este par de animales, simbólicos, que lo refiere todo a su concepto analfabeto sobre política — rojos con los rojos, negros con los negros y amarillos con los amarillos — trata despectivamente a los representantes de su nación y a su nación misma; se rie de la Prensa y de la Autoridad de allí y de acá.

Este duo de brutos, pide a gritos — sin darse cuenta de ello — el abecedario y el catecismo de la doctrina cristiana. No hay, legalmente nada que hacer con ellos.

Morirán de cólico miserere.

Dr. D. Cazón Heine

En sitio alguno, como en el Extranjero, es un deber ineludible, ser honorable, serio y bien educado.

Quando fôr a LISBOA visite o

## Hotel Internacional

E FICARÁ CLIENTE CERTO, PORQUE ENCONTRARÁ SEMPRE O MAIS ESCRUPULOSO ASSEIO, O MELHOR SERVIÇO DE MESA

RUA DA BETESGA  
(com frente para o Rossio)

a 3 minutos de qualquer das gares

Telefones 2 7245-2 9003 — LISBOA

## CAMISAS

«REGOJO»

Las preferidas de todas

PÍDALAS EN TODAS LAS  
CAMISERIAS DE LA  
Península

## CONSULTORIO

Páginas de orientación, las de *Madrid-Lisboa*, no solo para los españoles que aquí tienen su residencia, sino para los que todos los días llegan en tren de estudio, de recreo o de negocios, es un deber primordial nuestro, ofrecerles el apyo de la orientación.

A tal fin, *Madrid-Lisboa*, con la asesoría magistral de profesionales portugueses que nos han ofrecido su cooperación, contestará, dentro de lo posible, en una sección permanente con el título de estas líneas, cuantas consultas, de orden general, médico, jurídico, comercial, literario o artístico nos sean formulados por correspondencia dirigida a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7-Lisboa.

## «La unión hace la fuerza»

Más que nadie, las colonias extranjeras precisan estar unidas, para merecer la confianza el respeto y el afecto de la nación en que se hallan.

El prestigio de una colonia extranjera, incide sobre el del pueblo a que pertenece.

Y el prestigio de la colonia, es el de cada uno de sus componentes.

La unión, inteligentemente dirigida en el sentido de la moral cívica, rechaza de su seno al individuo pernicioso y es el poder nacional, conveniente y grato al pueblo en el que reside.

Españoles en Portugal: por Portugal y por España, uníos.

## ESPAÑA CONSTRUIRÁ BUQUES

La Naviera Aznar va a construir cuatro barcos mercantes, para aumentar su flota; dos de ellos en los astilleros de la Constructora Naval de Sestao y los otros en los diques de la Euskalduna de Bilbao.

Los motores Diesel serán fabricados en la Constructora Naval de Vizcaya.

### Pensão Madrid

ROCIO, 102-3.º

TRANQUILIDAD — HIGIENE  
BUENA COMIDA

Frente al Mercado Central  
En el corazón de la ciudad  
Tel. 2.4808 LISBOA

Anunciar en «Madrid-Lisboa»  
es entender los propios intereses  
y contribuir a intensificar  
el intercambio ibérico.

### SAPATARIA



RUA DO AMPARO  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

## Empresa Industrial Repenicado & Bengala

S. A. R. L.

Capital 1.500.000 escudos

Rua Bartolomeu Dias, 21 e 23

LISBOA (Portugal)

Manufatura geral de todos os  
artigos de borracha e ebonite. —  
Solás e tações de borracha —  
Calçado vulcanizado, etc. —

## CONSTITUCIÓN DE CORTES

Han sido firmados los decretos de convocatoria para elecciones de Procuradores en Cortes, con arreglo a la ley constitutiva de 18 de Julio de 1942.

Habrán representaciones de los ayuntamientos, sindicatos, colegios de abogados, médicos, farmacéuticos, arquitectos y veterinarios.

Por cada junta sindical se elegirán tres procuradores: uno por las empresas, otro por los técnicos y otro por los obreros.

La elección se verificará el día 1.º de Noviembre.

### JOÃO CORREIA RIBEIRO

Doctorado en Medicina y en Derecho  
ABOGADO

R. Nova da Almada, N.º 53 — LISBOA — Tel. 2.0812

## MUERTOS EN LA GUERRA DE ESPAÑA

En conmemoración de los muertos en la guerra civil de 1936, se celebró en el magnífico salón-biblioteca de Casa de España un acto que resultó de solemne interés.

Presidio pronunciando algunas sentidas palabras finales el Ministro Consejero de la Embajada Ex.º Sr. Conde de Monteforte y asistieron todas las autoridades diplomáticas españolas y representaciones de respetables entidades portuguesas.

En un discurso, pronunciado, el Consejero Nacional y jefe de Falange Don Jesús Suevos reasumió, de manera brillante la ofrenda conmemorativa.

## MÉDICOS INVENTORES

Ha sido presentado en el cursillo de perfeccionamiento médico por sus constructores, los doctores don Alfredo Nieto, director del Sanatorio Psiquiátrico de San Luis, de Palencia, y don Antonio Río y don Antonio López, médicos asimismo del citado Sanatorio, un aparato eléctrico que produce choques cerebrales, totalmente construido en el España.

El aparato se llama electroconvulsor y se emplea en el tratamiento de las enfermedades mentales. Dichos doctores, presentaron, también, una enferma, curada con el aparato, de una mudéz psíquica, que sufría desde hace cinco años. En 3.000 casos tratados con él no se ha producido ningun contratiempo. Es el primer aparato en España que utiliza la electricidad para producir ataques epilépticos en el tratamiento de las enfermedades mentales.

## TRES AFORISMOS DE SÉNECA

La educación austera, robustece el ánimo y le hace capaz de grandes empresas.

Cruel es quien al afligido reprende.

El que, pudiendo, no favorece al que está en peligro, contribuye a matarle.



MADRID — Intersección de Av. José Antonio y Calle Alcalá

## L I T E R A T U R A

## Escritores Luso-Hispanos

Gil Vicente y Francisco Manuel de Melo son dos enormes escritores portugueses que se expresaron, indistintamente, en el idioma de Camões y en el de Cervantes.

Francisco Manuel de Melo, fue, en el concepto de Menéndez Pelayo, después de Quevedo, «el hombre de mas ingenio que la peninsula produjo en el siglo XVII».

De este poeta inmortal, es el soneto que reproducimos, entresacado de su libro «Obras Métricas» escrito parte en castellano, parte en portugués; y editado el año 1665.

Es una verdadera joya que *Madrid-Lisboa* brinda a sus lectores, sin actualizar, como es permitido, la ortografía de la época; para dar a estos la sensación auténtica de eternidad que encierra la composicion.

Escrito hace trescientos años, nadie diría — adaptado al castellano actual — sino que ese soneto hubiera sido escrito ayer por un poeta insigne y atormentado.

## SONETO XVII

Barbaramente eftremecida Europa  
Arde en fuego marcial, y le acompaña  
No menos ciega de aquel humo España  
Que el veneno beuio de la infiel copa.

La mar en vna, y otra armada tropa  
Del mundo ayrado imitará la faña  
Bañando en fangre, quanto en agua baña,  
Si este a aquel coronado leño topa.

Ves Mario? Pues mañana los efruentos  
Que efa máquina grande defcomponen  
A reposo, o efcarmiento harán mudança;

A my folo en combates mas horrendos,  
Los duros cafos, que a mi paz fe oponen,  
Ni me dexan exemplo, ni eferpança.

## PORTUGAL Y ESPAÑA

Expresamente para  
«MADRID-LISBOA»

Soy de los que piensan que si así como el proceso histórico separó a Portugal de España, los dos países se hubieran desarrollado en un solo estado peninsular, ese estado habría sido el más importante del mundo.

La naturaleza hizo este vastísimo pedazo de tierra, pródigo en maravillas.

Rico en fauna y flora; dotado de un sub-suelo riquísimo, los dioses no puedan haber sido más pródigos con él.

En esta hora de crisis en que todo parece zozobrar, debemos apretar lazos espirituales para que no se pierda todo; y nos sea posible — unidos nuestros débiles recursos materiales — no solo aparentar sino constituir una fuerza respetable.

No hay en el mundo geografía como la nuestra. Pero existe un grave y subsanable inconveniente: nos conocemos poco por haber, hasta el presente, vivido en un inexplicable distanciamiento.

A. Forjaz de Sampaio

## João de Deus, en estatua

Frente al Jardín-Esuela de Estrela, Institución que con sentido hereditario dirige el Dr. D. João de Deus Ramos, profesor y escritor notable y ex-Ministro da Instrução Publica, acaba de ser erigido un monumento a la memoria, podríamos decir plástica, del genial poeta y pedagogo João de Deus.

João de Deus, venerado por el pueblo portugués, está en el espíritu de los españoles buceadores de valores extraordinarios.

Ante la estatua de João de Deus, nos descubrimos con el mayor respeto.

## LA PRIMERA ÓPERA ESPAÑOLA

El profesor del Conservatorio de Lisboa Dn. Luís de Freitas Branco, ha identificado, en los archivos musicales de la Biblioteca de Évora, como original de Juan Hidalgo un manuscrito musical interesantísimo: la primera ópera española, «Celus aun del Ayre matan» escrita para un libreto de Calderon de la Barca.

Se conocía, de dicha partitura, solamente un acto que se encuentra en la biblioteca del Duque de Alba.

## Lisboa

Lisboa es la elocuencia, la sutil, la supina  
demostración de la  
existencia divina.

Solo el loco capricho de una divinidad  
pudo, en siete colinas, hacer esta ciudad  
que aúna en su colmo de  
topografía extraña  
— sobre el final de un río — el mar y la montaña.  
El mar, que ya dejó de ser ruta química  
con la anticipación del hallazgo de América;  
y la montaña, dura  
via de algo sin nombre,  
ensangrentada por  
la escala al superhombre.

La montaña; dolor ascensional; anhelo;  
arriba, arriba, arriba, arriba... el cielo.  
Y el mar — batiendo hasta  
el nivel de sí mismo —  
abajo, mas abajo, mas abajo...; el abismo.

Y abismo y cielo — en siete  
colinas — es Lisboa  
Como el corazón que  
la brindo en esta loa.

Del libro *FUGA LISBOETA*  
próximo a publicar-se

A. Hernández-Cid

## ESTUDIO JURÍDICO

P. E. F. A. I.

Apartado 115 — Lisboa

ASESORIAS. APODERAMIENTOS. DEFENSAS.  
TRAMITACION DE ASUNTOS COMERCIALES  
E INDUSTRIALES. TRADUCCIONES PROFESIONALES DEL Y AL PORTUGUÉS, ESPAÑOL,  
FRANCÉS, ALEMÁN E INGLÉS.

Colaboración de peritos forenses y económicos extranjeros

## Livraria Luso-Espanhola, L. da

GESTIONA, INMEDIATAMENTE,  
PARA SUS CLIENTES, CUALQUIER  
LIBRO EDITADO EN ESPAÑA  
ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

RUA NOVA DO ALMADA, 86 a 90

Telefone 2 4917 — LISBOA

# OS "CARLOS"

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

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

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

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

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

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

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

## Vida Ferroviária

### Ateneu Ferroviário

#### Novos Corpos Gerentes

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

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

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

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

## Escas & Comentários

Por SABEL

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

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

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

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

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

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

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

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



# Jardim Zoológico de Lisboa

**Novos melhoramentos — Projectos — Uma grande obra social**

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

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

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

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

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

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

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

# Há 50 anos

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

## Linhas portuguezas

**Mormugão.** — Na semana finda em 24 de setembro ultimo, rendeu esta linha ferrea 4:059 rupias ou 1:615\$300 réis, isto é, menos 2:469 rupias ou 983\$600 réis, do que em igual periodo do anno anterior.

Attingiu apenas a 5:285 rupias o rendimento do trafego de mercadorias, e a 7:516 o do movimento de passageiros.

Numero de trens milhas, 1:556.

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

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

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

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

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

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

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

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



## O primeiro caminho de ferro estabelecido na China

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Ao que conduz a «coquetterie» feminina

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

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

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

Podê bem chamar-se a isso um ornamento da excepção! I categoria dos pesados.

## O que é uma locomotiva Electro-Diesel?

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

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

Êste motor acciona um dínamo gerador de corrente contínua, cuja corrente é remetida aos dínamos receptores (motores) instalados sobre os eixos do furgão.

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

Uma locomotiva Electro-Diesel pode fazer 90.000 quilómetros por ano e importam as suas despesas de exploração em 100.000 francos menos do que duas locomotivas a vapor fazendo cada uma 50.000 quilómetros por ano.

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

## O silvo das locomotivas nasceu dum desastre

A TÊ ao ano de 1853 e não obstante ainda não terem aparecido em qualquer país as várias comissões reguladoras dos ruídos, os combóios circulavam sem os que seus estridentes apitos se repercuíssem pelo espaço.

Para alarde da passagem dos combóios era considerado bastante o potente re-folgar do vapor e o ruído característico da rodagem acelerada sobre as vias de ferro.

Porém, em Agosto de 1853, numa passagem de nível da linha de Swannington a Leicester um combóio de passageiros

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

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

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

### Uma grande obra de engenharia do século passado

O Monte Cenis está situado a 3.170 metros de altitude e a extensão do túnel que lhe penetra nas entra-las é de 12 quilómetros de comprimento.

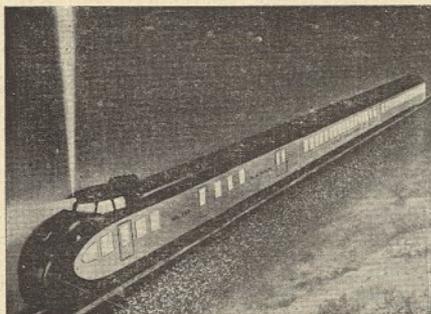
A sua perfuração foi iniciada no ano de 1871 e considerou-se ousada empresa, grandiosa e extraordinária.

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

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

### Luz em marcha

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



Passagens de nível

AS passagens de nível, tôdas de tão funestas consequências nos accidentes ali occorridos são em França no elevado número de mais de 30.000. Mas, caso curioso, em Paris apenas no 12.º bairro se encontra uma dessas perigosas passagens.

### Bilhetes de Caminhos de Ferro

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

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

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

### Locomotivas varredoras

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

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

### Larápios com muita força

OCaso succedeu na Califórnia e, embora pareça incrível, pelo volume e peso do roubo perpetrado, é contado da seguinte maneira, pelo periódico americano de onde extractamos a noticia:

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

### Vagões «frigoconsignes»

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

### Caminhos de Ferro Canadianos

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

### Desde quando funciona o Caminho de Ferro de Yunnan?

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

Os trabalhos de construção foram começados em 1901, em virtude do tratado franco-chinês, de 10 de Abril de 1893. Quarenta e sete mil operários, compreendendo chineses, anamitas, franceses, italianos e gregos, participaram nesses trabalhos. Cento e cinqüenta e quatro túneis foram abertos e mais de duas mil obras de arte (pontes, pontões e viadutos), foram edificadas.

Alexandre F. Seltzer

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

LXI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### OFICINAS GRÁFICAS

## Bertrand (Irmãos), L.<sup>da</sup>

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. | 2 1368  
| 2 1227

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

# Espectáculos

## Panorama da Temporada

### T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

#### Bezas de Hortaliça... no AVENIDA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### O Mundo em Marcha... no COLISEU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## MODERNISMOS

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

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

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

É talvez por isto que um jornal da tarde recentemente

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

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

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

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

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

TRINDADE — 22 — «O Instinto».

AVENIDA — 20,50 e 22,45 — «Belezas de hortaliças».

APOLLO — 21 e 23 — «A formiga».

MARIA VITÓRIA — 20,50 e 22,45 — «Voz do Povo».

VARIÉDADES — 21 e 23 — «Danubio azul».

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Aconteceu em Xangai».

POLITEAMA — 21,50 — «A carta».

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

S. LUIZ — 21,50 — Filmes que causam surpresa.

ODÉON — Estreias consecutivas.

TIVOLI — 21,50 — Todas as semanas novos programas.

CONDES — 15 e 21,50 — Filmes de grande emoção.

CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.

PARIS — As 20,50 — Filmes variados.

EUROPA — As 21 — Filmes variados.

LYS — 21 — Filmes emotivos.

CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORA — 21 — Filmes variados.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

REX — 21,15 — Programa duplo.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

#### Edital

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto n.º 22562, de 25 de Maio de 1935:

Faço público que no dia 17 de Outubro do corrente ano, pelas onze horas, na Câmara Municipal de Chaves, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobran-te, entre os quilómetros 95.169 e 95.291 da linha do vale do Corço, com a superfície de 5:335<sup>m</sup>2,40, situada na freguesia de Santa Maria Maior, concelho de Chaves, distrito de Vila Real; confronta ao norte com Alberto Fernandes Bandeira, ao nascente com Alberto Fernandes Bandeira e herdeiro de Francisco Marceneiro, ao sul com caminho público e ao poente com Paulo Macedo, sendo a base de licitação 1\$80 por metro quadrado.

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

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

#### Repartição de Exploração e Estatística

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

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

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

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

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

De aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, anulando as disposições da nota (15) inserta no final da referida classificação geral;

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

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

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

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



### MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

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

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



# Phoenix Assurance Company Limited

Sede em Londres

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

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

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.<sup>a</sup> — PORTO

Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, L.<sup>da</sup> Rua Augusta, 100, 2.<sup>o</sup> -- Telefone 2 6922

## Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

B A D E N — S U I S S A

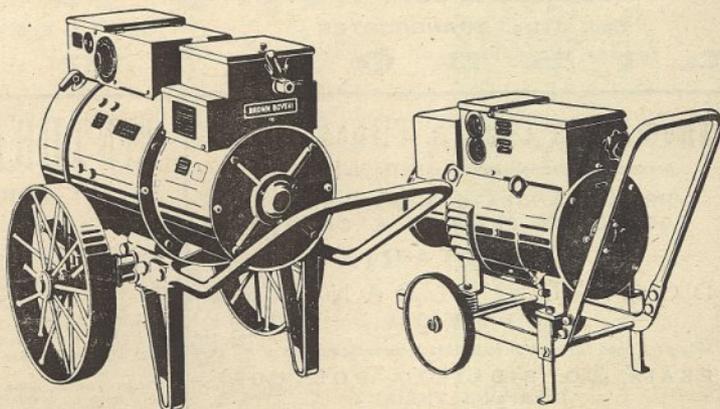
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.<sup>o</sup> -- PORTO



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



Endereço Telegráfico Códigos  
**CORTIÇA-SILVES** A. B. C. { 5.ª Edição  
 JOMARCO-LISBOA { 6.ª BENTLEYS  
 Telefone 2 1278

**CANTINHOS & MARQUES, L. DA**  
 FABRICANTES E EXPORTADORES DE CORTIÇAS

ESCRITÓRIO FÁBRICAS  
 Rua do Ouro, 191-4.º SILVES E BARREIRO  
 LISBOA PORTUGAL

Telef. 38 007

**Baltazar da Silva & C.ª, L. da**  
 FABRICANTES DE CORTIÇA  
 E SEUS DERIVADOS

PRAÇA DE DAVID LEANDRO DA SILVA, 20  
**POÇO DO BISPO**  
 Portugal LISBOA



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT  
**Sociedade Universal de Transportes, L. da**  
 Inscrita na Camara dos Agentes Transitários  
 (Decreto n.º 51.253 de 28 de Abril de 1941)  
**TRANSPORTES INTERNACIONAIS**  
 Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.  
 Portugal — LISBOA

TELEPHONE: 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**

**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 RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30  
 Telefone 2 9374/78 Telefone 5938  
 End. Teleg. TRANSPORTES End. Teleg. TRANSPORTES

**L I S B O A P O R T O**

**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

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:  
**PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL**  
 TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA  
 Telegramas: SNADEK—L'SBOA Telefone: 2'868

**TINTURARIA Cambournac**  
 11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
 TELEFONE 2 6415

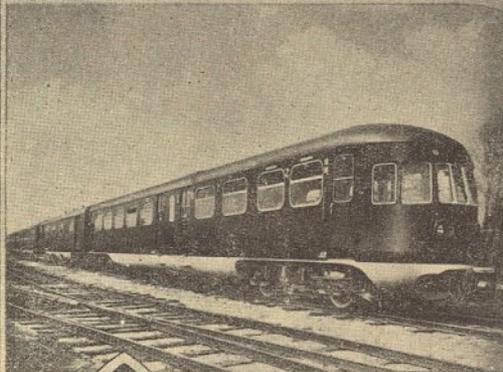
Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380  
 Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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 reexpeção pelo ca-  
 minho 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 pro-  
 cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

# Maybach

ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS



Comboio de automotoras Diesel quin-  
tuplo de 1950 CV dos Caminhos de  
Ferro Holandeses.

*Durante  
mais de um século*

sómente a locomotiva a vapor dominava no tráfego ferroviário, até que o motor de combustão interna também conquistou este campo. Hoje os comboios mais rápidos da Europa são Comboios de Automotoras Diesel com motores Maybach e a segurança de serviço deles já alcançou a do serviço a vapor que conta com 100 anos de existência.

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

10

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

GERMANO

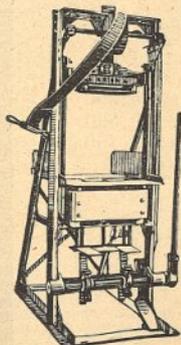
SERRALHARIA CIVIL



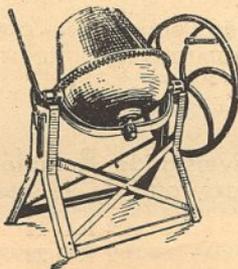
MACHADO

MECANICA E FORJAS

MÁQUINAS PARA BLOCOS DE CIMENTO E BETONEIRAS



MONTAGEM E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS—POR-  
TÕES, PILARES, GRADEAMENTOS, ESTUFAS E CA-  
SAS 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	NOTICIÁRIO	2 RO 6	m. 19,61	Kc/s 15.300
e		2 RO 22	m. 25,10	Kc/s 11.950
23,10		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
		m. 263,20		Ondas médias
		m. 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	Kc/s 11.950