

DEPÓSITO LEGAL
JAN 1943

86

23.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1942

Número 1319

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

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

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



VALE DO VOUGA — Ponte de S. Tiago que liga as linhas do Vouga entre Sarnada e Paradela

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 MAXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 2 3 1 9 4
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.

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. | 2 1368
| 2 1227

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

Peçam Orçamentos

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

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 2 0158; Direcção 2 7520

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

1319

1 — DEZEMBRO — 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

Lisboa — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade . . .	505
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela por <i>Carlos d'Ornellas</i>	507
Notas da quinzena	508
Linhas Portuguesas	509
Aeroporto de Lisboa	509
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	510
Há 50 anos	511
O caminho de ferro e a aproximação dos povos	511
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	512
Parte oficial	514
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	516
Caminhos de ferro alemães	516



LISBOA — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade

COMPANHIA

do Caminho de Ferro de Benguela

O RELATÓRIO DE 1941

ESTÁ impresso e em distribuição o «Relatório e Contas» relativo ao ano de 1941 (38.º exercício) apresentado à Assembleia Geral Ordinária de 25 de Agosto de 1942 pelo Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, em cumprimento do artigo 44.º dos Estatutos.

No decorrer do exercício de 1941, vemos que as receitas e despesas da Administração de África sofreram as primeiras uma sensível diminuição e as últimas uma ligeira subida, comparadas com as do ano anterior.

Exemplifiquemos. Assim, as receitas que em 1940 tinham sido de 40.693.472\$26 passaram em 1941 a ser de 40.328.593\$42, o que representa uma diminuição de 364.878.\$84.

No que se refere a despesas, estas aumentaram em 8.961\$74.

Vejam agora o que se passa com as Obrigações de 4%. Nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, informa-nos o Relatório presente, foram consideradas amortizadas de 1 de Janeiro de 1939 a 1941 £ 1.687.500, de Obrigações de 4%, para cujo reembolso estão reservados os rendimentos líquidos até 31 de Dezembro de 1940 no valor de £ 319.272.15.10. O rendimento líquido do ano de 1941, de £ 50.037.9.5, foi reservado para a amortização a levar a efeito em 1 de Janeiro de 1942 no valor de £ 299.920.

Passando agora à concessão das Obrigações de 5%, o Relatório diz-nos que em 31 de Dezembro ficaram por trocar 275 Obrigações de 5% das Séries «A», «B», «C» e «D», no valor de £ 11.980, das quais em 1941 foram

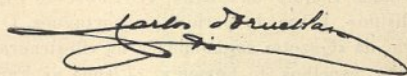
trocadas 14 no valor de £ 280, ficando, portanto, por trocar 261, no valor de £ 11.700.

Deve-se a esta Companhia uma interessante experiência de colonização, à qual, por diversas vezes, temos feito elogiosa referência. É uma experiência digna de ser seguida com a maior atenção, pois nela poderão assentar novas e mais sólidas bases da nossa política imperial de ocupação, que não se faz, que não se poderá nunca fazer apenas com a força armada mas, também, pela fixação de elementos de trabalho.

Para garantir os serviços ferroviários, principalmente o fornecimento de combustível às locomotivas, tem-se intensificado notavelmente a plantação de eucaliptos, tendo-se elevado a 3.727.716 o número de árvores plantadas.

O Relatório, por fim, presta homenagem sentida e justa a quatro membros da Direcção, falecidos ultimamente: o Rt. Hon. Visconde de Stonehaden, vogal do Conselho de Administração, no Comité de Londres; o prof. Dr. Alberto Borges de Sousa, o coronel Fernando Luiz Mousinho de Albuquerque e o Dr. Guilherme Oliveira de Arriaga.

Para a vaga aberta pelo falecimento do prof. Dr. Borges de Sousa foi nomeado provisoriamente, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, um dos vogais do Conselho Fiscal, tendo sido preenchida, também provisoriamente, a vaga aberta pelo falecimento do Dr. Guilherme de Arriaga, pelo prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima.



Notas da Quinzena

Dr. Alfredo da Cunha

F ALECEU no passado dia 25, em Lisboa, o eminente académico e nosso velho amigo dr. Alfredo da Cunha, figura de grande destaque no meio literário e jornalista distinto, que conseguiu reunir uma bela colecção de obras admiradas tanto no nosso país como no estrangeiro.

Colaborador do fundador desta «Revista», L. de Mendonça e Costa, Alfredo da Cunha sustentou uma polémica sobre Imprensa, grangeando um sem número de simpatias que glorificaram, há bons quarenta anos, as colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Nascido no Fundão, em 21 de Dezembro de 1863, fez o seu curso de direito em Coimbra, vindo para Lisboa onde formou banca de advogado. Ocupou o lugar de director do «Diário de Notícias», e era actualmente consultor jurídico de várias Companhias e Director do Banco Lisboa & Açores. Deixou publicados:

«Da Formação Nacionalista Portuguesa e do Estabelecimento da Forma monárquica em Portugal», «Discursos em honra de Luiz de Camões», «Endeixas e madrigais» versos, «Eduardo Coelho. A sua vida e a sua obra. Alguns factos para a história do jornalismo português», «O Naufrágio do Poveiro», «O Imposto do Bem» versos, «Elogio histórico do Imperador do Brasil D. Pedro II», «Madalena de Vilhena» poemeto, «Campo de Flores — Exame da chamada edição autêntica e definitiva» (de col. com Trindade Coelho, pai), «O Livro de Mesmer», diálogo em verso, «O Presepe de Aldeia», conto do Natal, versos com ilustrações de Casanova, «A Santa Casa da Misericórdia do Fundão», «Camilo Castelo Branco, jornalista», «O Académico Latino Coelho», «Latino Coelho», «O espírito associativo nos profissionais da Imprensa», «O Tricentenário do primeiro periódico português», — As «Relações» de Manuel Severim de Faria e as «Gazetas» da Restauração, «Elogio Histórico de Tomaz Ribeiro», «Ditames e Ditérios», «Magalhães Lima, profissional do jornalismo», «Goethe haveria lido Gil Vicente?», «Pedro Venceslau de Brito Aranha», «Juramento de Amor», «Memória acêrca das «Memórias» da Academia das Ciências de Lisboa relativas à 2.ª Classe ou Classe de Letras», «Os Cinquenta Anos do Jardim Zoológico e de Aclimação de Lisboa», «Bento Carqueja», «Gil Vicente na Lisboa Antiga e a Antiga Lisboa nas Obras de Gil Vicente», «Manuel Emídio da Silva», «Dr. José de Figueiredo», «Olisipo», berço do periodismo português. O Tricentenário da «Gazeta» cognominada da «Restauração», «Os bichos, espelhos do homem», «Lisboa na Paræniologia

Peninsular», «Terra-Mater, D. João IV nas obras dum pintor fundanense. Fastos de Portugal», «Jornalismo Nacional. Das malogradas Associações de Imprensa à alvitrada Ordem dos Jornalistas Portugueses», «Elementos para a História da Imprensa Periódica Portuguesa (1641-1921)», «Relance sobre os três séculos do Jornalismo Português», «Periódicos e Relações-Periodistas e Noticiaristas».

Deixou prontos a entrar no prelo: «Versos», «Proverbiário Indiano», «Juízo de Paris, comédia em verso, e «Achegas para a história do concelho do Fundão».

O seu funeral constituiu uma verdadeira manifestação de sentimento pelo desaparecimento de uma das figuras de maior prestígio dentre das letras e do jornalismo português. A família enlutada, e em especial a seu filho dr. José Eduardo Coelho da Cunha, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta o seu cartão de pêsames.

Guilherme Cardim

N O hotel Avenida Pálace, foi na passada terça-feira, oferecido um almôço ao nosso prezado amigo sr. Guilherme Cardim, pela acção brilhante que tem desenvolvido como presidente da União dos Grémios da Indústria Hoteleira e Similares do Sul.

Presidiu o engenheiro sr. Carlos Ribeiro Ferreira, presidente do Grémio da Indústria Hoteleira, que aos brindes falou em primeiro lugar, seguindo-se os srs.: Claudio Sobral, pelo Grémio Distrital dos Restaurantes e Cafés de Lisboa; Joaquim Coelho, pelo Grémio Distrital das Pensões de Lisboa; José Leopoldo dos Santos, presidente do Grémio Concelhio dos Retalhistas de Vinhos e Casas de Pasto; Armandino Lobre, presidente do Sindicato dos Empregados da Indústria Hoteleira e Similares; dr. Xavier Pinto, pelo Contencioso da União; dr. Martins de Carvalho, presidente da Comissão Corporativa; dr. Fernando Homem Cristo, assistente do I. N. T.; Gomes da Silva, secretário geral da União e Fausto de Figueiredo, procurador à Câmara Corporativa, que em eloquentes palavras salientou a obra do homenageado, no Estoril, terminando por saudar um companheiro leal, cheio de qualidades que são hoje do conhecimento público.

O sr. Guilherme Cardim, ao levantar-se para falar, foi saudado com uma vibrante e prolongada salva de palmas, agradecendo os brindes, especializando os do sr. dr. Henrique Martins de Carvalho, Fausto de Figueiredo, e dr. Corte Real, do Sindicato dos Profissionais da Indústria Hoteleira, que tanto o tem auxiliado na dignificação da classe e na defesa dos seus interesses.

Recomendado

por

esta

REVISTA



Recomendado

por

esta

REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Fornece as melhores fazendas para Fatos, Vestidos e Agasalhos, A PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Peça V. Ex.^{cia} Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ

LANIFÍCIOS

VENDAS AOS ALFAIATES E RETALHISTAS

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

Linhas Portuguesas

Novas modificações no serviço de combóios da C. P.

A partir de hoje são feitas as seguintes modificações no serviço de combóios da C. P.: linha do Norte, combóios ascendentes: n.º 7, substituído em todo o trajecto pelo n.º 9, com partida de Lisboa-Rossio, às 19,27 e chegada ao Setil às 21,34, fazendo paragens em todas as estações; n.º 1.001, modificada a marcha em todo o trajecto e suas ligações de e para Coimbra, com partida de Lisboa-R, às 20,40, e chegada a Campanhã às 8,59, devendo os passageiros das estações intermédias de Lisboa-R a Setil, onde não haja paragens, seguir no combóio n.º 9 até o Setil, a fim de tomarem ali o 1.001; n.º 2.033, passa a partir de Pombal, à 1,40. Desde quarta-feira; n.º 2.051, modificada a sua marcha, entre Aveiro, de onde parte às 7,10, e Esmoriz, onde chega às 9,51. Descendente, a partir de hoje, o n.º 2.034, modificada a marcha, entre Caxarias, de onde sai às 0,27, e Entroncamento, onde chega às 2,38. Linha do Oeste, a partir de hoje: n.º 202, deixa de efectuar paragem em Queluz e Amadora e chega a Lisboa-R, às 9,27; desde quarta-feira:

n.º 2.222, modificada a marcha, entre Alfarelos, de onde sai às 3,5, e a Guia, onde chega às 5,45. Linhas da Lousã e de Figueira a Coimbra, desde quarta-feira: n.º 232, retardada a marcha de 30 minutos, em todo o trajecto. Linha de Vendas Novas, a partir de hoje: n.º 303, modificada a marcha em todo o trajecto, passando a sair do Setil às 21,45 para chegar a Vendas Novas às 0,20. Tranvias entre Lisboa-R., Queluz, Cacem e Sintra, a partir de hoje: n.º 1.312/1.314, modificada a marcha, em todo o percurso, passando a circular com o n.º 1.312. Partida de Sintra às 8,23, chegada a Lisboa-R., às 9,13. Entre Lisboa e Azambuja, a partir do mesmo dia: n.º 7, limitada a sua circulação a Sacavém: n.º 9, prolongada a marcha, com partida de Sacavém às 20,12 e chegada a Azambuja às 21,17, fazendo paragens em todas as estações e apeadeiros excepto na Quinta das Tôrres.

AEROPORTO DE LISBOA

O aeroporto de Lisboa, realização da Câmara Municipal e que se pode considerar uma das obras de maior envergadura do Estado Novo, em contas definitivas, custou 42.952.848\$63, importância essa dividida pelas seguintes rubricas: «expropriações», 13.726.952\$20; «estudos e projectos», 168.233\$15; «obras», 26.713.975\$02; «apetrechamento», 2.165.537\$77 e «diversos», 178.154\$49.



Vacas em vilegiatura

EM tempo normal a rede dos caminhos de ferro franceses tinha um serviço especial de condução de ruminantes para os extensos prados da Provença, a fim de permitir o mais economicamente possível aos proprietários de gado o colherem evidentes benefícios para a sua manutenção e rendimento.

O motivo por que se pensou em realizar estes combóios destinados ao transporte do gado bovino assenta no facto dos campos de algumas regiões dos Alpes e dos Pirenéus estarem totalmente cobertos de neve durante um certo período do ano, o que muito prejudica a existência e o rendimento desses animais.

Esse serviço de condução de gado para a Provença foi montado a instâncias do Ministério da Agricultura que a tal respeito elaborou um relatório acerca das vantagens colhidas e onde se anotam, comprovadamente, os satisfatórios resultados alcançados com a mudança de ares e o pasto assegurado para os animais, passados assim à categoria de turistas.

A adopção da bitola da via férrea russa foi devida às instâncias dum prelado

QUANDO se começou a construir a primeira linha de caminho de ferro na Rússia, o grande chefe da Igreja Ortodoxa, Pope, dirigiu-se alarmado ao Primeiro Ministro da Corte do Tzar, afirmando-lhe que os caminhos de ferro viriam a exercer uma pernicioso influência no estado de espirito do povo russo.

Para corroborar o seu pensamento dizia que essas novas vias de comunicação tornar-se-iam o canal por onde o espectro da rebelião, manifestado já no resto do continente, ameaçaria perturbar a Rússia e para evitar esse imenso perigo seria preciso reagir enérgicamente. Para isso, Excelencia, — dizia ao tratar com Ministro — nós contamos com a vossa dedicação e patriotismo.

O ministro curvou-se aos argumentos dando satisfação ao prelado, e foi então decidido que o afastamento dos rails, entre si, fôsse de 1^m,51, em vez de 1^m,43, como no resto da Europa, à excepção de Portugal e Espanha.

Dessa maneira os combóios vindos de Oeste não poderiam ascender à rede russa, pois se achavam interditos ao avanço por desigualdade de bitola.

Por outro lado e para diminuir os receios de Sua Grandesa, o primeiro Ministro prometeu não abrir senão as vias consideradas indispensáveis e que eram em pequena quantidade e de extensão reduzidíssima.

Em 1850, quando já a Europa contava um grande número de quilómetros de via férrea, a Rússia somente dispunha no seu território de cerca de 500 quilómetros, construídos morosamente, à razão de 90 quilómetros por ano.

Para compensar o manifesto atraso de outras eras os soviets construíram, no espaço de vinte anos, mais de 25.000 quilómetros de novas vias férreas.

Invocando datas de interesse ferroviário

O primeiro caminho de ferro transamericano foi inaugurado no ano de 1869.

Em 1885 inaugurou-se o caminho de ferro transcanadiano, considerado justamente como sendo a via mais rápida entre a Europa e o Japão e o transcaspiano foi inaugurado no ano seguinte.

A primeira parte do grande caminho de ferro transafricano, do Cabo ao Cairo, lado do Sul (Boulouwaya), Africa Austral, inaugurou-se em 1897 e a outra parte oposta, do lado Norte (Khartum), Egipto, só teve lugar no ano de 1900.

O transiberiano — ao qual nos haveremos de referir — só ficou concluído no ano de 1902.

Locomotivas que servem para debelar incêndios

COMO os incêndios ao longo das vias férreas assumem, às vezes, grave frequência, os americanos lembraram-se já há muito tempo de preparar nas locomotivas um injecto alimentado pelo vapor das máquinas e mergulhado num dos depósitos de água do tender, o qual constitue uma poderosa bomba de incêndio, de uma rapidez evidente que a torna preciosa em grande número de circunstâncias.

Essas locomotivas podem igualmente prestar valiosos serviços na lavagem dos vidros de enormes fábricas e outras construções, além dos das gares e dos depósitos de material das estações.

Mais recentemente, mas ainda mesmo antes da actual guerra, algumas locomotivas da Companhia Sauterne Railway foram equipadas, além de outro material contra incêndios, com mangueiras de sessenta pés de comprimento, para o ataque a incêndios que se manifestem nos subúrbios de Londres e dentro do raio de actividade em que podem ser úteis.

Sinais luminosos

NA sinalização óptica móvel adoptada nos nossos caminhos de ferro a cor da luz branca indica via livre, a cor vermelha, paragem imediata e a cor verde, afrouxamento de velocidade ou ainda passar a marcha regulada por precaução no andamento.

Quando este sinal se apresenta na via, torna impossivel ao combóio ultrapassá-lo, para garantia de segurança da circulação.

Alexandre F. Seltzer

MADRID-LISBOA

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

La moral prostituida

Esto es todo lo que ocurre en el Mundo.

Sobre el diccionario se ha tachado, a la bartola, muchas palabras definitivas de valores positivos y eternos; y se ha desnaturalizado el de otras también de noble quilataje.

Un confusonismo diabólico ha sido establecido en el orden de la política, de la religión y de la economía.

La vida está en plena agitación; en una interrogante in-comensurable.

Se han hundido muchas casas buenas y muchas cosas malas.

Dejemos a los jóvenes militantes que acusen, con su sabiduría escolar, a la vejez, por no haber sabido hacer de la tierra un paraíso.

Permitamos a la vejez con su pesado bagaje experimental, que se lamente de la frivolidad, la prematura decrepitud y la violencia irreflexiva con que la juventud ha hecho uso del capital hereditario.

Sea la paz con los unos y con los otros; y entre los unos y los otros.

Pero es la verdad para el espectador de la existencia, que unos y otros han menospreciado y prostituido la Moral base de la salud del cuerpo y del alma.

Se han hundido muchas cosas buenas y muchas cosas malas. Y pueden seguir les hundimientos.

Esperemos.

Veamos que es lo que vuelve e flote.

Y ojalá sea la Moral reivindicada.

A. Hernández-Cid

Neutralidad de España

En los centros políticos alemanes se inclinan a creer que España seguirá, en el porvenir, con la posición de «no beligerancia» que desde hace tiempo viene observando.

La movilización parcial del ejército, marina y aviación en España según el redactor diplomático de la agencia Réuter equipara la situación de este país a la de Turquía. La actitud de España y la de Turquía — agrega — se funda en una política básica idéntica; neutralidad y defensa de la independencia e integridad de la nación.

PALACIOS COSTA

El Dr. Dn. Alberto Palacios Costa, embajador de Argentina en España, es uno de los grandes propulsores de la cultura en su nación.

De su labor en la cátedra de la Universidad y en el terreno diplomático, se ha ocupado, recientemente, toda la prensa española; elogiándola en el alto grado que merece.

Lo que no ha sido tan divulgado, no obstante la extraordinaria importancia que ella tiene, es la afortunadísima gestión del Dr. Palacios Costa como presidente de Jockey Club de Buenos Aires.

El Jockey Club posee una de las mejores bibliotecas de América.

Y el Dr. Palacios Costa que ha contribuido, con raro talento, a la adquisición de obras de alto valor histórico y literario, creó, en la biblioteca una tribuna que han ocupado eminentes hombres de ciencia y de letras europeos y americanos.

Hemeroteca Madrileña

La Hemeroteca de Madrid, está reconocida como la mejor del mundo.

En ella acaba de ser inaugurada la Exposición de prensa española.

La prensa de España es la mas numerosa en títulos. En 1704 apareció «Gazeta de Madrid»; y en 1706 otras «Gazeta» en Murcia y Granada. En 1736 se publicó un manuscrito, en cuarto, titulado «Sátiras del Duende».

El primer diario vio la luz pública en Madrid en 1758 con el título «Diario Noticioso». Y, como consecuencia de la escuela por él establecida, salió en Valladolid, en 1787 el «Diario Pinciano»; histórico, literario, legal político y económico.

Posteriormente fueron publicados «Semanario de Sevilla» en 1788; y «Diario de Barcelona», en 1792.

Entre las curiosidades mas notables, admírase una plantilla del personal que componía un periódico importante de Madrid al final del siglo XIX. Esta era: meritorios sin sección fija y siempre en la calle; redactores de tijera, encargados de la sección de provincias; traductores de la sección de extranjero y del folletín; redactores de sueltos; escribe chistes y periodistas bufones; redactores de artículos generales y de fondos; crítico de libros y teatros; agente de negocios del periódico, y corrector de pruebas y ajustador.

Se exhibe, en la Exposición, cerca de cuatro mil volúmenes.

Habla Londres...

EMISIONES BBC PARA LA
PENINSULA IBERICA

EN PORTUGUÊS:

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

O U Ç A M A B B C

JARDIM-ESCOLA JOÃO DE DEUS

A infância portuguesa, enquanto não lhe chega a vez de entrar na escola primária, vive à margem da gente grande, no mais completo *abandono espiritual*. Na fase melindrosa e delicadíssima que decorre dos quatro aos oito anos, quando a criança, maravilhada pelo espectáculo do mundo que a rodeia, tudo pergunta, porque tudo quer saber, quasi nunca tem quem lhe responda.

O problema da educação infantil em Portugal, dentro do âmbito familiar, desde o mais pobre ao mais abastado, encontra-se redazido apenas à necessidade mesquinha de *ter a criança sujeita*; cuida-se, sobretudo, de soffrer o irrequietismo importuno. Não se vê que a turbulência, neste caso, é um protesto, instintivo, contra a falta de ocupação adequada; e então offerece-se à infância o que vulgarmente se chama um entretenimento, uma «brincadeira», como se não fosse preciso mais; como se não fosse preciso occupá-la com meios e ensinamentos próprios do seu agrado, sim, mas previstos, regrados, metódicos.

As lições de coisas, as narrativas singelas, o exercicio do desenho e da modelação, a utilização intelligente dos trabalhos manuais educativos, a escolha e execução dos jogos de movimento ao ar livre, a alfabetização metódica, etc., tudo isso, e muito mais, não se realiza com facilidade no lar doméstico. E à falta de tais elementos, como há-de a criança, irradiando saúde e vida, aquietar-se?

Sem abrigo nem defesa, — tantas vezes! — quer de hygiene fisica, quer de hygiene moral, a realidade explica-se pela força das circunstâncias e duma civilização atardada; mas o facto merece clamor. E clamar é pedir. Pedir o quê?

Pedir o que falta: que se crie, que se organize, que se multiplique, com mais forte razão, nos centros populosos — cidades e vilas — o ambiente próprio, «o lar educativo», acolhedor da infância, ainda considerada, por impulso da rotina, em fase pré-escolar.

E qual deverá ser esse ambiente?

O *Kindergarten* que o génio pedagógico de Frederico Froebel criou para a Alemanha, há um século? Ou, obedecendo à fama que corre, a escola de Déceroly, experiência Belga? Senão, a *Casa dei Bambini*, de Luiza Montessori, experiência italiana?

A solução pedagógica mais preconizada, modernamente, para este género de ensino, é a dos *jogos educativos*, cuja originalidade de invenção — cumpre não esquecer — pertence à glória de Froebel. Não se trata, é claro, de jogos que se destinam apenas a divertir, mas daquelles que podem ser uma ocupação agradável e um ensinamento.

Se, porém, tódá a actividade escolar depende dum complicado arsenal pedagógico, embora no louvável propósito de tornar o ensino objectivo e animado, não está ali, com certeza, a solução definitiva. Ensinar a ler, por exemplo, recorrendo a bonecos ou a jogos, não será *desfocar* a atenção da aluno, mecanizando-lhe a tarefa de aprender?

Lombardo Radice, o inspirador da reforma da instrução primária de 1932, em Itália, — «o poeta da infância», como lhe chamou Heléne Tuzet — desaprova, em matéria de educação (tal qual o poeta-educador da *Cartilha Maternal*), tudo que seja *artificio*, aconselhando que se não perca o rumo da intuição e do instinto, «como o sentem espontaneamente todas as mães».

E pois...

Atingido este ponto, particularmente interessante, na questão dos métodos de ensino, pergunta-se: deveremos nós, portugueses, descalçar sistemas estrangeiros,

quando se cuida de organizar e pôr em funcionamento as nossas escolas?

Ou antes, deveremos envidar esforços para erguer o criar institutos de feição própria, que se harmonizem com a índole e as tradições da nossa gente, sem exclusão formal das soluções pedagógicas universalmente adoptáveis ou adaptáveis?

A resposta está dada, antecipadamente, pelo génio de Garrett, no seu pequeno tratado *Da Educação*: «Eu tenho que nenhuma educação pode ser boa, se não for eminentemente nacional». Portanto...

A escola infantil, desdobraimento necessário da escola primária, como qualquer outra que vise a ensinar e educar gente portuguesa, tem de ser *eminentemente nacional*. Senão, não é boa.

Sendo função primordial do *Jardim-Escola* a educação dos sentidos e, simultaneamente, a primeira ginástica do raciocínio, tem de manter-se, tal função, sem descontinuidade, nessa espiral que vai do saber falar a saber ler. Interrompê-la, interceptá-la, seria inutilizar, em grande parte, as melhores possibilidades de aproveitamento das primeiras noções adquiridas. Quere dizer, tem de fazer parte do seu programa o que se encontra estabelecido até à 2.ª classe da escola oficial.

Eis porque o *Jardim-Escola* se deve designar, de preferência, «escola pré-primária». Instituição caracterizada preferentemente portuguesa, serve-lhe de égide o nome de João de Deus. Homenagem justíssima. Tem ali exacta aplicação, e plena eficiência, o espirito e doutrina dum método português — a *Cartilha Maternal*. Em sistema coordenado, executam-se outros métodos e processos que se completam entre si, sendo alguns deles inteiramente originaes, e todos indispensáveis à preparação infantil. Com certeza, esses métodos e processos tendem a aperfeiçoar-se. Mas, quem negará, com verdade, que a estrutura dos *Jardins-Escolas* é já obra definitiva e inconfundível? E, como seria possível discutir-se, ainda hoje, a vantagem ou desvantagem do método de João de Deus, já tão longe da época em que a novidade da *Cartilha Maternal* empolgou o espirito da Nação, se a sua doutrina não tivesse o condão civilizador das grandes verdades em curso?

A melhor resposta a estas perguntas é uma só: encontra-se, viva, no êxito dos *Jardins-Escolas* cujas portas se abrem, sem restrições, a quem os queira visitar e conhecer.

João de Deus Ramos

João Correia Ribeiro

Doctorado en Medicina y en Derecho

ABOGADO

R. Nova da Almada, N.º 53 — LISBOA — Tel. 2 0812

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

INVENTOS E INVENTORES

Gasolina sintética

Portugal, se preocupa seriamente ante el fantasma de la vialidad.

En estos últimos meses la prensa de la nación se ha ocupado de algunos proyectos presentados por sus inventores y encaminados a resolver el complicado problema del tráfico.

El ingeniero Dn. Adalberto Telles Monteiro, patentó un modelo de llanta de corcho para carruajes, que, con arreglo a las pruebas efectuadas hasta ahora, podrá sustituir a las de caucho; muy especialmente en el tren de aterrizaje de aviones.

Por otros dos inventores portugueses han sido, también, protegidos con sendas patentes, sustitutos de gasolina y de petróleo que parece han tenido éxito en los ensayos.

Pero lo que sale de lo corriente, aun en lo extraordinario de la inventiva, es el caso de un ciudadano lusitano que no hace muchos años descubrió una gasolina sintética, de la que se efectuaron pruebas irrefutables en Estados Unidos; desapareciendo, hasta el momento actual, de manera misteriosa y posiblemente dramática.

Del sensacional asunto se ocuparon el diario *World*, de New-York; y, mas recientemente, *A Voz do Operário* y *Vida Mundial*, de Lisboa.

Los hechos, en resumen fueron estos:

El súbdito portugués João Andrade, después de vencer grandes obstáculos, consiguió que en los laboratorios del Arsenal de Brooklyn se hicieran pruebas, que resultaron irrefutables, de una combinación de sustancias químicas, baratísimas, que disueltas, en pequeña cantidad, en el agua, comunicaban a esta el poder explosivo de la gasolina.

Andrade, comenzó, a raíz de esto, a sentirse perseguido por alguien que trataba de robarle el secreto del invento antes de su aceptación oficial.

Requerida la presencia del inventor por el Ministro de Marina, mediante un redactor de *World*, que es quien dio publicidad al asunto, averiguóse que aquel había partido para Mackeesport.

El redactor de *World*, llegó a la casa en la que sabía habitaba João Andrade. Llamó, insistentemente. Nadie contestó.

Y, con la intervención de la policía forzóse la puerta de la habitación encontrándose vestigios de haberse verificado una lucha desesperada: maletas abiertas por la violencia; carpetas y papeles dispersos por el suelo... Pero ningún indicio del paradero del inventor.

De la importancia del asunto da idea las palabras de Earl P. Jessop, ingeniero naval del Arsenal de Brooklyn: «Un desconocido acaba de mostrarnos, un invento que es, en su género, tal vez el mayor, desde la invención de la pólvora».

El gasógeno

He aquí, algo de lo que respecto al gasógeno ha dicho L. Cejuela, en un documentado artículo publicado hace unos días por el diario *Arriba*, de Madrid:

«El gasógeno actual de pequeñas dimensiones, unido al motor, es un invento español.

¿Pero cómo? ¿Es española esta invención del gasógeno, que es hoy el rey de la velocidad?

Si. Se llamó su autor Jaime Arbós, y fué catedrático, químico, inventor y sacerdote.

Hace una veintena de años que se habla en España de gasógenos y de gas forestal; se han publicado libros y artículos sobre estos temas; se han dado conferencias y se han presentado en Exposiciones y concursos diferentes modelos, y hoy es el tema de actualidad en las carreteras y en la Prensa. Hasta se celebran carreras de automóviles con gasógeno. Pero no se ha dicho que fué un español quien inventó

el primero de estos aparatos con dimensiones reducidas e íntimamente adosado a un motor, prescindiendo de gigantescos gasómetros para gastar el gas a medida que se iba produciendo, con lo que fué posible, más tarde, aplicarlo a los motores de explosión de los vehículos.

Juan José Esteban Lenoir había inventado en Francia, el año 1859, un motor de explosión que coronaba todos los fallidos intentos anteriores al hacer posible la utilización industrial de esa clase de motores, que, hasta entonces, no habían salido del terreno experimental. Este motor, que caracteriza una etapa en la evolución de ellos, funcionaba por medio del aire carburado por un gas, y encendido por la chispa eléctrica de una pila, cuya corriente pasaba por un carrete Ruhmkorff para adquirir alta tensión. Su funcionamiento era regular; su coste, suficientemente barato para hacer una seria competencia a los de vapor, por no requerir ni la voluminosa caldera ni los sólidos cimientos de fábrica. Pero pronto se vió que este motor sólo resultaba ventajoso para potencias menores de cuatro caballos, pues para las mayores era demasiado caro, por consumir 3.000 litros de gas por caballo y hora, exigir para la refrigeración de su cilindro cuatro veces más agua que una máquina de condensación y gastar enormes cantidades de aceite para asegurar la regularidad del movimiento; por lo que se estudiaron varios tipos para competir con él. Hugon hizo uno de inflamación con encendedor y enfriamiento del cilindro con agua pulverizada, y Arbós, que había introducido en España el motor Lenoir, se propuso crear un tipo más económico y de menor tamaño.

Y lo consiguió, correspondiéndole la gloria de haber inventado el gasógeno de aspiración, cuyo modelo patentó en 1862, y con él el primer motor alimentado con gas pobre; motor que, formando un solo cuerpo con el gasógeno, permitía suprimir los depuradores químicos y el gasómetro, puesto que la producción del gas era, como hemos dicho, simultánea y proporcionada a las necesidades del motor, con lo que quedaba iniciada la simplificación, que, sucesivamente perfeccionada, ha permitido llegar a estos gasógenos de hoy, que apenas pesan 100 kilos y pueden, por sus pequeñas dimensiones, adaptarse hasta a los automóviles de turismo.

Arbós obtenía el gas con carbón vegetal incandescente, a través del cual hacía pasar vapor de agua — calentada aprovechando el calor producido al encender el carbón —, y este vapor, antes de atravesar el combustible, había sido mezclado con aire debajo del cenicero. Es decir, que no era necesario, como en los motores de inyección de Treboillet, ni insuflar aire, ni inyectar vapor, pues se aprovechaba la aspiración del mismo motor a que iba unido el gasógeno. Así obtenía un gas de 1.350 calorías por metro cúbico, y la reducción de gasto de combustible y del tamaño del conjunto, que ha sido base para todos los modelos de gasógeno de la actualidad.

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

Noticiario breve

ESPAÑOL

SANTANDER — En la casa de Salud Valdecilla, donde fué asistida de inanición, falleció María Fautrel, de setenta años, de nacionalidad francesa y que durante muchos años se dedicó a enseñar el idioma francés y a señora de compañía.

Desde hace algún tiempo vivía pobremente, vestía con andrajos y se dedicaba a pedir limosna.

Al ser registradas sus ropas se le encontraron 7.000 pesetas, hábilmente ocultas entre las costuras; y varias joyas de valor.

SEVILLA — A la que fué célebre artista «bailaora» «La Macarrona» que actuó ante reyes y emperadores, va a serle ofrecido un homenaje por todos los artistas flamencos de Sevilla, patrocinado por el popular «cañao» Pepe Marchena. «La Macarrona» se encuentra en situación económica apurada y el principal fin del festival es allegar fondos para aliviar su situación. La ex-«bailaora» no actuará a causa de su avanzada edad.

SANTA CRUZ DE TENERIFE — El jefe provincial de Sanidad de Santa Cruz de Tenerife, don Angel Vinuesa, acaba de doctorarse en Medicina.

Don Angel Vinuesa ha realizado en Canarias una magnífica labor y ha colaborado con resultados notorios a la política sanitaria del nuevo Estado.

MADRID — Un decreto publicado en el «Boletín Oficial del Estado» en uno de sus últimos números declara urgentes las obras de construcción de viviendas protegidas de diversas localidades.

«La realización de diferentes proyectos — dice el decreto — de construcción de viviendas protegidas aprobados por la Dirección General del Instituto Nacional de la Vivienda, de gran interés social, exige la aplicación del procedimiento de expropiación forzosa para que las entidades públicas constructoras de cada uno de ellos puedan adquirir los terrenos donde los referidos proyectos han de ser emplazados.

Los grupos de viviendas protegidas incluidos en este decreto son:

SeSENTA viviendas en Soría, en terrenos situados al sureste de la ciudad, en el lugar denominado «Cañuelo».

Cien viviendas en Lérida en terrenos de la calle de Mariola.

Once viviendas en Montorio (Burgos), en la carretera de Burgos a Aguilar de Campoo; tres en Calzada de Bureba (Burgos); una para fami-

lia numerosa en Villamayor de Treviño (Burgos) y otra, también para familia numerosa, en Recelín (Santander).

SeSENTA y nueve viviendas protegidas en Magardos (Coruña).

Diez en Villamayor de Calatrava.

NoVECIENTAS y once viviendas en Jerez de la Frontera, en terrenos situados en San José del Valle y en el barrio de la Plata.

NoVENTA y nueve viviendas en Alfaro (Logroño).

También se aprueba a los mismos efectos el proyecto presentado por la Delegación Nacional de Sindicatos para la construcción de un poblado de pescadores en Mallaño (Santander) de ciento ochocientos viviendas y servicios complementarios. Los terrenos expropiables miden una extensión de cuarenta y seis mil seiscientos veintiseis metros cuadrados situados en el puerto de Mallaño.

Las ratas son un gran plato

Durante una sesión verificada en la Academia de Medicina y dedicada a iniciar una campaña contra las ratas, uno de los miembros de la Academia afirmó que «la rata es comestible»; e incluso mejor que el cerdo y el conejo.

Añadió que si el público conociera su valor alimenticio, cooperaría mejor en la labor de exterminación de estos roedores que va a ser emprendida en toda Francia, partiendo de las fronteras con dirección hacia el centro de la nación.

Un «Quijote» 9.000 francos

Una edición del «Quijote», con dibujos en color, ha sido vendida por su propietaria en la suma de 9.000 francos.

Asilo original

Pido que se me perdone esta definición: la psicología española es una psicología al aguafuerte.

El pueblo que se desborda con facilidad, inundando y destruyendo todo lo que se opone a la voluntad de su curso biológico e histórico, es capaz, por contraste, de descubrir, de construir y de abstraerse en una mística ejemplar. A continuación de una violencia y de un acto salvaje, una delicadeza de supercivildad.

Tal delicadeza sobre la violencia de su última guerra, está brindada, para ejemplo al mundo, en la constitución de un asilo para artistas ancianos y pobres.

El hotel — hay que llamarle así — ha sido ubicado en la casa donde murió Cervantes.

El decorado, el servicio y la servidumbre del comedor tienen el rango del de un hotel de primera categoría.

En cuanto a la comida, es la que conviene, dentro del tono distinguido, a la edad de los comensales: un plato de sopa; otro de carne o pescado; postre; pan vino y café. Y por la noche, café con leche y un plato de fácil digestión.

Nada, por lo que a la comida se refiere, preocupará en España a los artistas, acostumbrados en el auge de sus éxitos, a la vida suficiente higiénica y elegante.

H-C

CAMISAS

« REGOJO »

Las preferidas de todos

PÍDALAS EN TODAS LAS
CAMISERIAS DE LA
Península

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

Cerca de un centenar de niños, hijos de españoles sin medios suficientes de subsistencia, recibe instrucción, alimentación, vestidos y asistencia médica gratuitos, al amparo de «Auxilio Social».

Todo español, en Portugal, está en el deber con arreglo a su situación económica, de cooperar a la obra benéfica de esta Institución.

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

Há 50 anos

O caminho de ferro e a aproximação dos povos

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

A Companhia Carris de Ferro

Leitores nossos extranham que de ha muito abandonassemos a campanha que sustentámos contra o deploravel estado do serviço de carros de transporte de passageiros em Lisboa.

Outro pergunta-nos se, na actual conjunctura, e dado o caso da Companhia Carris se dignar continuar a conceder bilhetes de assignatura para o futuro anno, será de bem avisado tomal-os.

Aos primeiros, responderemos que nada temos escripto porque nos tem faltado o espaço para tratar de assumptos completamente inuteis.

Assim consideramos tudo que se escreva sobre o lamentavel estado da nossa viação emquanto a camara municipal, a maioria dos seus membros, pelo menos, não se resolver a dispensar menos protecção áquella companhia, a fazel-a entrar na lei, a cortar os abusos que são hoje o pão quotidiano que ella serve ao publico.

Realmente parece que uma nuvem de stulticia ofusca os horisontes — bem curtos, por certo — d'aquella administração!

No seu serviço actual ha faltas que são provenientes de economia na administração: suppressão de carreiras, alterações de horario, troca do emprego de carros da linha por carros volantes etc., o que tudo redundo em prejuizo do publico; mas ha, sobretudo, um manifesto abandono da direcção dos principaes serviços, de desleixo, de descaro, que parece feito de proposito para desgostar os passageiros, para os incommodar, para fazer mal o que estava regular, ou o pouco que estava bom.

A reforma dos carros, por exemplo, é uma ideia peregrina que vae sendo posta em pratica, parece, por quem nada percebe do que seja viação n'uma cidade, e consentida por quem apostou peiorar tudo. O novo feitto dado a alguns carros é o mais detestavel, as mollas que lhes põem são... de pedra, como dizia ha dias um passageiro; a suppressão dos letreiros e a substituição dos signaes de côres por uns paineis com a indicação do destino, tornam impossivel conhecer-se a direcção dos carros se não quando se está junto d'eiles. E' um verdadeiro contrasenso.

Em toda a parte se comprehende que os letreiros ou signais bem visiveis são um convite ao viandante a entrar no carro, quando este lhe poupa um bocado de caminho a pé. Aqui vae-se procedendo em contrario, sem sequer se poder attribuir a reforma a economia, porque os taes quadrosinhos de panno embreado duram, por certo, muito menos e custam, sem duvida, muito mais do que os discos de vidro de côres. Alem d'isso tiram a iluminação do carro exteriormente, o que não devia ser consentido pela camara.

Em resultado d'estes trabalhos estão em Santo Amaro, avariados, esperando concerto, duzias de carros fechados, emquanto que o publico regula por essas ruas, nos abertos, o emprego dos quæes, por altamente prejudicial para a saude publica, tambem não devia ser consentido n'este tempos e muito menos de noite.

Outros vehiculos então circulam na cidade n'um estado de sujidade e vetustez que nem serviam na mais serteneja romaria.

Taobas quebradas no solho e nos estribos, arreios atados com cordas, letreiros a giz e a pincelada preta sobre bocados

Com a colaboração do Ministério das Comunicações do Reich, acaba de sair em Berlim o primeiro número de uma revista, de bela apresentação gráfica, intitulada "Transit", e que se ocupa dos problemas respeitantes ao caminho de ferro. O seu director, Dönges, diz no artigo de apresentação o seguinte:

"Aos caminhos de ferro, na qualidade de importante elemento para a aproximação dos povos, qualidade que será no futuro mais marcante do que nunca — compete um papel todo especial na resolução d'estes problemas, tanto mais que as vias ferroviárias continuam a ser o factor mais importante do tráfego internacional." No artigo de apresentação da revista, comenta-se, mais amplamente, esta ideia, com a afirmação de que as linhas ferroviárias que atravessam tôdas as fronteiras da Europa, contribuem não só para o intercâmbio de mercadorias e de passageiros, mas também para o intercâmbio cultural. Desde o problema da bitola, até aos tratados internacionais sôbre tráfego e tarifas, há numerosos assuntos que fazem dos caminhos de ferro uma questão de interesse internacional, para a qual a nova revista procura contribuir com a sua parte.

de papel, com calligraphia de cocheiro, cortinas sujas e a desfazer-se tudo.

Emquanto a horarios, uma desgraça! A companhia suprime as carreiras que enteu de, sem olhar aos habitos e conveniencias do publico, e até já chega, como succedeu ha dias, a cortar-as inopinadamente em transitio, declarando que «visto o carro não levar senão assignantes, recolhia á cocheira!!!»

Isto é por tal fôrma escandaloso que nem precisa de comentarios!

N'estas circumstancias o leitor que nos pergunta se deve ou não tomar bilhete annual, que decida por si. Nós não sabemos aconselhal-o.

Mesmo porque, no estado em que se acha o material fixo e circulante, e, com os encargos que a companhia tomou, não vemos garantido o serviço por muito tempo. A linha do Corpo Santo ao Conde Barão e da alfandega a Santa Apollonia está quasi inutil, atamancada em muitas partes com bocados de carril, de palmo e menos. Não durará por muito tempo, e a companhia, não tendo capital para a reconstruir, porque importaria n'uma grossa somma, supprimirá as carreiras. Hoje já os carros descarrilam tres e quatro vezes entre o Conde Barão e o Pelourinho.

Alem d'isso, dada a semcerimonia com que se retiram carreiras que desde longos annos existiam, que garantia offerece o bilhete de assignatura, dada mesma a sua barateza - caso a companhia não commetta o disparate final, o que dará o ultimo golpe, — de os supprimir ou de lhes elevar o preço?

Eis porque, ao ver este estado de coisas sem remedio nem esperanças de o vermos applicar, nos temos abstido de empregar o nosso espaço com o assumpto.

Cada qual tem o que merece, e o povo da capital, consentindo a manutenção e repetição d'estes abusos, é o primeiro culpado.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXIII

«R. R.» diz que a obra concluída pelos Caminhos de Ferro do Estado, durante vinte anos de regime Fascista é verdadeiramente grandiosa. Entre as obras mais importantes, é digna de realce a construção da nova gare de Milão, uma das mais belas da Europa e das mais importantes entre as de Florença, Bolonha, Pisa, Messina, Reggio Calabria, Villa Sangiovanni e as novas gares de Neptunia, pôrto e Neptunia, cidade, realizações dos planos de instalações ferroviárias de Roama, Génova, Turim e Veneza. Ao mesmo tempo construíram-se numerosas casas para os operários e empregados dos caminhos de ferro, podendo abrigar, assim mais de oito mil e seiscentas pessoas. Neste conjunto de obras gastaram-se dez mil cento e cinqüenta milhões de liras. A electrificação das linhas intensificou-se desde 1927 e em 1931 poz-se em execução o programa grandioso, abrangendo nove mil quilómetros de linhas, adaptadas à tracção eléctrica, dos quais, metade já concluídos. Sõmente, nestes trabalhos gastaram-se três mil seiscientos e cinqüenta milhões. Hoje, um terço da rêde italiana é servida pela tracção eléctrica, enquanto que, antes do advento do Fascismo, a tracção eléctrica, existia, apenas, em cêrca de vinte quilómetros de rêde.

— Diz a «U. P.» que esquadrilhas de bombardeiros e caças britânicos sobrevoaram o Norte da França e atacaram importantes objectivos militares. Registaram-se destruições e incêndios em fábricas de munições, entroncamentos e estações ferroviárias em aeródromos e campos de aterragem e em várias zonas industriais relacionadas com a guerra.

— «R. R.» diz que a nomeação de Kazuo

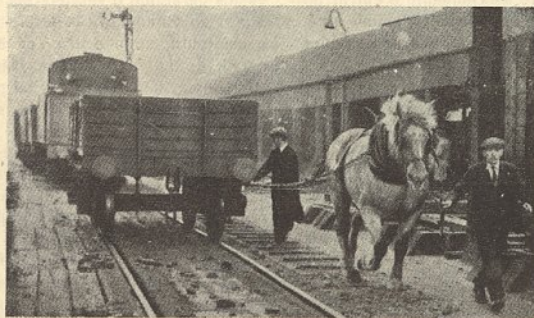
Oaki aumenta sensivelmente o prestígio do gabinete do general Tojo. O novo ministro é profundamente versado em questões económicas e financeiras, tendo dado as suas provas na qualidade de ministro das Finanças do ministério Abe e durante as missões que desempenhou na China. Entre as atribuições do novo ministério destacam-se as de fiscalização da administração das grandes linhas ferroviárias e dos bancos da China, Manchuco e das regiões do sul.

— «R. R.» transmitiu o seguinte: Comunicado n.º 888: — «Na frente do Egipto a batalha registou compasso de espera. O dia foi caracterizado por embates de elementos de exploração e duelos de artilharia. Alguns elementos blindados ligeiros, que tentaram uma incursão nas nossas retaguardas, foram descobertos e destruídos. Destacamentos de «caça» do «Eixo» contrariaram vigorosamente a actividade da aviação inimiga e abateram em combate 7 aparelhos britânicos e outro precipitou-se no solo atingido pelo tiro anti-aéreo. As linhas ferroviárias e a estrada entre El Alapein e Hamman foram bombardeadas por uma das nossas formações com bons resultados. No Mediterrâneo oriental aviões italianos atacaram dois motoveleiros, um dos quais é de julgar-se afundado».

— «R. R.» diz que o director dos Caminhos de Ferro bulgaros partiu para Ancara, onde conferenciará com os seus colegas turcos, com o fim de aumentar o tráfego ferroviário entre os dois países.

— Informa «R. R.» que as populações nas zonas da França não ocupada guardam calma enquanto os movimentos das tropas do «Eixo» se efectuem em vários pontos. O tráfego ferroviário e a vida das cidades continuam normalmente.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que ataques aéreos foram dirigidos contra as comunicações ferroviárias dos russos, na região do Volga Inferior e contra a linha de caminho de ferro Astrakan-Krassnij-Kut. Segundo as últimas notícias, foram destruídas seis grandes composições de transporte, diversas locomotivas e cêrca de cem vagões desatrelados, espalhados por vias secundárias e que se encontravam carregados de carros de combate e de munições.



Num armazém de carvão, dos Caminhos de Ferro Ingleses do Sul, um cavalo substitue a locomotiva usada na tracção de vagões do precioso combustível

— Diz a «D. N. B.» que pôr notícias da frente Leste, sector de Lenígrado sabe-se que a situação dos últimos defensores bolchevistas dos estabelecimentos siderúrgicos Outubro Vermelho é desesperada. Todo o tráfego, com auxílio de barcos para abastecimento de víveres e munições é agora completamente impossível pela ocupação, por tropas alemãs, de novos locais da margem do Volga. A artilharia soviética, instalada na margem oriental do Volga, está submetida a ataques eficazes da aviação alemã, os quais são poderosamente dirigidos contra a bacia do rio e a via férrea de Astrakan a Saratov, na qual o tráfego está interrompido, em consequência da destruição de onze comboios de mercadorias. Esta é a última ligação ainda existente entre o Cáucaso e o centro da União Soviética.

— A «U. P.» diz que as autoridades aeronáuticas informam que esquadilhas de bombardeiros e caças britânicos atacaram importantes objectivos militares no Norte da França. Nos aeródromos destruíram e danificaram muitos aparelhos alemães pousados em terra e as respectivas instalações. Foram bombardeadas e metralhadas fábricas de munições, estações e entroncamentos de caminhos de ferro, parques de material de guerra e oficinas de reparações de veículos.

— Pela «R. R.» sabe-se que se deu, ontem, um grave desastre de caminhos de ferro, na linha de Pendik-Suadia, onde dois comboios chocaram, tendo descarrilado as carruações. Lamentam-se oito pessoas mortas e treze feridas. Grupos de operários trabalharam na desobstrução da linha, afim de restabelecerem o tráfego.

— Diz «R. R.» que um comboio de passageiros, proveniente de Nápoles, chocou, esta noite, com um comboio de mercadorias, nas proximidades da gare de Taranto. Deploram-se seis mortos e dez feridos. O tráfego não sofreu nenhuma interrupção.

— «R. R.» diz que foi inaugurada hoje a tracção eléctrica da linha de Neuchatel-Verrieres, que era antes da guerra uma das principais linhas de comunicação entre a Suíça e Paris.

— «R. R.» diz que os representantes do ministério italiano da Agricultura e Florestas e a Federação Nacional dos Consórcios Agrícolas estipularam, com a repartição governamental alemã de trigo, um acordo referente ao envio regular de comboios com trigo dos territórios ocupados dos países de leste.

— A «E. T.» diz que nos últimos dois dias, têm passado por Alexandria comboios transportando

elementos das forças do «Eixo», feitos prisioneiros. Dois comboios que atravessaram aquela cidade de dia compunham-se, cada um, de cinqüenta vagões, repletos de soldados inimigos. Os prisioneiros, que seguem escoltados por soldados highlanders, são, na sua maioria, alemães e mais novos do que os capturados nas duas últimas campanhas do deserto, favoráveis aos aliados.

— Pela «E. T.», o comunicado do Ministério da Aeronáutica diz: «Os nossos caças e aviões do Comando da Cooperação com o Exército efectuaram muitas patrulhas ofensivas sobre a França e a Bélgica. No decorrer delas, foram avariados comboios de mercadorias, locomotivas, barcaças e camiões e atingido e incendiado um pequeno navio de abastecimento, ao largo da costa belga. Foram abatidos dois aviões inimigos e faltam, também, dois dos nossos caças».

— Notícias de confiança, fornecidas pela «E. T.» e chegadas a Ankara, dizem que dez divisões húngaras, partiram para a Grécia. Notícias recebidas dos Balcãs, dizem que está a registar-se grande actividade nas linhas férreas da Bulgária e da Grécia. Treze divisões alemãs da frente russa dirigem-se para a região balcânica.

— Pela «E. T.», o Quartel General das Forças Americanas no teatro de guerra europeu comunica: «Caças americanos efectuaram ataques a baixa altitude contra instalações militares alemãs na Europa ocupada, onde causaram baixas e destruíram material. Foram atacados comboios carregados de soldados alemães. Os caças mergulharam sobre posições de artilharia, dispersando os defensores e causando baixas. O ataque foi efectuado pela antiga esquadilha Águia, transferida para as forças aéreas americanas. Todos os aviões regressaram a salvo».

— A «O. F. I.» diz que saíram da Estação de Leste, Paris, quatro comboios carregados com trabalhadores franceses para a Alemanha.

A QUEM

V
I
A
J
A

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. A venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

PART E  OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 241, 2.ª série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar os estudos realizados e a proposta apresentada pela comissão nomeada por portaria ministerial de 18 de julho último para a unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal das linhas do Vale do Vouga, cuja exploração está presentemente confiada à Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal.

Nestes termos, e com o acordo da administração da referida empresa arrendatária, fica estabelecido o seguinte:

1.º — Os vencimentos e salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga serão os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º — Sempre que, pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais, qualquer agente mereça remuneração superior à fixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença, a título de gratificação eventual.

3.º — A empresa procederá à remodelação dos seus quadros de harmonia com as exigências do serviço, devendo a nova organização ser apresentada ao governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, até ao fim do corrente ano.

4.º — Serão definidas em *Ordem de Serviço* da empresa, a publicar até 31 de Dezembro próximo, as atribuições e direitos do pessoal do quadro e do auxiliar.

5.º — No pessoal auxiliar devem compreender-se duas categorias:

- a) Suplementar;
- b) Adventício.

Na primeira incluir-se-ão os que, devidamente habilitados, estejam preenchendo vagas do quadro em que, por qualquer motivo, não possam de momento ser providos.

Na segunda devem incluir-se os que são chamados a prestar serviços eventuais, exigidos pelas necessidades do serviço.

6.º — As novas tabelas de vencimentos e salários mínimos entrarão em vigor em 1 de Novembro próximo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 10 de Outubro de 1942 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

Tabela I

Vencimentos mensais mínimos do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga

A) Pessoal do quadro

Pessoal superior e de escritório

Engenheiros chefes de serviço	2.600\$00
Médico chefe do serviço de saúde.	1.000\$00

Chefes de serviço	2.000\$00
Inspectores	1.500\$00
Sub-inspector	1.300\$00
Pagador	1.000\$00
Chefes de secção	1.200\$00
Escriturários de 1.ª classe	1.000\$00
Escriturários de 2.ª classe	800\$00
Amanuenses de 1.ª classe	700\$00
Amanuenses de 2.ª classe	600\$00
Amanuenses de 3.ª classe	500\$00

Pessoal menor

Contínuo	500\$00
Serventes	400\$00

Pessoal de Estação

Chefes de estação de 1.ª classe	850\$00
Chefes de estação de 2.ª classe	700\$00
Chefes de estação de 3.ª classe	650\$00
Factores de 1.ª classe	600\$00
Factores de 2.ª classe	550\$00
Factores de 3.ª classe	500\$00
Apirantes de estação	450\$00
Capatazes de manobras	500\$00
Carragadores	400\$00
Guardas da noite	450\$00

Pessoal de trens e revisão de bilhetes

Chefe fiscal	1.000\$00
Sub-chefe fiscal	800\$00

CHA
PE
LA
RIA
ELITE



A PREFERIDA DOS «Carlos»
EM
CHAPEUS DE CATEGORIA
151, Rua Augusta, 153
Telefone 22030 LISBOA

Aos filiados nos «CARLOS» desconto de 10 %

Condutores de 1. ^a classe	650\$00
Condutores de 2. ^a classe	600\$00
Guarda-freios de 1. ^a classe	500\$00
Guarda-freios de 2. ^a classe	450\$00
Revisores de 1. ^a classe	600\$00
Revisores de 2. ^a classe	550\$00

Pessoal de máquinas, limpeza e revisão de material

Maquinista principal	1 000\$00
Maquinista de 1. ^a classe	800\$00
Maquinista de 2. ^a classe	700\$00
Maquinista de 3. ^a classe	650\$00
Fogueiros de 1. ^a classe	600\$00
Fogueiros de 2. ^a classe	550\$00
Fogueiros de 3. ^a classe	500\$00
Limpadores de carruagens	450\$00
Revisores de material de 1. ^a classe	650\$00
Revisores de material de 2. ^a classe	600\$00

Pessoal de telefones e instalações eléctricas

Encarregado	700\$00
Guarda-fios	550\$00

Pessoal de via e obras

Capatazes gerais	800\$00
Capatazes de partido	600\$00
Assentadores	450\$00
Guardas de passagem de nível	200\$00 ou 250\$00
Encarregado de obras	800\$00
Caiador-pintor (a)	550\$00

Pessoal de oficinas

Chefe de oficinas	1 500\$00
Contra-mestre	900\$00

B) Pessoal auxiliar

Médicos de pôsto	400\$00
Desenhador	1.000\$00
Praticantes de escritório	250\$00 a 450\$00
Praticantes de estação	250\$00 a 400\$00
Motoristas	650\$00
Mecânicos	650\$00
Revisores de material de 3. ^a classe	550\$00

(a) Esta categoria será extinta quando vagar o respectivo lugar.

Tabela II

Salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga

1) Para os operários e trabalhadores o salário mínimo diário será de 10\$.

2) Para o pessoal pertencente ao quadro os salários actuaes serão aumentados da seguinte forma, sem prejuizo do disposto na alinea anterior :

- a) Um minimo de 2\$ diários para os salários iguais ou inferiores a 25\$.
- b) Um minimo de 1\$ diário para os salários superiores a 25\$

3) Para o pessoal auxiliar os salários actuaes serão aumentados de um minimo de 2\$ diários, desde que tenha mais de um ano de serviço na empresa.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 10 de Outubro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

Manda o Governô 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 em serviço nas linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro :

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 no Trabalho e Previdência.

Engenheiro Pedro Joice Diniz, administrador delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco. Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga : Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones : 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones : 2 6001 (4 linhas). No Pôrtc : **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone : 7.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

ESPECTÁCULOS

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Novos e Velhos... no VARIEDADES

«Novos e Velhos» é das tais peças que nunca envelhecem, e quanto mais vezes são repostas em cena, mais verdade se lhes encontram.

Célebre e deliciosa comédia de Fernando del Vilar, que Lino Ferreira, Fernando Santos e Almeida Amaral adaptaram, está cheia de espirito e de verdade e o assunto é de todos os tempos.

E, quantas famílias, ao vê-la não enfiarão a carapuça que lhes assenta que nem uma luva.

Nunca os pais devem educar os filhos fóra da sua esfera de acção e num meio completamente diferente daquele em que vivem. Em certas camadas sociais, é um perigo, os filhos saberem mais do que os pais, pois estes demerereão assim e se envergonharão, deante dos olhos dos filhos. E, se seguissem os conselhos da peça, evitar-se-ia que, mais tarde, os filhos atirassem à cara dos seus progenitores com defeitos que julgam qualidades e com qualidades que creem ser defeitos.

Esta é a tese da peça, ou mais portuguesamente «quem te manda a ti, sapateiro, tocar rabecão!»

Maria Matos e Assis Pacheco, foram os pais sensatos, trabalhadores e modestos que se sacrificam em tudo pela felicidade dos filhos. O seu trabalho foi magistral, como magistral é o trabalho de Erico Braga, no compadre, homem cheio de juízo.

Maria Schultz e Álvaro Benamor, são os dois filhos, educados um em França e o outro em Inglaterra. Maria Schultz, num papel de grande responsabilidade, para as suas forças, defendeu-o muito bem. Álvaro Benamor, podia ter carregado um bocadinho as feições, para dar a impressão de mais velho, pois, lá se diz na peça, que esteve dez anos em Londres, e antes disso já jogava o pau.

Laura Fernandes e Vital dos Santos, nos dois fidalgos arruinados, mas cheios de importância, desempenharam a contento os seus papéis, no entanto acho que Vital dos Santos, não devia ter entrado com sobreitudo, quando vai fazer o pedido de casamento. A sua caracterização é esplêndida.

Nos dois namorados à procura da fortuna, vemos Eunice Colbert, sempre gaiata, e António Cruz, sobrio. Ambos têm pouco que fazer.

Duas almas enamoradas que vêem realizados os seus desejos, tiveram em Maria Helena e Luiz Campos, que reapareceu, dois interpretes condignos. Maria Helena, cada vez está em melhor forma.

António Palma, foi um professor de inglês, consciencioso, tendo desaparecido, para não tornar longo o espectáculo, para duas sessões, a professora de francês, que também existia, quando a peça foi representada há anos, e que foi interpretada por Paz Rodrigues.

Hortense Rizzo, fez, muitissimo bem a criada lorpa e serviçal, tendo pelos motivos atraz apontados, desaparecido o seu companheiro, que era do mesmo género, e que foi interpretado por José Monteiro.

Mendonça de Carvalho, fez um procurador, com a «escola

tôda» como se costuma dizer, falando, no entanto, num tom abaixo do tom geral da representação.

A comédia que foi encenada por Maria Matos, tem muita graça e é pena que o pano de fundo, a fingir de corredor, no 1.º acto, seja de papel vincado.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — A's 21,45 — «A mulher legitima».
 AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «Belezas de hortaliças».
 APOLO — 20,30 e 22,30 — «O amigo de Peniche».
 MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «Voz do Povo».
 VARIEDADES — 21 e 23 — «Novos e velhos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Um marido rico».
 POLITEAMA — 21,30 — «Um comunicado da Reuters».
 OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A's portas de Xangai» e «Novos horizontes».
 S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.
 ODEON — Estreias consecutivas.
 TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas-novos programas.
 CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
 CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
 ROYAL — Rua Direita da Graca, 100.
 CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
 PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
 EUROPA — As 21 — Filmes variados.
 LYS — 21 — Filmes emotivos.
 CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
 JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
 PAVILHÃO PORTUGUES — 21 — Cinema e Variedades.
 PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro Alemães

Secção de Turismo

Acabam de ser inauguradas as novas instalações das sucursais em Portugal, da Secção de Turismo dos Caminhos de Ferro Alemães, na rua Garrett, n.ºs 2-6, em Lisboa, e na rua de Santo António, 203, no Pôrto.

Todos os serviços de informações e envio de prospectos referentes ao turismo na Alemanha são inteiramente gratis e o visitante que ali vá, por simples curiosidade, fica encantado com as fotografias de paisagens e edificios antigos de que a nação germânica mais se orgulha.

As novas instalações estão montadas com luxo, elegância e bom gosto, denotando, sobretudo, um acentuado predomínio da arte imperialista alemã, onde abundam motivos de fausto e de grandiosidade. Assim, as ruas do Carmo e Garrett ficam dispostas de mais um valioso ornamento para a sua boa apresentação de principais artérias da Capital.

As instalações do Pôrto também obedeceram ao mesmo critério de luxo e grandeza, com o que se contribuiu igualmente para o embelezamento da rua de Santo António.

Não recebemos convite para a inauguração.



AS NOVAS INSTALAÇÕES DOS

CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

SECÇÃO DE  TURISMO

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL

SEDE: LISBOA, R. GARRET 2-6-TEL. 20333

CAIXA POSTAL 618

SUCURSAL: PORTO, R. DE S.^{TO} ANTONIO, 208

TEL. 5933-CAIXA POSTAL 137

INFORMAÇÕES GRATUITAS DE TÔDA A ESPÉCIE QUE
INTERESSEM AO VIAJANTE ESTRANGEIRO NA ALEMANHA

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

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

Telef. 38 007

Baltazar da Silva & C.^a, L.^{da}FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

PRAÇA DE DAVID LEANDRO DA SILVA, 20

P O Ç O D O B I S P O

Portugal

L I S B O A



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT

Sociedade Universal de Transportes, L.^{da}

Inscrita na Camara dos Agentes Transitários

(Decreto n.º 31.235 de 28 de Abril de 1941)

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.

Portugal — L I S B O A

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

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

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexportação pelo cam-
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

Endereço Telegráfico

CORTIÇA-SILVES

JOMARCO-LISBOA

Códigos

A. B. C. { 5.ª Edição
6.ª Edição
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

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serraço

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

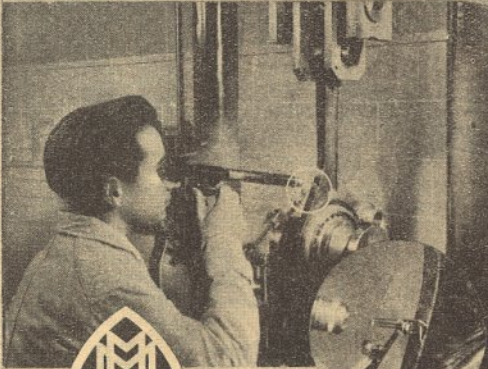
TELEFONE PRAIA 4

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

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS



Estudo das tensões numa peça de oficina conforme o sistema Maybach de linhas de alongamento.

Estudos metódicos

e trabalho de ensaio científico e consciencioso foram as bases que nos permitiram criar o motor Diesel clássico para automotoras. Acrescem o cuidadoso trabalho nas nossas oficinas e a aplicação alemã. Unidos trouxeram o êxito e garantiram uma reputação mundial ao nome Maybach.

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

(11)

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

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

BADEN—SUISSA

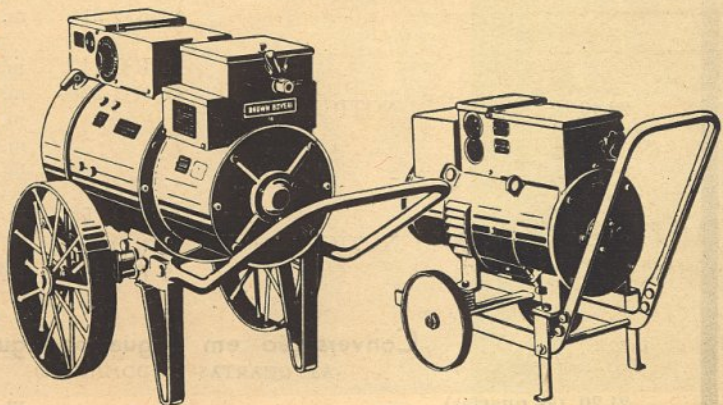
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-180 A e 240-500 A



(Centro Rádio Imperial
da "EIAR")

NOVO HORARIO
TODOS OS DIAS

Noticiário em língua portuguesa

Horas de Portugal		Estações			
8,50	NOTICIÁRIO	2 RO 4	m. 19,61	Kc/s	15.300
		2 RO 21	m. 25,40	Kc/s	11.810
12,20	COMUNICADO DE GUERRA	2 RO 8	m. 15,31	Kc/s	19.590
		2 RO 17	m. 16,88	Kc/s	17.770
14,10	NOTICIÁRIO	2 RO 7	m. 15,31	Kc/s	19.590
		2 RO 21	m. 16,88	Kc/s	17.770
22,40	NOTICIÁRIO	2 RO 11	m. 41,55	Kc/s	7.220
		2 RO 22	m. 25,10	Kc/s	11.950
			m. 47,62	Kc/s	9.630
			m. 221,10		
			m. 263,20		Ondas médias
24,—	NOTICIÁRIO	2 RO 6	m. 19,61	Kc/s	15.300
		2 RO 18	m. 30,74	Kc/s	10.330
		2 RO 19	m. 29,04	Kc/s	9.760

Conversação em língua portuguesa
(ÀS QUARTAS E DOMINGOS)

21,20 (às quartas) (aos domingos)	m. 25,70	Kc/s	7.220
	m. 30,52	Kc/s	9.930