

DEPÓSITO LEGAL
SET 1943
55

16.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1943

Número 1336

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

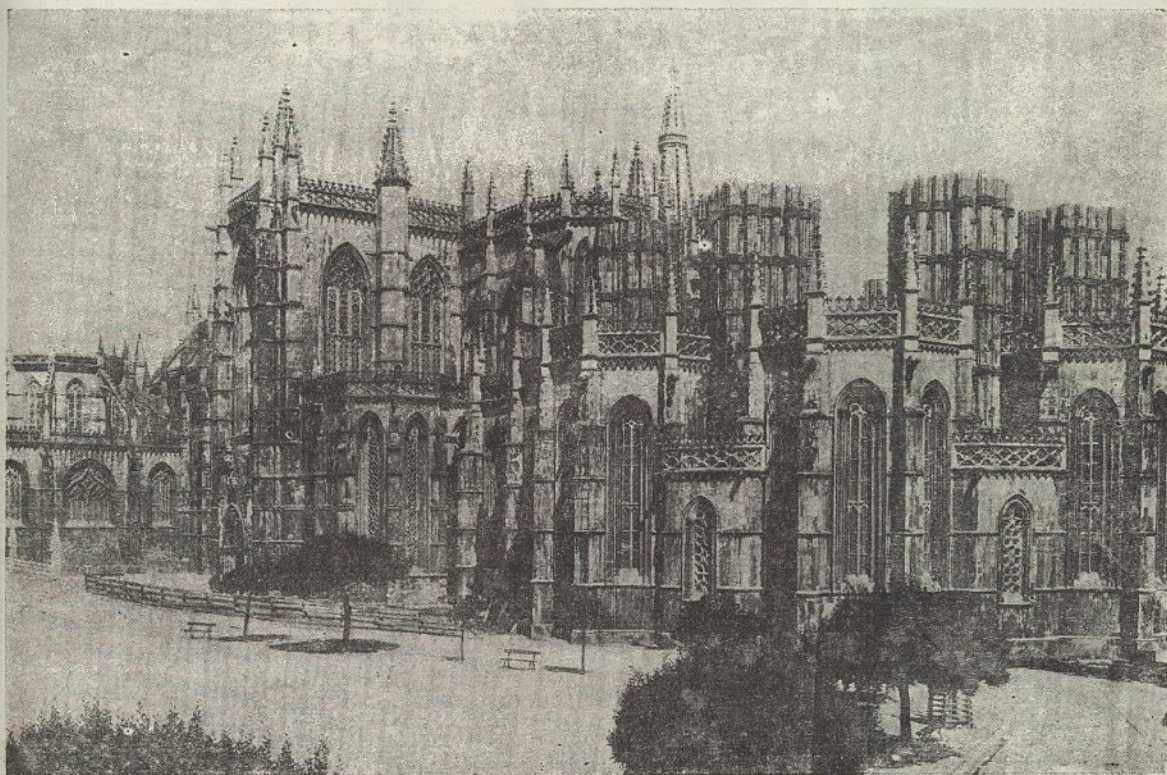
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



MOSTEIRO DA BATALHA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 20158; Direcção 2752

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

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

1336



16—AGOSTO—1943



ANO LIV

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

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

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

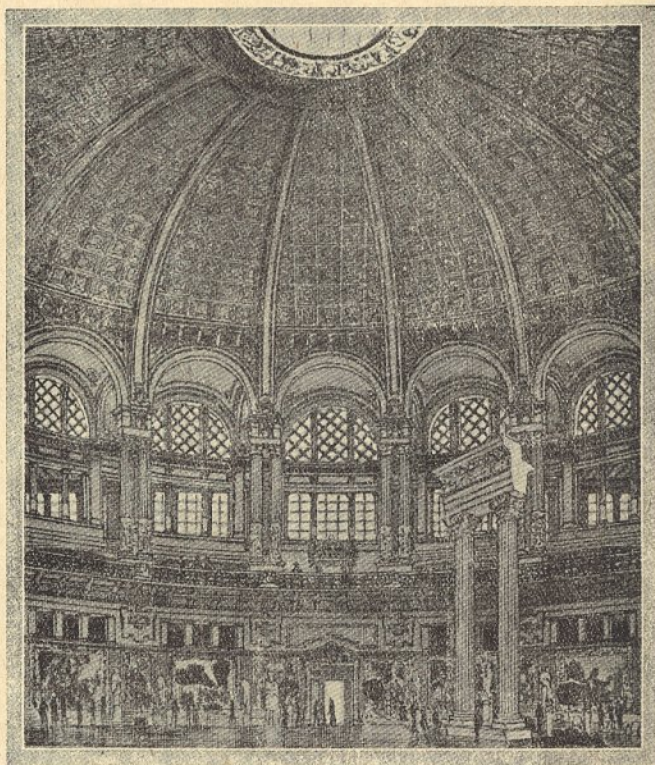
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Barcelona — Palácio Nacional — Grande salão de festas	403
Os Caminhos de Ferro de Moçambique no ano de 1941, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	405
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	412
Linha de Elvas	412
Imprensa	411
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Mi- guel Coelho</i>	413
Vida Ferroviária	414
Viagens e Transportes	414
Há 50 anos	415
Caminhos de Ferro Coloniais	415
Publicações recebidas	416



BARCELONA — Palácio Nacional — Grande salão de festas

Os Caminhos de Ferro de MOÇAMBIQUE NO ANO DE 1941

Pelo Coronel de En.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

OS relatórios, hoje em dia, envelhecem rapidamente. Os acontecimentos de 1941 já pertencem à história. A vida corre vertiginosa e os acontecimentos sucedem-se ainda mais vertiginosamente.

É-nos porém grato registar que os caminhos de ferro de Moçambique não deixaram de vir a público dar conta da sua administração naquele ano, apesar dos tempos calamitosos que todos vamos atravessando.

São os caminhos de ferro de Moçambique os únicos que em território português, em terras daquem e dalem mar, cuidadosamente publicam, em tempo devido, os seus relatórios anuais, dizendo o que fazem e como o fazem.

Refiro-me, bem entendido, a caminhos de ferro portugueses que do Estado, que das Empresas particulares.

Deve ser realmente coisa muito transcendente dar conta das receitas que se arrecadam, das despesas que se fazem, do tráfego que se transporta, etc., etc., para que dos vários sistemas que temos em Portugal e nas Colónias, só aquêles deem notícias detalhadas do que nêles se passa.

O mesmo já não acontece com os caminhos de ferro estrangeiros, mesmo com os

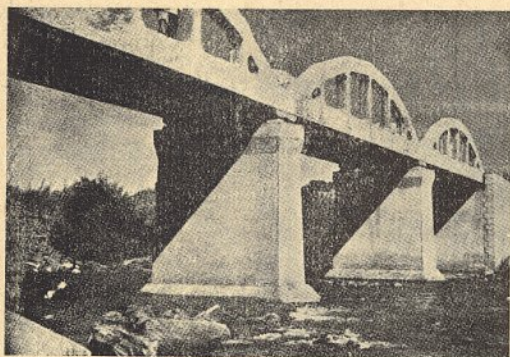
que existem nos nossos territórios dalem mar. Êsses, mais ou menos desenvolvidamente, dizem também, em letra de fôrma, aquilo que ao público estudioso, e até ao que o não é, pode interessar da sua administração.

O relatório dos caminhos de ferro de Moçambique relativo ao ano de 1941, foi impresso no ano de 1942, como se vê logo na primeira página do grosso volume. E chegou a Lisboa, apesar das dificuldades de comunicações, nos primeiros meses do ano da graça que corre.

É bonito vêr, ao abrir o volume, o primeiro gráfico mostrando uma série de rectangulos alinhados para dar ideia das receitas, como das despesas, e dos lucros que a administração teve durante os últimos dez anos.

Mostram-nos êles que no último ano registado, todas as três rubricas tiveram aumentos, mantendo-se, em todo o caso, o coeficiente de exploração dentro da casa dos 50 %, sendo a sua expressão exata 57,8 %. As despesas foram pois um pouco superiores aos lucros líquidos da exploração, o que não surpreende.

E como se destruíram as receitas e as despesas? Vê-se logo no gráfico, não menos



CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE
Ponte sobre o rio Malema

interessante, que se segue e que numericamente se traduz assim:

Receitas (132.493 contos)		Despesas de exploração (76.567 contos)	
Dos portos	30,50 %	Portos e rios	16,13 %
Dos caminhos de ferro	56,72 %	Caminhos de ferro	31,73 %
Da camionagem	8,45 %	Camionagem	4,93 %
Da aviação	2,33 %	Aviação	4,85 %
De diversos	2,00 %	Off. e electricidade	0,18 %
		Lucros da expl.	42,18 %
Total	100,00 %	Total	100,00 %

Extensão da rede

De pouco aumentou a rede dos caminhos de ferro, em relação ao ano anterior. Não figura ainda na lista dos 1218 quilómetros, total da rede explorada, o caminho de ferro de Tete, mas da extensão, já construída naquele ano, dá conta o relatório, dizendo até que já estava em exploração, embora a título provisório, uma extensão de 31 quilómetros, que foram inaugurados a 26 de Novembro de 1940. A exploração do caminho de ferro de Moçambique é que foi acrescentada de 14 quilómetros, tendo a linha atingido Mutuali, já na bacia do rio Lurio. Dali à fronteira é um salto! Mas, nas condições actuais, nada aconselha a que o caminho de ferro o dê, devendo antes, em ocasião oportuna, que não é esta agora, en-

caminhar-se para noroeste, depois de atravessar o rio, à procura das margens do lago Niassa, passando por Luamba e por Vila Cabral.

Afirma-se que o planalto onde se acha localizada esta vila é eminentemente propício à colonização europeia. A experiência ainda não se fez.

Em todo o caso, a carreira de camionagem, já de há muito estabelecida para lá, por forma permanente, não dá mostras de se saturar. Muito longe disso. A carreira liga o caminho de ferro a Vila Cabral por Mandimba, já na fronteira, e por Metangula.

Hoje em dia, os países novos entram em valor pelas mãos da camionagem. E só quando esta se mostra insuficiente é que o caminho de ferro vai em seu auxílio. Para exemplo basta vêr o que se passa com o caminho de ferro de Sevizilândia, construído há mais de 30 anos e que ainda hoje anda à procura de quem o utilize.

É pois com a camionagem que se há-de abrir à colonização aquela região. E para a estimular deve facilitar-se a ida dos colonos, transportando-os de graça e às suas famílias e dando-lhes todas as facilidades e auxílios, enquanto se não firmam no terreno. Assim procedia Freire de Andrade, há mais de 40 anos, na sua tentativa de colonização do Vale de Umbeluzi, colonização que alguns frutos deu, apesar da adversidade do clima.

O relatório dá uma ideia da rede que a Administração desejaria ver estudada e realizada. Antevê a ligação do caminho de ferro do Limpopo com a rede da Rhodésia para garantir ao pôrto de Lourenço Marques um movimento que vê ameaçado. E mais desejaria ligá-lo à rede dos territórios de Manica e Sofala, avançando para além, num ritmo harmónico, pelo Barué até Tété, onde daria ligação ao caminho de ferro em construção neste distrito. Também o caminho de ferro de Quelimane, parado há muito tempo em Mocuba, deveria avançar pelo planalto de Ile e região de

Namulia para entroncar com o de Moçambique, talvez pelas alturas de Ribaué, ponto de largo futuro, pelas condições naturais que oferece.

Ambiciona assim a Administração ter uma grande transversal de sul a norte da Colónia, ligando as regiões de maior valor do interior, à semelhança do que o mar faz com as populações do litoral.

Lindo sonho que as realidades da vida desfazem.

Mas de aspirações vive o homem. E são elas que estão guiando os passos do caminho de ferro de Tété, que vê os estudos já levados à fronteira do noroeste, onde existem as célebres minas de ouro de Missale.

Ao chegar a Furankungo não esqueceu o estudo de um ramal para o Angonia, na fronteira norte, que é uma das regiões de maiores possibilidades agrícolas e com um clima que faz inveja a muitos dos climas europeus.

Para tornar viável a colonização branca ali, bastava assegurar um mercado remunerador ao tabaco que lá se dá maravilhosamente. Os gados não encontram pastagens melhores. Pena é que a distância da Angonia ao mar seja tão grande.

Mas o caminho de ferro lá vai seguindo atrás dos estudos. E ao findar o ano em referência já se trabalhava nas obras de arte para além do quilómetro 94.

Assim éle não canse na carreira.

Carris e travessas podem ir de Angola, onde estão a apodrecer, porque esta Colónia os não tem podido aproveitar.

E não se perca de vista que, em regiões novas ainda não exploradas, não deve haver preocupações com a perfeição da construção. O que é necessário é avançar, estender carris de qualquer maneira, e chegar ao fim. Aperfeiçoamentos, redução de inclinações de trainéis, melhoria de traçados, tudo isso vem depois, quando o caminho de ferro começar a render.

Vemos do Relatório que em Mutarara já se construiu uma bela estação para o caminho de ferro e que até é iluminada a luz eléctrica, por meio de uma central que ali se

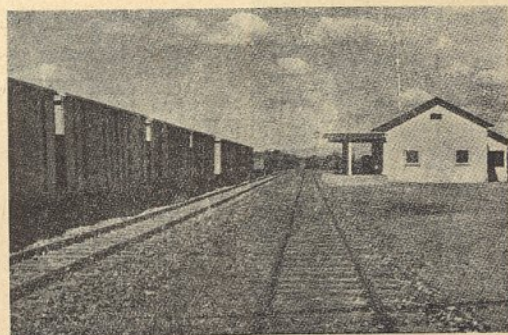
montou. Até o modesto entroncamento de D.^a Ana, à saída da ponte do Zambeze, tem luz eléctrica e tem uma central!

Enfim: a construção dos caminhos de ferro prossegue com uma certa regularidade, só perturbada pelas dificuldades que a guerra ocasiona.

Já por mais de uma vez vaticinei que a ocupação de Moçambique pela raça branca ha-de começar por Tété. Há ali regiões vastas, um clima magnífico: há um solo muito produtivo e há um subsolo de riquezas incensuráveis. E são as minas que teem provocado os aglomerados humanos, do centro e do sul de África. Mandem-se homens e mulheres com fartura para ali, guiem-se-lhe os passos, enquanto se não aclimam. E um Portugal melhor e maior começará a surgir para os lados do Índico. Mas não se regateie com as despesas de colonização, que teem de ser grandes para darem resultado.

Mas... isto não é matéria de caminho de ferro, nem do Relatório, embora nêle encontremos um pequeno capítulo onde se lê que a Administração está empenhada em que se criem povoações comerciais ao longo das linhas férreas. Assim, advoga a fundação de povoações em Ribaué, em Malema e em Zapala, etc., no caminho de ferro de Moçambique; e para já, uma em Mutarara, no caminho de ferro de Tété, que, como dissemos, está já iluminada a luz eléctrica, mesmo sem ser povoação, para alegria dos portugueses que por lá passam.

O pior é se se criam entrepostos comer-



CAMINHO DE FERRO DE TETE — Estação de Mutarara

ciais para «mônhés», em lugar de centros de colonização para europeus...

Voltemos porém aos caminhos de ferro. E por hoje daremos apenas uma ideia do que foi o tráfego interno e combinado neste ano.

Outros capítulos do relatório, interessantes como o do tráfego, serão focados em artigos subsequentes, se para tanto houver vagar.

Tráfego de passageiros

É naturalmente pequeno. Num território, quasi 10 vezes maior do que o Portugal continental, não há ainda 25.000 portugueses! E os europeus, todos somados, não atingem o número de 28.000.

Há muitos pretos, sim; mas esses só viajam de combóio quando vão ou quando regressam das minas do Transval. E ainda é necessário que não emigrem clandestinamente, ou que se escoem pela fronteira da Swazilandia, em direcção ao caminho de ferro de Ermelo.

O número total de passageiros foi apenas de 700.000. E a camionagem contribuiu para aquêlo número com 240.000. O movimento foi ligeiramente inferior ao do ano anterior.

O tráfego de passageiros, em serviço combinado com a rede sul africana, foi bastante diminuto. Pouco mais de 1.000 passageiros por mês. E o número transportado foi superior ao do ano anterior.

Tráfego de mercadorias

A mercadoria transportada nos caminhos de ferro elevou-se a 2.242.000 toneladas, mais 20 % do que no ano de 1940. A camionagem, à sua parte, transportou 96.000 toneladas.

Ao acréscimo da tonelagem não correspondeu aumento de receita proporcional. E isto resultou de ter aumentado principalmente o tráfego de minérios e de carvão, cujas tarifas são extremamente baixas.

Ao tráfego combinado com o Transval couberam 1.805.000 toneladas.

Também a camionagem do Estado fez serviço combinado. Mas a tonelagem transportada foi pequena: 1.630 toneladas apenas.

Rendimento das linhas

A linha que dá rendimento para todas as outras é a de Lourenço Marques e Ressano Garcia. Todas as outras dão «deficit», à excepção da linha do Limpopo e da de Inhambane, que começou a querer equilibrar as suas finanças.

¿ Porque é que as outras linhas, algumas já construídas há muitas dezenas de anos, dão «deficit»?

¿ Porque é que a linha de Moçambique, atravessando uma região tão povoada de indígenas e de agricultura tão florescente, continua a dar formidáveis «deficits»?

Há-de haver uma razão que o Relatório não dá, porque tal aspecto ainda não foi por êle focado.

O facto dá que pensar, sabendo-se que, por exemplo, a linha Transzambeziã; a linha do Chire, etc., servindo regiões desertas como aquela, ou de fraca população branca, como esta, dão saldos positivos, pagam o juro das obrigações e dão ainda dividendo ao Capital.

Mas, não vale insistir.

Passemos em revista as receitas e despesas das linhas de Administração, outras que não a de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

LINHAS	RECEITAS EM CONTOS	DESPESAS EM CONTOS	«DEFICIT»
Goba	929	948	19
Marroquene	965	1.191	226
Gasa	571	1.222	651
Quelimane	1.908	2.393	485
Moçambique	3.291	5.506	2.215

Equilibram-se as linhas de Limpopo com uma receita de 4.162 contos e uma despesa

de 2.519 e a de Inhambane que deu de receita 633 contos com uma despesa de 533.

A linha de Moçambique, com os seus 456 quilómetros em exploração, dá «deficits» que não tendem a atenuar-se. Vê-se dos seguintes números:

Em 1939 «deficit» de 2.540 contos	
Em 1940 » de 1.662 »	
Em 1941 » de 2.215 »	

Mas registre-se que há já duas linhas além da de Lourenço Marques e Ressano Garcia, que dão saldo positivo.

As condições do caminho de ferro de Moçambique são muito parecidas com as do caminho de ferro de Benguela. E êste, nem mesmo nos anos difíceis que atravessou, em que tudo lhe faltava, porque lhe faltava aquilo com que tudo se adquiria, deu «deficit» de exploração. As receitas chegaram sempre para cobrir as despesas.

Material de transporte

Para o transporte de passageiros tem, de há muito, os caminhos de ferro de Moçambique excelentes auto-motoras, emquanto que, neste momento, ainda estão em experiência, em Portugal.

O número delas elevava-se a 12. E o

número de carruagens para transporte de passageiros era de 63.

O número total de vagon e de fourgons adstritos ao tráfego de mercadorias era, ao findar o ano, de 1.527.

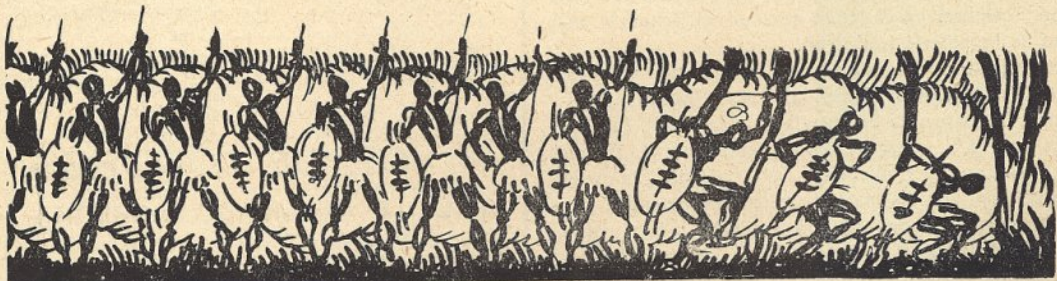
À primeira vista pode parecer muito diminuto o material para a quantidade do tráfego que os caminhos de ferro transportam. Mas é de notar que o serviço combinado é feito também com carruagens e com vagon das linhas sul-africanas. E segundo as convenções estabelecidas noutros tempos, a proporção de material da União, adstrito ao tráfego de Lourenço Marques, era de 5 para 1. Quere dizer: se Lourenço Marques tinha para o transporte combinado por exemplo 4.000 vagon, a União reservaria para o mesmo tráfego 20.000.

E são estes números que é preciso ter diante dos olhos quando se queira relacionar o tráfego que se transporta com o material com que êsse transporte se faz.

E note-se que grande quantidade de vagon são de 20, 40 e 50 toneladas de capacidade. Há-os até que pegam em 60 toneladas para transportarem pesos que o grande guindaste do pôrto de Lourenço Marques arranque de dentro dos navios.

O número de locomotivas para rebocar êste material eleva-se a 80. Há locomotivas que pegam em 1.500 toneladas!

E com êste punhado de informações nos quedámos por hoje.



MADRID-LISBOA

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

La electrificación de las líneas ferroviarias de Madrid a Segovia y Avila

Del diario de Madrid *Arriba*, de 7 de Agosto, se transcribe:

El verano, en cuya estación tantos millares de madrileños descansan en los pueblos de nuestra Sierra, y en la que toda la ciudad desearia trasladar-se unos días a respirar bajo los pinos, pone de actualidad máxima el proyecto de electrificación de las líneas del ferrocarril desde Madrid a Segovia y Avila. Las obras, iniciadas después de la liberación total de España, van adelantadísimas. En el trayecto Madrid-El Escorial está terminado totalmente el tendido de los cables conductores de la energía eléctrica que ha de mover los trenes, modernos y limpios, que en corto espacio de tiempo nos podrán llevar a los pueblos — altura y pinos — comprendidos entre nuestra ciudad y las capitales de Segovia y Avila. En el resto de la línea las obras de colocación de postes están terminadas, y se hallan también casi concluidas la de tendido de cables, y ya han llegado las primeras hermosas máquinas eléctricas que han de prestar este servicio.

Un decreto del Ministerio de Obras Públicas aparecido en el «Boletín Oficial del Estado» del miércoles último autoriza la ejecución de las obras de instalación y montaje de la línea «Y» a cuarenta y seis mil voltios de alimentación de las subestaciones para la electrificación de los trayectos del ferrocarril de Madrid a Avila y Villalba a Segovia, por su presupuesto de cinco millones novecientos veintiséis mil veinticuatro pesetas, que se abonarán en dos anualidades.

El Primer Congreso de Ingeniería Industrial

Por Decreto del Ministerio de Industria y Comercio de 6 de abril último, se ha autorizado a la Asociación Nacional de Ingenieros Industriales para convocar y celebrar en el otoño de 1943, el Primer Congreso de Ingeniería Industrial.

El Ministerio de Industria y Comercio, y los de Educación Nacional, Hacienda, Obras Públicas, Agricultura, Trabajo y la Secretaría General de F. E. T. y de las J. O. N. S., designarán representantes en la Comisión organizadora y en cuantas Secciones del Congreso se relacionen con las materias de su competencia.

La Comisión organizadora someterá a la aprobación de Industria y Comercio los Estatutos y Reglamentos por los que ha de regirse el Congreso.

Nuevos coches-remolques para Tranvías de Madrid

Próximamente comenzará a circular en Madrid un nuevo modelo de tranvía, compuesto de coche-motor y remolque, que tendrán capacidad para 120 viajeros. Estos coches han sido construidos con materiales nacionales en Córdoba y en Beasain, y están equipados con frenos neumáticos. Probablemente en plazo no superior al mes de Junio serán puestos en circulación diez de estos nuevos coches en una de las líneas de mayor densidad de tráfico.

La Empresa Mixta de Transportes en común tiene el propósito de construir o más rápidamente posible, con los elementos que cuenta la técnica nacional, cincuenta coches más de este modelo.

Días pasados estuvieron en los talleres de la Compañía de Tranvías, para conocer los nuevos coches, el Ministro de Obras Públicas, señor Peña Boeuf; el alcalde de Madrid, señor Alcocer; el coronel-jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles; el Director General de Ferrocarriles y Tranvías, el Comisario General de Material Ferroviario y otras personalidades.

Habla Londres...

B B C

EMISIONES PARA PORTUGAL

EN PORTUGUÊS:

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

EN CASTELLANO:

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

A VOZ DE LONDRES

FALA E O MUNDO ACREDITA

O u ç a m a B B C

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXIX

«E. T.» diz em telegrama que caças-bombardeiros sobrevoaram a Sicília central, tendo encontrado um número ilimitado de alvos incluindo vagões de caminhos de ferro, aquartelamentos, etc.. Foram atcados 240 camiões e dez combóios que transportavam tropas e munições.

Também o comunicado da mesma agência, transmitido pela aeronáutica, diz que foram atacadas várias cidades entre estas a de Achen (Aix-la-Chapelle) importantíssimo centro de comunicações ferroviárias entre Alemanha, a França e a Holanda. Vinte destes aviões de ataque não voltaram à base.

—O comunicado do Quartel General do 8.º Corpo de Aviação dos Estados Unidos diz que em Messina foram lançados mais de 180 toneladas de explosivos, sendo atingidos directamente os desvios e linhas férreas, tendo-se dado uma grande explosão entre o depósito de máquinas e a plataforma central do caminho de ferro.

—«Rádio Roma», em telegrama de Ancara, diz que comunicam do Cairo que, dadas as dificuldades, cada vez maiores, por falta de transportes ferroviários, todo o tráfego civil de mercadorias, que se não prendam com o problema alimentar da população, ficou suprimido.

Os organismos industriais protestaram contra esta medida, que ameaça seriamente a existência de numerosas fábricas.

—«E. T.», em telegrama de Londres, informa que bombardeiros britânicos das bases da Gran-Bretanha intervieram, de novo, na batalha da Sicília, atacando quatro transformadores eléctricos e estações de comutadores, na Itália, de que dependem os caminhos de ferro electrificados italianos. Os estragos causados provocaram grave desorganização, pois os italianos não dispõem de locomotivas a vapor, em número suficiente. Três dos quatro transformadores atacados encontram-se

próximo de Bolonha, um dos entroncamentos ferroviários mais importantes da Itália.

—O 8.º Exército avança através dos montes a cerca de 30 quilómetros da costa, realizando bons progressos e ameaça entrar na planície, a Noroeste de Lentini. Depois da ocupação de Vizzini, encontra-se quasi atravessado sobre uma das duas linhas férreas que vêm de Enna — centro estratégico da ilha — para Leste, em direcção à costa. Ainda mais para Oeste, as tropas canadianas e americanas, marchando também sobre essa linha férrea, atingiram Nisconi, a cerca de 15 quilómetros da importante cidade de Caltagirone. No flanco ocidental, as forças americanas avança vagarosamente para o coração da Sicília e, ao mesmo tempo, alargam o terreno ocupado ao longo da costa Sul. Com a conquista do Canicati, cortaram o caminho de ferro de Agrigento para Enna.

—O correspondente especial de Reuter telegrafa de Argel informando que, operando contra o violento fogo da D. C. A., poderosas formações de Fortalezas Voadoras lançaram bombas que causaram grandes explosões e incêndios em San Giovanni, terminus das carreiras marítimas para Messina. Este assalto foi seguido de um violento bombardeamento nocturno. As fotografias mostram terem-se registado 50 golpes directos sobre o entroncamento ferroviário, tendo ficado devastada uma região de mais de três hectares. Os caças-bombardeiros destruíram 100 camiões e avariaram transportes ferroviários. Foram afundados cinco ou seis pequenos navios, no porto de Mazara, na extremidade Sudoeste da Sicília.

—O comunicado da Aviação do Próximo Oriente diz que bombardeiros Liberator, do 9.º Corpo da Aviação dos Estados Unidos, atacaram objectivos ferroviários em Nápoles. Parece que as linhas férreas se deslocaram e que deflagraram grandes incêndios.

—«E. T.» diz que bombardeiros médios e pesados do comando do mediterrâneo atacaram objectivos militares em Roma e distritos próximos, sendo os principais objectivos os postos das manobras de agulhas e instalações ferroviárias para dificultar o movimento de tropas do Eixo.

—«R. R.» diz, em telegrama de Estocolmo, que o autor do editorial do jornal «Aftonbladet», comentando o bombardeamento de Roma, escreve: «Pode dizer-se à vontade que existe em Roma uma indústria de guerra considerável, que as linhas de caminho de ferro, que atravessam a cidade, têm uma importância estratégica ou então que a administração militar tem a sua sede na cidade,

mas nada justifica o bombardeamento de segunda-feira 19 de Julho de 1943. A guerra não confere esse direito a ninguém.»

— O comunicado do Q. G. de N. África diz que os bombardeiros das forças aéreas do Noroeste de África, prosseguiram os seus ataques contra as comunicações ferroviárias na Itália. Bombardeiros pesados atacaram estações de caminho de ferro em Bolonha, e bombardeiros médios alvejaram objectivos ferroviários em Marina di Cantazara e Marina di Paola. Caíram muitas bombas na zona dos objectivos e foram provocados grandes estragos nas vias férreas, oficinas de reparação e material circulante.

De noite, os bombardeiros atacaram instalações ferroviárias em Salerno e no terminus do «ferry boat» de San Giovanni.

— Com a subida ao poder do marechal Pedro Badoglio foi publicada uma lei para defesa da ordem pública que no artigo 2.º diz: — Do pôr ao nascer do Sol é proibido a todos os cidadãos a circulação nas ruas, excepção feita aos médicos, sacerdotes, parteiras e pessoal adstrito aos serviços sanitários. Os serviços públicos de qualquer categoria, teatros de variedades, cinemas e locais desportivos, conservar-se-ão fechados durante o recolher. Durante o tráfego, nocturno, dos caminhos de ferro, os civis que utilizem os combóios devem ser portadores do seu cartão de identidade.

— «E. T.» diz que foram atacadas as comunicações ferroviárias de Marina di Paula, na Itália meridional.

— «R. R.», diz: — A Gazeta Oficial publica, hoje, um decreto real referente à dissolução do Partido Fascista, do Grande Conselho do Fascismo, da Câmara dos Fascios e Corporações, da Associação Fascista do Senado, dos Grupos Universitários Fascistas e do Instituto Nacional de Cultura Fascista. O decreto precisa que o apelativo «fascista» de certos institutos ou serviços é suprimido. A expressão «Duce do Fascismo, chefe do governo» é substituída pela de «Chefe do Governo, primeiro ministro-secretário de Estado».

Nos termos do mesmo decreto, as Associações Nacionais dos Combatentes, dos Mutilados, das Famílias dos Combatentes Mortos no Campo da Honra, as dos funcionários de Estado, Caminhos de Ferro, Correios, etc.; o Comité Olímpico Italiano, a Obra Nacional «Dopolavoro», a União dos Oficiais da Reserva e outras organizações públicas passam para a dependência da Presidência do Conselho e dos diferentes ministérios.

O decreto contém, por último, disposições referentes à liquidação, em benefício do Estado, dos bens móveis e imóveis do Partido Fascista.

LINHA DE ELVAS

Entre Torre das Vargens e Elvas começou a circular uma automotora

A partir de 5 do corrente foi estabelecida, a título experimental, a circulação duma automotora entre Torre das Vargens e Elvas, em ligação de e para Lisboa com os combóios n.ºs 3/151 e 152/18 e de e para o Pôrto pelos combóios n.ºs 18/151 e 152/3.

Esta automotora faz exclusivamente serviço de passageiros em 1.ª classe, reservando-se a C. P. o direito de, em caso de força maior, não efectuar a sua circulação, sendo a lotação rigorosamente limitada ao número de lugares oferecidos.

A bagagem registada seguirá pelo primeiro combóio que circular no mesmo sentido.

É limitado a 10 quilos o peso total dos volumes de mão a transportar por cada passageiro.

Não é permitido o transporte de cães quer soltos, quer acondicionados.

A automotora n.º 126 parte de Elvas às 10,20 e chega a Torre das Vargens às 12,24. Dá ligação aos seguintes combóios: n.º 152, partida de Torre das Vargens às 12,39 e chegada ao Entroncamento às 14,28; n.º 18, partida do Entroncamento às 17,15 e chegada a Lisboa-Rossio às 20,30; n.º 3, partida do Entroncamento às 15,6 e chegada ao Pôrto às 23,5.

A automotora n.º 127 parte de Torre das Vargens às 19,10, sendo a chegada a Elvas às 21,18. Recebe ligação dos seguintes combóios: n.º 18, partida do Pôrto às 9 horas e chegada ao Entroncamento às 15,35; n.º 3, partida de Lisboa-Rossio às 11,35 e chegada ao Entroncamento às 14,38; n.º 151, partida do Entroncamento às 17,24 e chegada a Torre das Vargens às 18,53.

Imprensa

«O SETUBALENSE»

Com o seu número especial de 20 páginas, publicado em 10 de Agosto, completou o diário *O Setubalense* 27 anos de existência. Não só Luiz Faria Trindade, seu ilustre director, mas também Setúbal, a encantadora cidade do Sado, devem estar de parabens com o facto. É que o diário e a cidade ligaram-se tão fortemente um ao outro que, sempre que vamos a Setúbal, não podemos deixar de passar pela redacção do importante diário.

O número do aniversário de *O Setubalense* traz variada colaboração e gravuras de interesse turístico. Entre os colaboradores notámos os nomes do professor Abel Monteiro e da distinta poetisa Emilia Maria. A *O Setubalense* e a Setúbal os nossos cumprimentos, pois.

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**Por **MIGUEL COELHO**

CONSIDERAÇÕES

O *Diário da Manhã* publicou, em 30 de Dezembro de 1935, um belo artigo da autoria do sr. dr. Fernando Pamplona, intitulado «Belas artes — Malas artes — Direitos e Deveres da Crítica», do qual peço licença para respigar estas passagens, fazendo-lhe os comentários que entendo:

— «A severidade no acto de julgar custa ao crítico e desgosta o criticado. Todavia, numa época de decadência, de estagnação ou retrocesso, sucede mais vezes ter de censurar do que ter de elogiar... Todavia, para os principiantes, como para os artistas, nada é mais perigoso, mais nocivo do que o adulator — e nada é mais necessário e fecundo do que o bom conselheiro, de cuja boca saem não raro palavras duras mas certas... Quanta vez o crítico honesto e competente arranca do peito do artista — talvez com dôr — a ilusão de que é perfeito, de que já atingiu o máximo para o fazer trabalhar mais e melhor, para o forçar à revelação de faculdades que, de outra maneira, ficariam, porventura, estereis.

Ora cabe precisamente à crítica pesada responsabilidade na decadência da arte, na confusão de valores. Distribuiu louros a torto e a direito, supondo-se decerto generosa, sem ver que, desse modo, esteve a dar a uns aquilo que lhes não pertencia e a roubar os outros... Mas virou-se o feitiço contra o feiticeiro: os elogios malbaratados acabaram por se desvalorizar e a crítica perdeu a honra e o crédito nessas pequenas traficâncias.

Não existe propriamente a crítica, bem o sabemos. Nunca ninguém viu a côr dos substantivos abstractos. Ha críticos e críticos... Mas, também, a maioria deles se deu a cultivar a facilidade, essa flôr de que Baudelaire não falou, talvez por lhe arrastados no voragem, perderam-se na multidão cinzenta.

Sempre assim succedeu: nas épocas de declínio as maiorias submergiram, devoraram a pequena falange dos melhores. E os maus críticos, na anarquia geral, fizeram LEL.

Importa, pois, antes de tudo, restaurar a crítica. Só então ela poderá, pela sua clarividência, fazer uma boa selecção de valores e estimular, premiar os verdadeiros artistas, da única maneira ao seu alcance: «reduzindo a mediocridade às justas proporções». E só assim a arte sairá do tremendo labirinto.

Ao lêr este artigo, quedei-me a pensar e concordei que o sr. dr. Fernando Pamplona tem razão, mesmo muita razão, e já lá vão 8 anos.

Assim mesmo é que é. A benevolência dos senhores críticos de teatro (parte que me interessa) tem muitas culpas

no cartório, acêrca da barafunda e falta de disciplina que reina no meio teatral.

Transformou em luminárias pessoas que deviam estar na escuridão e na penumbra. Elogiou-as, e elas, tomando êsses elogios num sentido diferente do que o que tinham, começaram a inchar, a impedir de vaidade, e armaram em védetas e estrélas. E agora é vê-las a querer trepar e voar, mas, sem o poderem fazer, por falta de unha e de asas. Os elogios que os críticos lhes teceram eram apenas palavras de indulgência, incitando-as a prosseguir e a trabalhar. Mas elas pararam. Nada mais fizeram. E, quem percorrer os teatros, vê uma quantidade de illustres desconhecidos, a fazer rúbulas e papeis que nos deixam assombrados pelo pouco ou nenhum valor que representam. Ou não fôsse certo o ditado de que «a ignorância é muito atrevida».

É raro entrar num teatro que não depare com uma cara desconhecida a dizer coisas. Chamam-lhe «discípulas» e são atiradas para os tabladros por creaturas interessadas nas peças que se representam.

E são estas que têm exigências, porque dizem: levam muita gente ao teatro. A sua plástica, a sua elegância, a sua beleza, esta muitas vezes feita à custa de «batons» suprem a inteligência e o talento para representar. E, para representar, é preciso ter geito e vocação, duas qualidades que não se aprendem. É fogo sagrado que nasce com a pessoa.

Essas discípulas, que, constantemente, se estreiam, vem prejudicar artistas com nomes feitos e que estão um pouco afastadas da cena ou despresadas pelos empregários, porque diz-se que «já passaram de moda».

É preciso gente nova nos teatros? Sem dúvida que é, mas escolham, e não façam pisar o palco quem não tem geito para isso.

Há outras criaturas que vão logo directamente para artistas, muitas vezes sem saberem ler nem escrever correcta-

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- GLYCOL amacia a pele.
- GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- GLYCOL evita o cheiro.
- GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
b
Y
e
O
b

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mor, 20, 3.º E.

LISBOA

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

mente, saltando assim por cima de valores, com provas dadas há muito tempo. Essas têm empenhos graúdos. Não cito nomes, mas todos os que frequentam assiduamente os teatros, sabem quem são.

Há nos palcos inúmeras creaturas sem valor, e cujo modo de vida era diferente antes de se sentirem atraídas para a arte de Talma e que, muitas vezes, nem servem para formar o conjunto. É necessário limpar a honrada classe teatral, separando o trigo do joio.

Também todos sabem que há artistas ganhando ordenados fabulosos, pelo simples motivo de que os seus nomes no cartaz servem de chamariz ao público dos teatros onde se apresentam. Isto é uma razão pouco plausível.

Adelina, Palmira, Lucília, Maria Matos, são grandes actrizes em qualquer parte do mundo. Os seus nomes são respeitados e têm imensos admiradores do seu grande talento e do seu enorme valor artístico. No entanto, os vencimentos que percebem são muitíssimo inferiores ao que deviam receber, atendendo justamente às enormes qualidades histriónicas que possuem.

O público afasta-se dos teatros porque os preços dos lugares são caros. E essa carestia é devida em parte aos grandes ordenados que certos artistas auferem, quer sejam masculinos, quer femininos, mas, principalmente estes, onde abundam as «cantadeiras de fado» guindadas a actrizes.

Continuarei no próximo número.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,50 — «O sr. Bug vai à cidade».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A Invasão da Sicília».
COLISEU — 21,50 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

QUERE

DORMIR

SOCEGADO ?

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

À VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Vida Ferroviária

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Com a assistência de numerosos accionistas, que representavam o capital de 1368.000\$00, reuniu-se, no dia 7, sob a presidência do sr. dr. Abel de Andrade, secretariado pelo sr. dr. José Ferreira Ribeiro Braga, a assembleia geral desta companhia.

Foram aprovadas as contas referentes ao ano de 1942.

Movimento de pessoal

Na C. P. registou-se o seguinte movimento de pessoal:

Reformados: — os srs. Eduardo dos Santos, chefe principal, um dos mais antigos ferroviários da Companhia, e que chefiou, há muitos anos, a estação de Leiria, e Manuel de Melo, chefe de 1.ª, em Tórres Vedras.

Promovidos: — a chefes principais os srs. António Marques Campos, Júlio Ramos Valente e Bernardino Coutinho Oliveira Fonseca, respectivamente, chefes das estações de Braço de Prata, Alcântara-Terra e Alfarelos; a chefe de 2.ª, para Lisboa, (Santa Apolónia) o sr. Joaquim Júlio Ferreira, chefe de 3.ª em Barcarena.

Transferidos: — De Lisboa, (Santa Apolónia) para Leiria o chefe de 1.ª, sr. José Marques Cadete; de Monte Real para Barcarena o chefe de 3.ª, sr. Cândido Fortuna, e de Vale do Pêso para Verride o sr. João Ramos Sansão.

Viagens e Transportes

Carruagem directa entre Lisboa e Irun

Nos combóios n.ºs 1.003 e 1.004 circula semanalmente uma carruagem da Companhia Internacional de Wagons Lits, mista de lugares de camas e simples de 1.ª classe, directa de Lisboa a Hendaya, partindo aos domingos de Lisboa, e de Irun, chegando no dia seguinte a Lisboa. O horário é: partida de Lisboa, 21 e 18, chegada a Irun, 12 e 30 do dia seguinte; partida de Irun, 17 e 40, chegada a Lisboa, 6 e 49 do dia seguinte.

O preço dos suplementos no «Lusitânia-Expresso»

Começaram a vigorar, no mês corrente, os preços dos suplementos a cobrar pelos Wagons Lits no «Lusitânia Expresso», no percurso português, que são: 1.ª classe, 65\$00; 2.ª classe, 50\$00.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Agosto de 1893)

Linhas portuguezas

O Caminho de Ferro do Monte, no Funchal — Foi inaugurada uma parte do caminho de ferro do Monte, destinado a facilitar a ascensão de *touristes* ao pittoresco passeio da Senhora do Monte.

Da estação de Pombal á levada de Santa Luzia accumulava-se grande multidão de curiosos.

A locomotiva, que estava ornada de flores e encimada pela bandeira portugueza, foi benta pelo bispo do Funchal, D. Manuel Agostinho Barreto, e fez em seguida todo o percurso transportando as auctoridades e os convidados.

Na propriedade do sr. Manuel Pires foi servido um delicado *copo de agua*, discursando os srs. dr. Manuel José Vieira, o bispo do Funchal, o par do reino sr. Agostinho de Ornellas, Porfirio d'Oliveira, Machado, director da Companhia constructora, e capitão Sousa, director dos trabalhos. A banda de Caçadores 12 tocou o hymno-da carta e a multidão saudou estrepitosamente os oradores.

Aberta a linha á exploração, andaram os carros, que comportam sessenta pessoas, completamente cheios até á noite.

Congresso de empregados — Está reunido o congresso dos empregados de caminhos de ferro que constitue a assembleia geral d'esta prospera associação e deve durar alguns dias, em repetidas sessões.

Na primeira sessão, domingo, foram apresentadas propostas para que se peça ao governo uma lei que regule a admissão, promoção e demissão dos empregados de caminhos de ferro, e auxilio d'este para uma caixa de reformas, e pensões ás viúvas.

Foram reeleitos quasi todos os membros dos corpos gerentes, os quais ficaram assim constituídos:

Direcção — Presidente, Francisco Bernardo Pinto Saraiva; thesoureiro, José Duarte do Amaral; secretario, José

Alfredo Lamas; vogaes, Henrique O'Donnell e Eduardo Augusto Gerval. — Supplentes: Eduardo Gemeniano de Penedo, Luiz Ferreira e António Luiz dos Santos Oliveira.

Conselho Fiscal — Pedro dos Santos Victoria, Sebastião Julio Peixoto e José Ferreira de Almeida. — Supplentes: José Antonio Pinhão Costa e Augusto Lopes Mimoso.

Delegação do Porto — Ayres Pinto de Sousa, Francisco José da Silva Falcão, António Augusto Gomes França; sup-
plente, Antonio José Alcantara.

Delegação da Beira Alta — Alfredo Cardoso e Silva, José Jorge Ribeiro, Arthur Coutinho Affonso; supplente, Francisco Cardoso Coutinho.

Delegação de Vizeu — Dr. José de Mello Ferrari e Pedro Guilherme Montesenna: supplente, Jeronymo Cardoso.

Agencias — Guimarães, Agostinho Megre Resteiro; e Povoá, Arthur Pinto Soares da Costa.

Sobre diferentes assumptos fallaram o sr. presidente do congresso, presidente da direcção sr. Pinto Saraiva e os srs. José Ferreira d'Almeida, Luiz Ferreira, Julio Ferreira, Gomes França, Silva Falcão, Coutinho Affonso e outros.

Linha a Ambaca — Já está em exploração até ao kilometro 240 esta linha, que será a mais importante da nossa Africa, attingindo a região do Cazengo, a mais productiva do traçado.

Em breve, diz-se que abrirão mais 20 kilometros.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da provincia de Angola, acabam de ser beneficiados com uma importante reforma, que abrange as suas bases orgánicas e soluciona o problema da fixação de quadros do respectivo pessoal. Uma parte d'este, que se encontrava na situação de «assalariado» passou para os quadros, com direito ás regalias dos funcionários effectivos.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22
» ROYAL — Rua da Graça, 112
» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51
» EDEN — » » » » 37
» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Publicações recebidas

A culpa é do correio... — por
Godofredo Ferreira

O sr. Godofredo Ferreira, digno chefe de repartição dos C. T. T., é autor de um interessante folheto intitulado «A culpa é do correio...». A prosa é espontânea, fluente, espirituosa, e nela se presta justiça aos funcionários dos Correios que, na sua árdua missão, suprem deficiências, não do organismo, mas das pessoas distraídas que, na sua correspondência, se esquecem de escrever, umas vezes, a terra de destino, outras, a morada, e outras, ainda, o nome do destinatário!

Presta-se, também, neste mesmo folheto, homenagem aos carteiros que são obrigados a decifrar, quando lhes é possível decifrar, a caligrafia gatafuhnada de pessoas que aprenderam a escrever... de ouvido como quem aprende a tocar guitarra...

A Ilha do Faial — por *Marcelino*
Lima — Edição do Autor — 1943

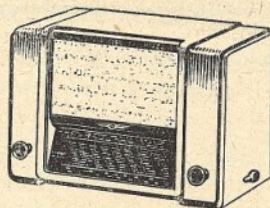
A magnífica conferência que o ilustre escritor, sr. Marcelino Lima, realizou na «Casa dos Açores», na noite de 1 de Maio do corrente ano, sobre a Ilha do Faial, terra de sua naturalidade, foi posta agora em folheto. Os admiradores da prosa do novelista de «Uma freira que pecou» e de «A discípula», duas obras que só por si bastariam para consagrar um escritor, devem sentir-se satisfeitos.

As palavras de elogio à «Ilha Azul», palavras eloqüentes e de apurado recorte literário, deixaram, com a sua publicação em opúsculo, de pertencer ao número das coisas efémeras, que depressa se esquecem e morrem.

Conhecedor da história insular — Marcelino Lima publicou, recentemente, os «Anais do Município da Horta», obra deveras notável — o escritor soube condensar em vinte e tantas páginas a história da sua linda ilha e enquadrá-la na sua paisagem deslumbrante. Em Marcelino Lima o erudito e o artista nunca andaram mal-avindos. Tudo quanto sai da sua pena lê-se com proveito e encanto.

A Marcelino Lima agradecemos a oferta do seu opúsculo.

SCHAU B



O APARELHO PARA OS AMADORES
DE BOA MÚSICA — PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO AO AGENTE MAIS
PRÓXIMO OU AOS

REPRESENTANTES GERAIS:

OLAVO CRUZ, L.^{DA}
AV. DA LIBERDADE, 11, 11-A
LISBOA

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

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

TELEFONE 38.007

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

FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X. — 2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO
139. RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

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

BADEN—SUISSA

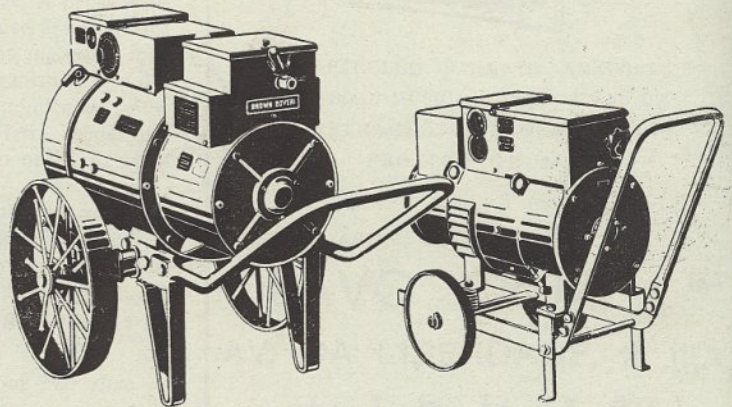
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



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

SEGUROS...

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Porto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o país

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

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

Carreira rápida da Costa Ocidental

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

Carreira da Guiné

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

Carreira do Brasil

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

Escritórios: LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2542

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O