

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto 1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

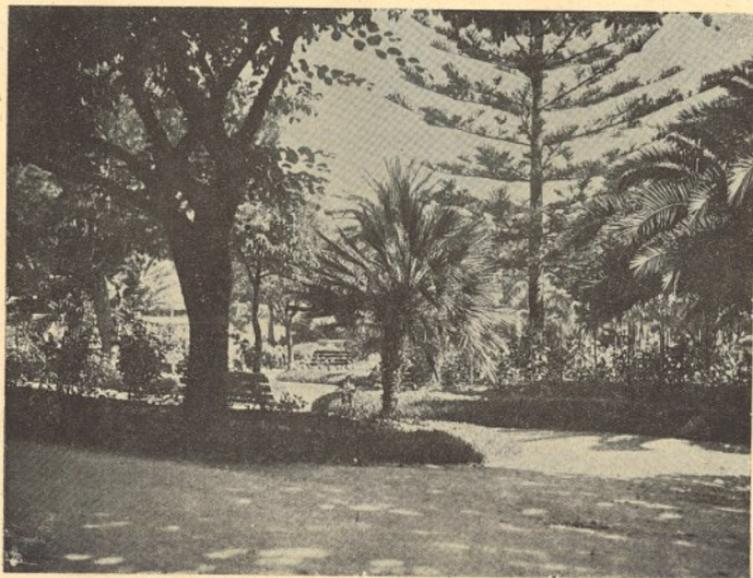
Figueira da Foz, Um trecho do Jardim Público. — Agrupamento de linhas férreas, por JOSÉ JULIO CESAR. — Noticiário do XIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Engenheiro Fernando de Souza. — Finanças e Comércio Britânico, por ROBERT MACKAY. — Curiosidades. — A potência da energia atómica. — Ateneu Ferroviário. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Linhas estrangeiras. — Exposição Histórica da Ocupação Portuguesa no Palácio do Parque Eduardo VII. — Correios e Telégrafos. — Romagem Camiliana, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS. — A iluminação em Paris. — Imprensa. — Publicações recebidas. — O Teatro da Trindade e a Companhia dos Telefones. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. — Há quarenta anos. — Os nossos mortos. — Caminhos de Ferro Portugueses. — Portugal turístico. — A evolução do equipamento dos mercadores e seu material de trabalho. — O que todos devem saber. — Auto-estradas. — A energia eléctrica fornecida pela barragem Hoover. — Na assembleia Geral da C. P. — Parte oficial. — O tratamento das ligas metálicas pelo frio industrial.

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE JULHO

NÚMERO 1189



FIGUEIRA DA FOZ—Um trecho do Jardim Público

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

Agrupamento de linhas fêrreas

Por JOSÉ JULIO CÉSAR

As linhas de ferro, apesar dos auto-motores e viação aérea, que dia a dia se desenvolvem de fôrma extraordinária, hão-de ser ainda, por bem largo tempo, os maiores factores de progresso.

Atравessam actualmente grave crise tôdas as companhias de caminho de ferro, mas se as suas administrações, com o auxilio do Estado, se esforçarem por debelá-la não demorará talvez muito ver-se atenuada.

Uma das medidas que mais pôde contribuir para êsse fim está no agrupamento das linhas fêrreas já construidas e em construção, assegurando-se a unidade de exploração de cada grupo, tomando em conta as respectivas afinidades geográficas e económicas, como propuz numa tése apresentada ao 4.º Congresso Beirão de Castelo Branco, em 1929. Por unanimidade foi votada esta aspiração, como o foi em Viseu, em 1933, no Congresso Ferroviário que se realizou nesta cidade. No pequeno memorial que apresentei dizia, entre outras coisas:

«O agrupamento ou fusão, por exemplo, das Companhias Nacional e do Vale do Vouga deveria, em meu entender, ser de alta vantagem para ambas; para Viseu seria a maior garantia da construção, em breve prazo, das linhas fêrreas que mais nos interessam».

Entre elas destacava a ligação de Viseu com Foz-Tua, a fim de completar a linha de via reduzida de Santa Comba Dão a Bragança, e da Régua a Vila da Ponte, por Lamego, onde se fará a sua junção, conforme o projecto de lei que apresentei no Senado em 1919. Lançando a vista sôbre o mapa de Portugal resalta logo a vastíssima clareira que existe no norte da Beira Alta, que é das regiões mais férteis e populosas do País. Apanhar a grande malha que há entre Viseu e Foz-Tua, ligando esta província com a de Trás-os-Montes, que outras não há com mais afinidade, e ligar com Lamego e Régua, é aspiração máxima das duas províncias, que indispensável é tornar em realidade. Para o conseguir dentro de pouco, como é absolutamente indispensável, muito pôde e deve contribuir o agrupamento da Companhia Nacional com a do Vale do Vouga, como mais tarde ou mais cedo se há-de impôr a fusão da da Beira Alta com estas ou com a C. P.

Agrupadas as linhas da Nacional e do Vale do Vouga, ficaria a empresa por elas constituída com uma rede com cerca de 800 quilómetros de exploração, em unidade de via, sem trãbordos ou transmissões, com uma só administração, com excelentes condições de vida e grandes vantagens para as regiões servidas pelas suas linhas. E correspondendo o porto de Aveiro ao que dêle há a esperar, sobretudo por a barra haver melhorado automática e constantemente, como o previu o saúdoso e grande engenheiro Von Haffe, teremos e veremos sangue novo a entrar pelas veias da Beira e de Trás-os-Montes, com o melhor e mais eficaz meio de fomento económico que até hoje se inventou. E se acrescentarmos a isto o valôr estratégico da linha de Santa Comba-Dão a Bragança, Lamego e Régua, bem conhecido do Estado Maior do Exército, chegamos à conclusão de que se torna urgente e indispensável levar a efeito o que há muito devia ser uma realidade.

Para que tal se dê muito conviria a fusão das duas referidas companhias.

NOTICIÁRIO

DO

XIII CONGRESSO

INTERNACIONAL

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Na *Gazeta* de 15 de Junho, fizemos referência aos debates e às conclusões chegadas, durante as sessões da I Secção — Via e Obras — do XIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

Como seguimento vamos informar os nossos leitores, no que respeita às restantes secções.

II Secção — Material e Tracção

O ministro das Comunicações do «Reich» e Director Geral do «Reichsbahn», Snr. Dr. Dormuller, membro da Comissão permanente do Congresso, abre a Sessão e sauda todos os delegados presentes. Passando à ordem do dia, propõe para Presidente da II Secção o Snr. Dr. Wechmann, o qual agradece a honra que lhe é conferida, confiando que, com a colaboração de todos, as sessões resultarão proveitosas.

O Snr. Wechmann, propõe para Vice-Presidentes:

Snr. Eng.º *Koller*, director dos Serviços do Material e Tracção dos Caminhos de Ferro da Tchecoslováquia;

Hupkes, chefe dos Serviços do Material e Tracção, dos Caminhos de Ferro Neerlandeses;

Storsand, director dos Caminhos de Ferro de Estado Norueguês.

Munck, director do Material e Tracção dos Caminhos de Ferro do Estado.

Depois do Snr. Wechmann ter dado a palavra ao relator especial Snr. Dumas, iniciaram-se os debates, sobre a *evolução da automotora sôb o ponto de vista construtivo e estudo especial da transmissão e frenagens e ainda métodos comparativos do ensaio das automotoras.*

Em tão importante assunto, participaram grande número de delegados que apresentaram os seus pontos de vista. O Snr. Palmieri do Estado italiano informa a Assembleia dos resultados obtidos pelas automotoras, nos Caminhos de Ferro do seu paiz e ainda dos combóios eléctricos que se efectuam com velocidades de 160 quilómetros à hora.

Pelo Snr. Sakr dos Caminhos de Ferro do Estado Egípcio, pediu informações respeitantes ao número de acidentes ou avarias sucedidas por 100.000 quilómetros de percurso, relativamente aos combóios a vapor. Foram ainda relatados pelo Snr. Leibbrand (Deutsche Reichsbahn) os sucessos observados, sobre todos os pontos de vista, pela substituição dos combóios pesados rebocados por locomotivas, pelas automotoras. Disse ainda que no tráfego em grandes distâncias a exploração por automotoras rápidas, não deve ser considerada como uma solução transitória, visto constituir um excelente meio de transporte para regiões menos densas.

Pelo Snr. Barata da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes foi pedido ao Snr. Levy (*relator*) informações sobre a utilização das automotoras como colectores de tráfego para os combóios de tracção a vapor.

O Vice-Presidente Snr. Hupkes expõe os resultados obtidos pelos Caminhos de Ferro Neerlandeses com as suas automotoras triplas, que são por vezes acopladas de maneira a formar combóios compreendendo até doze veículos.

Resultante dos debates havidos, foi sob proposta dos vários delegados, concluído que os motores «Diesel» para automotoras fossem classificados em três categorias:

a) Motores de 600 CV., relativamente pesados, mas muito económicos, sôb o ponto de vista do seu funcionamento.

b) Motores de 300 a 600 CV. pesando 5

quilos por cavalo e que são adoptados por grande número das administrações europeias.

c) Motores até 300 CV., entre os quais, os motores horisontais tchecoslováquios, alemães e franceses merecem especial referência.

O emprêgo da sôbrealimentação tende a ter uma larga utilização a qual permite obter um aumento de potência.

Quanto a transmissões mecânicas, satisfazem completamente sôb o ponto de vista de pêso, preço e de rendimento até 300 CV. e permitem a marcha em unidades múltiplas de dois ou três veículos.

As transmissões mecânicas de 400 a 500 CV. estão sendo submetidas a experiências na Itália e na França.

As transmissões electricas actuam perfeitamente em tôdas as potências, satisfazendo por completo nos serviços de montanha ou de marchas em unidades múltiplas.

As transmissões hidráulicas, têm nos últimos dois anos progredido duma maneira eficaz, actuando com tôdas as potências e velocidades dos motores, tanto na Austria como na Alemanha; permitem igualmente a marcha em unidades múltiplas mesmo com acuplamento com transmissões eléctricas.

Os freios com «sabots» comandados electricamente, são os mais geralmente empregados em vários paizes.

Estes freios têm um despositivo especial afim de regular os «sabots», cuja pressão aumenta com a velocidade.

Quanto ao confôrto é êle procurado, tanto por meio da insonorização da via como também pelo condicionamento de ar dentro das automotoras.

Os veículos com os aros metálicos nas rodas, sem contudo competir com os aros de canchu, poderão ser melhorados afim de anular um pouco mais os ruídos.

Quanto às locomotivas a vapor foram estudados os mais recentes aperfeiçoamentos tanto sob o ponto de vista de construção (qualidade dos materiais empregados, rendimento e resultados económicos) como também por intermédio de ensaios a que estão sendo submetidas.

O relator especial Snr. Nigel Gresley re-

feriu-se também ao aumento apreciável da pressão das caldeiras.

Uma pressão aproximada de 20 quilos por cm^2 (284 libras por polegada quadrada) é considerada como a pressão limite para as caldeiras de tipo normal.

Uma temperatura, de vapor sobreaquecido aproximadamente de 400° C. (72° F.) deverá ser a máxima considerada, dada a influência que poderá originar o seu aumento, na lubrificação e nos metais que estão em contacto com o vapor.

O alargamento das condutas e das secções de passagem do vapor, contribuiu para se evitar a redução da pressão entre a caldeira e as caixas do vapor melhorando ainda a circulação do mesmo.

A carenagem científica das locomotivas reduziu duma maneira apreciável a resistência do ar nas grandes velocidades, aumentando a potência disponível para a tracção. As locomotivas aerodinâmicas do tipo de pistões, concebidas especialmente para effectuar grandes velocidades, foram postas em circulação depois de 1930 por diversas administrações.

Fazendo referência às locomotivas com turbinas sem condensação, informamos que estão sendo objecto de cuidadosos estudos, a fim de serem satisfatórios os resultados práticos. Verificou-se também a necessidade da existência de parques de ensaio, para o estudo científico da construção de locomotivas. Os ensaios com veículos-dinamométricos, conjuntamente com locomotivas-freios, constituem o melhor método para a determinação da máxima potência, atendendo ao consumo de combustível pelas locomotivas nas condições normais de serviço.

Sôbre a tracção eléctrica o mais importante melhoramento registado, consiste na válvula de mercúrio. Quando êste género de equipamento tiver atingido a perfeição que se espera alcançar, terá completa superioridade sôbre tôdos os tipos de conversores rotativos actualmente em uso.

A válvula de vapor de mercúrio é considerada, como o aparelho tipo para converter a corrente alterna em corrente contínua.

Pelo relator especial Sr. Fairburn, foi feita a leitura das conclusões, sôbre as linhas de

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

Fornecimento de locomotivas

O *Diário do Governo*, n.º 150, III série, de 30 de Junho insere o seguinte anúncio, referente ao concurso para o fornecimento de quatro locomotivas e respectivos sobressalentes destinadas à Divisão de Exploração de Lourenço Marques, da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique.

As propostas deverão ser entregues na 3.ª secção dos armazéns gerais do caminho de ferro de Lourenço Marques pelas quinze horas do dia 19 de Julho de 1937.

O programa do concurso e o caderno de encargos serão facultados aos interessados na Repartição de

Obras Públicas Portos e Viação, da Direcção Geral de Fomento Colonial, Praça do Rio de Janeiro, 13, na Agência Geral das Colónias, na Rua da Prata, 34, e na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, em Lourenço Marques.

O depósito provisório é de 80.000\$00. O depósito definitivo será de 5 por cento do valor da adjudicação.

Três

Engenheiro Fernando de Souza

De regresso de Itália e França, onde foi como delegado do Ministério das Colónias assistir ao Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, chega no dia 5 a Lisboa o nosso querido director sr. Engenheiro Fernando de Souza que brevemente nos vai dar uma série de curiosos e instrutivos artigos sobre o Congresso e o desenvolvimento das linhas férreas no estrangeiro.

transmissão. Das mesmas, se conclue que um sistema de transmissão independente, reservado exclusivamente para uso dos caminhos de ferro, merece preferência, quando a produção da central geradora é inteiramente afectada às necessidades do caminho de ferro.

Um sistema combinado de transmissão, para a tracção e distribuição para fins industriais pôde sêr adoptado vantajosamente quando a rede ferroviária atravessar uma zona industrial muito densa.

A transmissão de corrente contínua de alta tensão, oferecendo economias de transmissão, não é ainda realizável para fins industriais.

As sub-estações devem ser dispostas de maneira a alimentar as linhas de contacto, num número suficiente de pontos a fim de reduzir quanto possível as perdas em linha.

Nas linhas de corrente alterna, êste resultado pôde sêr obtido pelo estabelecimento entre as sub-estações principais, de postos de alimentação intermediários, de equipamento simples, os quais seriam comandados da central eléctrica mais próxima, pelo comando a distância. Sobre as linhas de corrente contínua,

o mesmo resultado pôde sêr obtido, utilizando também sub-estações que seriam manobradas pelo sistema do comando a distância, embora êste processo seja mais oneroso que o comando automático. A sub-estação móvel também pôde por vezes ser utilizada com vantagem, para fazer face nos períodos de tráfego intenso.

O pêso das locomotivas de corrente alterna, é aproximadamente o mesmo que o das locomotivas de corrente contínua, quando tem características análogas. O facto de se adaptar um perfil aerodinâmico nas locomotivas, como meio de economisar inergía, não tem a devida eficiência desde que a restante composição do combóio não possua o mesmo perfil. Há ainda a notar que a maior redução de pêso nas automotoras contribuirá grandemente para economia de energia, pelo que estão a estudar-se estruturas metálicas utilizando metais leves, como sejam aços de grande resistência à tracção.

Aquí fica exposto resumidamente, o que se passou na II Secção do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. No próximo número faremos referência às restantes secções.

FINANÇAS E COMÉRCIO

BRITANICO

Por ROBERT MACKAY

Um dos principais resultados da Grande Guerra, especialmente no que respeita à Grã-Bretanha, foi o estímulo dado às fusões nas indústrias. Pouco depois de terminarem as hostilidades as companhias ferro-viárias da Grã-Bretanha agruparam-se em quatro grandes rédes. Estas quatro companhias foram constituídas em 1925 e os seus nomes representam, aproximadamente, os distritos por elas servidos. São: (1) a London Midland and Scottish («L. M. S.»), (2) a London and North Eastern («L. N. E. R.»), (3) a Great Western («G. W. R.») e (4) a Southern Railway («S. R.»). No pequeno estudo que vamos apresentar aos nossos leitores sobre essas companhias, empregaremos as iniciais acima.

Em primeiro lugar passemos uma rápida vista de olhos sobre a história das referidas desde 1925. Durante os anos 1925/29, isto é, até à crise de 1929/32, houve uma baixa contínua nas suas receitas brutas. O de 1926 foi o mais infeliz para as companhias, pois foi nesse ano que houve a greve geral e a greve dos mineiros. No período acima referido as gerências tratavam de colher o frutos das economias resultantes das fusões, e ao mesmo tempo estavam fazendo face, com certo receio, à ameaça crescente da concorrência das caminhetas. Os anos de crise que seguiram a esse período quasi que despenham comentários. As baixas bruscas nas receitas brutas de tráfego que houve então eram de um carácter muito diferente das dos anos de 1923/29. Todavia, os anos difíceis da crise não deixaram de ser proveitosos, visto que as Direcções tiveram ainda maior incentivo para redobrar os seus esforços a-fim-de conseguirem uma exploração económica e eficiente. Entretanto o Governo interveio com medidas de protecção, tais como a Lei do Tráfego da Estrada, de 1930, e a Lei do Tráfego das Estradas e Caminhos de Ferro, de 1935. A «Southern Railway» em especial, distinguiu-se pela sua iniciativa na electrificação das suas linhas suburbanas. Finalmente, começou a melhoria no comércio interno e simultaneamente principiou uma terceira fase na história recente dos caminhos de ferro britânicos. A melhoria atingiu a todas as linhas desde 1933 até 1936. Nos últimos quatro anos, a L. M. S. conseguiu um aumento, segundo o «Economist», de 11 por cento, nas suas receitas brutas e a L. N. E. R., quasi que o mesmo aumento, ou sejam 10,9 por cento. Estas duas companhias servem a região industrial do Norte. As linhas do sul, têm maior movimento de passageiros, e nelas o tráfego de mercadorias é menos importante de que no do norte. Não obstante, nos mesmos quatro anos, as receitas brutas da G. W. R. aumentaram 8,2 por cento e as da S. R. 8,7 por cento. Ao mesmo tempo houve um aumento nas despesas, principalmente, como é aliás natural, em salários. Desta forma o aumento nas receitas da L. M. S. foram acompanhadas de um aumento de 5,1 por cento nas despesas totais durante os quatro anos 1935/36. Nas outras tres companhias os aumentos de despesas foram de 8,6 por cento para a L. E. N. R., 3,6 para a S. R. e 1,7 por cento para G. W. R.

É dentro deste quadro que temos de considerar os resultados obtidos durante o ano passado. Não devemos também

CURIOSIDADES

O maior caminhão automóvel do mundo

Uma firma de transportes de Liverpool mandou construir em Inglaterra um caminhão automóvel para a formidável carga de 120 toneladas.

A pesada máquina mede 22,60 metros de comprimento e custou 10.000 libras, ou sejam 1.100 contos. Há dois postos de condução um na frente e outro na retaguarda cada um com o seu condutor em comunicação um com o outro por telefone e alto falante. Na frente, para auxiliar o condutor vai um guarda-freio e a meio do veículo um auxiliar para equilibrar por meio de macacos hidráulicos a carga a repartir pelos 7 eixos. A velocidade máxima com carga é de 10 quilómetros à hora. O veículo tem 8 velocidades, sendo 6 para a frente e duas à retaguarda.

O motor é um Diesel de 6 cilindros com a potência de 180 c. v. Devido aos regulamentos ingleses este veículo não pode transportar carga miuda mas apenas peças indivisíveis. Entre os transportes já efectuados conta-se uma viga pesando 90 toneladas, um barco completamente montado e várias locomotivas que foram por estrada de Manchester para Liverpool.

perder de vista que o capital das empresas ferro-viárias é muito sobrecarregado com encargos preferenciais: ha obrigações e acções preferenciais de primeira e segunda série; outro-sim as acções ordinárias são ainda muitas vezes divididas em acções preferenciais e «demoradas». A medida que a melhoria tem aumentado, cada uma destas categorias tem participado sucessivamente na distribuição de dividendos, sendo recebido pelo menos um juro módico. Os aumentos anunciados em Fevereiro deste ano, resultado do trabalho de 1936, podem, se tormos em conta todas as circunstâncias considerar-se como satisfatórios. A Southern Railway voltou a pagar dividendo nas suas acções ordinárias, «demoradas» à razão de 1/2 por cento (depois de um lapso de cinco anos). As acções ordinárias da L. M. S. recebem 1 1/4 por cento, o seu primeiro dividendo desde 1931. «A. G. W. R.» pagou um dividendo de 3 por cento sobre as acções ordinárias, como de certo tem feito nos ultimos dois ou tres anos, e pela L. N. E. R. foi pago por inteiro o dividendo preferencial sobre as acções de 4 por cento, ao passo que em 1934 e em 1935 estas apenas receberam 3 1/4 por cento. Do mesmo modo, as acções remíveis preferenciais de cinco por cento receberam o seu dividendo por inteiro, comparado com 4 1/16 por cento nos dois anos anteriores. As acções preferenciais da segunda série, que nada receberam em 1934 e 1935, receberam 1/2 por cento em 1936.

Este algarismo que como é natural, são de leitura insípida, são da mais alta importância, se tomarmos em consideração que ha centenas de milhar de accionistas dos caminhos de ferro. Estes aumentos que aparentam ser pequenos representam uma distribuição, por todo o país, de milhões de libras que vem aumentar o poder de compra. Como é natural, a melhoria nos negócios terá que aumentar primeiro que os caminhos de ferro britânicos recuperem toda ou mesmo parte da sua antiga propriedade, porém a melhoria gradual durante os ultimos quatro anos é uma das indicações mais da grande melhoria no mercado interno britânico após uma das crises maiores de que reza a história.

A POTÊNCIA

DA

ENERGIA ATÓMICA

A revista «Brasil Ferro-Carril» reportando-se a uma correspondência de Sipa de Nova York, informa:

A energia atômica é uma dessas coisas que dizem por igual respeito a todos nós, quer o percebamos quer não. Em todo o caso, o seu poder de fascinação sobre os físicos, os químicos e os filósofos é extraordinário. E os problemas do seu aproveitamento prático e *ad libitum* não poderia deixar de interessar e muito directamente, aos homens de estado, aos sociólogos, aos economistas e aos homens de negócios, uma vez que, a resolverem-se, viriam produzir uma revolução sem precedentes e de incalculáveis benefícios, nos lares, nas oficinas, nas fábricas e até nos meios legislativos. Ninguém poderia contrariar a benéfica influência que tal facto exerceria nas relações dos indivíduos e dos povos entre si e até no pensamento e na própria vida.

Como arrancar ao átomo a energia que êle encerra? Nisso está o problema. Para dar uma idéa do que isso significaria, bastará dizer que as experiências até agora realizadas a tal respeito, revelam que a energia atômica contida num banalíssimo bilhete de passagem marítima, num simples torrão de açúcar, numa colher de água ou num fragmento minúsculo de aço, bastaria para pôr em movimento através dos decanos um dos grandes paquetes modernos, se fôsse possível liberta-la da sua prisão de átomos e canaliza-la devidamente.

Tal é na realidade o interesse que a questão despertou, que nos Laboratórios de Investigação Científica da Companhia Westinghouse vai dentro em breve ficar instalado um aparelho destinado a provocar a desagregação dos átomos, com o fim de desvendár o mistério que envolve a contextura da matéria. Resolveu-se construir um edificio propositadamente para êsse efeito, no qual ficará montada uma instalação especial que permita a maior voltagem possível de corrente contínua.

Bem se pode dizer que cada passo da investigação que vai ser empreendida constitui só por si uma aventura científica. Por exemplo, para obter informação mais ampla do que até agora obtida no domínio da transmutação muclear, será preciso empregar constantemente voltagens altíssimas. Está por isso a referida empresa estudando a maneira de construir um dínamo electro-estático capaz de gerar uma corrente eléctrica contínua de cinco milhões de vóltios, tendo-se esperança de que, uma vez conhecidos os efei-

tos da aplicação de semelhantes voltagens ao referido campo, venha a ser possível criar voltagens ainda mais altas. Com o fim de obter a que fica indicada, imaginou-se um aparelho periforme de 9 metros de diâmetro por 14 de altura, no qual a pressão do ar atingirá 68 quilos por cada 64 milímetros quadrados.

Será preciso também criar um tubo de vácuo, no interior do qual se deve verificar o bombardeamento atômico e capaz de resistir a mais de cinco milhões de vóltios de corrente; mas dadas as experiências que a êsse respeito têm feito os engenheiros daquela empresa; já se tem a certeza de poder criar tal tubo.

A resolução que essa empresa tomou, de entrar em cheio no estudo da desagregação dos átomos, é de importância enorme, pois trata-se na realidade do primeiro passo até hoje dado nesse campo por qualquer empresa industrial, pondo assim ao serviço da ciência todos os recursos de que dispõe. Até agora, os estudos dessa índole só se faziam nos laboratórios dos colégios universitários e de certas instituições puramente científicas. Os resultados obtidos nas experiências preliminares são na verdade prometedores e a investigação intensa e sistemática que a Companhia Westinghouse vai empreender não poderá deixar de dar grande impulso ao progresso.

Quando os homens de ciência conseguiram dominar os electrões, surgiu a indústria das rádio-comunicações, que representa actualmente mil milhões de dólares e que veio transformar a civilização em muitos dos seus aspectos. E os conhecimentos obtidos, o control que conseguiram ter sobre as correntes electrónicas, deram lugar à invenção dos interruptores automáticos, capazes de interromper elevadas voltagens com a mesma facilidade com que se fecha uma torneira de segurança.

Toda a indústria eléctrica tem-se desenvolvido passo a passo por meio de diversos descobrimentos, que os engenheiros aproveitaram para indicar a maneira de dar aplicação prática às forças novas. No domínio da transmutação melear, os descobrimentos feitos datam de há poucos anos a esta parte. O neutro, a radioactividade artificial, o hidrogénio pesado e o electrão positivo, foram descobertos depois de 1931. E êsses triunfos são apenas ligeiros indícios do inesgotável tesouro científico que ainda está por descobrir!

A ciência encontrou maneira de arrancar electrões que rodeiam as partículas da matéria, deixando a esta unicamente o núcleo ou elemento primordial, isto é, o «coração» do átomo.

É pois possível que, mediante a instalação que está em projecto, se consiga efectuar descobrimentos cuja influência se faça sentir imediatamente nas indústrias eléctricas.

A T E N E U FERROVIARIO

Promovido pelo Ateneu Ferroviário e para apresentação, pela primeira vez em Portugal, duma classe de senhoras executando um esquema completo de gymnastica sueca musicada, realizou-se no sabado 8 de Maio, na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, um grandioso sarau dedicado à mulher portuguesa.

Esta festa, que resultou brilhantíssima, foi um dos números do programa comemorativo do 2.º aniversário daquela colectividade, cuja acção educativa, mormente no campo da educação física, é das mais interessantes e dignas de apreço.

O Ateneu Ferroviário mantém, além de várias disciplinas, como Português, Francês, Inglês, Música, Contabilidade, Escrita e Aritmética, dois cursos de gymnastica para senhoras e crianças, pensando, muito em breve, criar um curso para adultos.

O reconhecimento pela sua obra levou à Sociedade de Geografia alguns milhares de pessoas, que por completo occupavam todos os lugares da vasta e magestosa sala «Portugal».

Ao sarau presidiu o Sr. Presidente da República, ladeado pelos Srs. Major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e Comunicações; Dr. Fezas Vital, pelo Conselho de Administração da C. P.; Coronel Lopes Galvão, Secretário Geral da Sociedade de Geografia e pelo Vice-Presidente da Assembléa Geral do Ateneu, Sr. Feliciano Barral.

Entre a numerosa assistência, viam-se os srs. Vasco de Moura, representando o Sr. Director Geral da C. P.; Francisco Pinto Moledo, Chefe de Serviço Adjunto da Contabilidade Central; Leovegildo de Melo e Júlio Penedo, sub-chefes de Serviço respectivamente da Via e Obras e Exploração; Carlos Simões de Albuquerque, Commercialista; Almirante Sarmiento Saavedra; General Amílcar Mota; Coronel Cameira, Comandante Geral da Polícia; Capitão Silva e Costa; Professores Dr. Leal de Oliveira, Quintino da Costa, Marques Pereira, Anibal Pinheiro, Júlio Santos, Mário Ferreira da Costa, Tenente Alvaro Neto, Cruz Felipe, Raul de Oliveira; Dr. Salazar Carreira; Presidente do Lisboa Gimnasio Club, Sá Viana; Director do Gimnásio Club Português, Artur Fonseca, etc.

Assistiram ao sarau, representações devidamente equipadas, das classes femininas do Sporting Club de Portugal e Gimnásio Club, e das classes infantis do Ateneu Ferroviário e da Associação Escolar de Ensino Liberal.

A guarda de honra ao Sr. Presidente da República foi prestada por uma delegação dos Bombeiros Voluntários Lisbonenses, abrindo aulas em saúdação as senhoras acima indicadas, bem como a classe feminina do Ateneu com o seu estandarte.

Quando o Sr. General Carmona deu entrada na Sala «Portugal», a banda do Ateneu inrompeu com os acordes do Hino Nacional, ao mesmo tempo que uma vibrante e prolongada salva de palmas se fazia ouvir.

* * *

O sarau começou com a execução dum concerto pela referida banda, sob a regência do maestro Manoel Ribeiro, que ouviu fartos e significativos aplausos.

A Sr.^a D. Maria Lamas, ilustre poetisa e escritora, fez a seguir uma palestra subordinada ao tema «Mulheres de hoje»

na qual poz em confronto a educação antiga e a educação moderna, acabando por concluir que as mulheres devem dedicar-se com o maior interesse à prática dos exercícios físicos adequados à sua constituição fisiológica.

Apontou o exemplo fornecido por algumas desportistas estrangeiras, salientando as proezas notáveis da aviadora Amy Mollisson, e aconselhou as raparigas a fazerem desporto no próprio interesse da sua beleza e da sua saúde.

No final felicitou o Ateneu Ferroviário, fazendo votos pelas suas prosperidades.

Seguidamente o sr. dr. José Pontes, Presidente do Comité Olímpico Português, saído as mulheres portuguesas, tecendo um hino caloroso ás suas virtudes de esposas e mãis, e incitando-as, como fizera, a conferente anterior, à prática regular dos exercícios físicos.

«O Ateneu Ferroviário trabalha nesse sentido como ia ver-se naquela festa» concluiu.

* * *

Apresentou-se depois a classe feminina do Ateneu. Vinte raparigas, qual delas a mais gentil, recrutadas entre famílias de ferroviários, deram entrada na Sala marchando com aprumo e graça, salidando a assistência que as ovacionou carinhosamente.

E seguiu-se a lição com esquema propositadamente elaborado pelo professor José Júlio Moreira, que é também ferroviário e foi um dos alunos mais distintos da Escola Superior de Educação Física.

Ao ritmo cadenciado da inspirada partitura, expressamente escrita pelo maestro Manuel Ribeiro, as gentis raparigas do Ateneu, sem um deslize, impecavelmente, executaram a lição com uma graça e harmonia encantadoras.

A meio do esquema houve uma marcha cantada com bonitos versos da autoria de outro ferroviário, o sr. José Santana Mota, e que a classe executou admiravelmente.

No final da lição as simpáticas raparigas receberam uma formidável ovação, de que muito justamente compartilharam o prof. Moreira e o Maestro M. Ribeiro o primeiro dos quais foi pessoalmente felicitado pelo sr. Presidente da República.

Desta primeira apresentação no nosso país de uma classe de senhoras executando uma lição de gymnastica musicada dentro dos princípios de «Ling», resultou um formoso espectáculo e constituiu uma corôa de glória para José Júlio Moreira e mais um triunfo para o Ateneu Ferroviário.

A competência do prof. Moreira, encontrou nas raparigas e no Maestro, cooperadores valiosos que lhe permitiram trazer a público qualquer coisa de novo e de muito interessante.

Já o ano passado, por ocasião do sarau organizado pelo «Os Sports» com a colaboração do Ateneu, o prof. Moreira apresentára uma classe infantil musicada, a qual obteve um grande êxito.

No sabado 8 de Maio, novamente José Júlio Moreira, alcançou merecido successo pelo qual é credor das maiores felicitações.

Antes de se retirarem da sala as raparigas da classe do Ateneu receberam um lindo ramo de cravos, que lhes foi oferecido pela representação do Lisboa Gimnasio Club.

* * *

O resto do programa foi fielmente cumprido.

Um grupo de atletas do Gimnásio Club Português que amavelmente acedeu a colaborar na festa, executou interessantes exercicios de paralelas e de mesa alemã, arrancando justos aplausos, dos quais merecidamente compartilhou o seu professor sr. Frederico Hopffer.

Em saltos à corda exibiram-se muito bem seis alunas da classe infantil do Ateneu Ferroviário.

E assim terminou esta encantadora festa que teve acentuado cunho de elegância.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL



OS PREJUÍZOS E BENEFÍCIOS DA PUBLICIDADE

NA América do Norte é a publicidade, além de desenvolvida ao máximo, muito apreciada por todas as camadas sociais. Vejamos, pois:

«A publicidade ocupa nos Estados Unidos mais que em qualquer outro país do mundo, um lugar principal. A última pessoa que bate o «récord» é uma prima do actual presidente da república. Há uns seis anos o marido morreu, deixando-lhe uma fortuna de 300 milhões de francos. Vai aumentando sensivelmente os seus rendimentos, publicando todas as manhãs uma espirituosa e cintilante crónica num dos grandes jornais republicanos do país.

É também muito apreciada como conferencista. Mas o trabalho publicitário agradava-lhe, e ela cedeu ao seu apêlo. As ondas sonoras, depois as páginas dos jornais, publicaram um réclame a uma certa marca de cigarros que não fatiga a garganta e que até aclara a voz. Os habitantes da América, que ainda se interessam por pequeninas coisas, ficaram muito surpreendidos por saber que dez senadores, mediante um presente de 20.000 francos para cada um, tinham também louvado a mesma marca com um elogio grande. E, como um destes homens é deputado por uma circunscrição do Estado da Carolina do Sul, onde a grande indústria é o fabrico dos cigarros duma marca rival, os eleitores juraram não mais o eleger.

Nos Estados Unidos são os senadores quem fazem o réclame aos produtos, cá são os famélicos actores e as lindas actrizes que levam a farinha da publicidade ao moinho...

A ÚLTIMA PALAVRA DA RADIOTELEFONIA

O leitor vai ficar deveras assombrado com a última palavra sobre a radiotelefonía, a qual está a ser aperfeiçoada de maneira notável.

Anuncia-se que um amador, súbdito britânico, Mr. Thomas, acaba de inventar um aparelho com o qual se podem ouvir em Nova York as pulsações de um coração que esteja em Londres.

Entre os dois hemisférios há-de haver, certamente, revolução nas relações de amor. Por exemplo: um jovem apaixonado, em Londres, em Paris ou em Lisboa, como cita um jornal vespertino, a ouvir pulsar o coração da sua bem-amada que esteja em Nova York, em Buenos Aires ou no Rio de Janeiro...

Um caso sério para o aumento dos divorcios!

AUMENTO DE PREÇO DE JORNAIS

DEVIDO a uma decisão da comissão executiva da Federação dos jornais franceses, o preço da venda dos periódicos sofrerá um aumento de dez centimos, a partir de hoje.

A maioria dos jornais, são estas as últimas notícias telegráficas chegadas a Lisboa, passará, portanto, a vender-se a quarenta centimos.

A GUERRA FUTURA

JÁ lá vão os anos em que a guerra era feita apenas entre os exércitos dos povos em luta. Hoje, não. Em virtude da aviação e dos canhões de largo alcance, há um novo concerto de conflagração.

A mais antiga revista militar alemã, «Militar Wochemblatt», ocupou-se da questão de bombardeamento das cidades abertas.

Segundo essa publicação especializada, nenhum Estado está hoje em condições, sem risco de comprometer o sucesso da guerra, de renunciar ao bombardeamento das cidades abertas.

«A guerra total, insiste a revista, assim o impõe — e a guerra

total não é já a luta apenas entre exércitos. Abrange e envolve não só as forças militares, mas a população civil. A luta de povo contra povo toma a forma de guerra económica...

E esta não se contenta em privar de armas o adversário, mas ameaça com a fome e a destruição a população civil sem ter conta da idade ou do sexo. O fundamento desta guerra — evidentemente no conceito da mais antiga revista germânica — reside no elevado nível da nossa civilização.

Invoque, agora, o leitor a civilização, para dar quebra à barbárie!...

...LIBERDADE DO PENSAMENTO

AGORA, a contrastar, temos, em Barcelona, a proibição da venda e difusão do jornal catalão *Solidaridad Obrera*. E isto, simplesmente, porque aquele órgão publicou há pouco uma série de artigos, sobre a situação da Catalunha e, muito em especial, sobre a actividade de Largo Caballero, que se encontra, neste momento caído na desgraça.

Os vermelhos fazem tudo isto, já vê, em honra da liberdade do pensamento...

A GUERRA CUSTA CARA

É uma triste verdade. Mas nem por isso a mesma deixa de se fazer. Quanto custou à Itália a conquista da Abissínia? Responde um telegrama de Roma com numeros indicativos:

«A conquista da Etiópia custou cerca de 13 biliões, 111 milhões e 500 mil liras à Italia, de acôrdo com os numeros publicados esta manhã a respeito das despesas suportadas durante os exercicios de 1934-1935-1936 pelos diversos ministérios interessados na conquista da África Occidental.

O total decompõe-se da forma seguinte:

Ministério das Colónias: 4 biliões, 48 milhões de liras; Ministério da Guerra: 5 biliões, 61 milhões; Ministério da Marinha: 1 bilião, 215 milhões; Ministério da Aeronáutica: 2 biliões, 439 milhões; Ministério do Interior: mais de 329 milhões; Ministério dos Estrangeiros: 1 milhão; Ministério das Finanças: cerca de 13 milhões; Ministério da Agricultura: 4 milhões.»

Houve, porventura, compensação para os sacrificios que se fizeram? Por ora o problema apresenta-se muito difficil de resolver...

MAU SEXTRO

TODA a gente sabe que os irlandeses lutam há largo tempo pela independência. E gosam de uma grande autonomia... Mas, aspiram por mais; querem a libertação absoluta do jugo inglês.

Contam os jornais:

«Por ocasião da coroação do soberano inglês, deu-se um atentado à bomba em Dublin, que destruiu a estátua equestre de Jorge II.

Diz-se que foi motivado por o governo ter proibido uma manifestação projectada, de protesto contra a coroação do soberano inglês, como rei da Irlanda.

A referida estátua já foi alvo de um outro atentado em 1928, por ocasião das festas comemorativas do armistício.»

Sinais dos tempos.

CORTESIA... ALBIONÊSA

AS mulheres inglesas, é incontestável, são possuidoras de bom senso. Assim elas no-lo demonstram nas respostas dadas a um jornal britânico que acaba de pôr, nas suas colunas, esta questão de véras interessante:

— Nas condições da vida moderna, quando um homem vai sentado num «eléctrico» ou num combóio, deve levantar-se para dar o lugar a uma senhora que não o tenha?

Eis a resposta das louras filhas da velha Albion:

— Não. Que o homem não devia dar o seu lugar.

E explicavam assim o seu voto:

— Ou a mulher trabalha como o homem e portanto coloca-se em condições iguais às dele, ou não trabalha... E, se não trabalha,

não tem o direito de ir ocupar o lugar de um homem que vai necessitado de forças para ir trabalhar ou que já regressa a casa fatigado por esse mesmo trabalho.

Bom senso ?

A IMIGRAÇÃO NO BRASIL EM 1937

SEGUNDO notícias do Rio de Janeiro recebidas em Lisboa o Ministério de Trabalho daquela nação publicou os seguintes contingentes de imigração, para o exercício de 1937:

Itália, 27.074; Portugal, 22.956; Espanha, 11.536; Japão, 3.546; Alemanha, 3.099; Rússia, 2.143; Polónia, 2.035; França, 602; Siria, 406; Suíça, 178. Há ainda outros países, com cifras inferiores.

COINCIDENCIAS TRÁGICAS

EM 16 de Maio de 1916, durante a Grande Guerra, os jornais estrangeiros publicavam o seguinte telegrama:

«Foi abatido um Zeppelin a tiros de canhão. A equipagem ficou prisioneira».

Este ano, no mesmo dia 16 de Maio, como a imprensa relatou outro Zeppelin, o *Hindemburgo*, foi devorado pelo fogo. Cruel destino !

UM POVO FELIZ...

SE é verdade que os povos felizes são aqueles que não têm história, a palma das felicidades cabe sem dúvida aos habitantes duma localidade do Canadá, perto do lago Michigan. Efectivamente no decurso do ano de 1935 não se registou nessa localidade nenhum nascimento, nenhum casamento, nenhuma morte e nenhum divórcio. Também não houve a deplorar nenhum incidente, nenhum crime, nem incêndio algum. Nenhum delicto, por mais insignificante que fosse foi praticado nesta terra abençoada. Felizmente que de tempo a tempo lá vai chovendo... Também, se não fosse isso, quais os assuntos em que poderiam conversar os seus habitantes?...

ANEDOTA PONTIFÍCIA

UM retratista desastrado conseguiu ser admitido à presença de Leão XIII, para lhe pedir que se dignasse escrever algumas palavras do seu próprio punho por baixo de um retrato que fizera, do Sumo Pontífice.

Este, vendo que o retrato não estava nada parecido, e que o representava com uma cara de «poucos amigos», escreveu estas palavras proferidas por Jesus Cristo, quando apareceu subitamente aos apóstolos, durante uma tempestade: «Ego sum-Nolite timeri». S. Lucas, Cap. 24 V. 36, Leão XIII.

(Tradução: Sou eu mesmo. Não vos assusteis).

UM HOMEM COMO TANTOS...

NOTICIA telegráfica. «Em Varsóvia um professor de música bateu há poucos dias um record de novo género: falou contra as mulheres durante 26 horas consecutivas.

Réplica do nosso presado colega *Diário do Alentejo*, provincia em que as mulheres dão pouco que falar...

«O caso é extraordinário e dá ao a um sem número de conjecturas.

Que teria o homem de que acusar as mulheres durante tão grande espaço de tempo? Grandes ofensas elas lhes deverão ter feito, para darem assunto para uma tão prolongada arenga.

No fim de contas parece-nos que se as mulheres se lembrassem de se pagar na mesma moeda, não lhes faltariam também razões...

Mas elas é que não estão dispostas a estabelecer a contraversia... Porque se o estivessem... mal dos homens.

Em vez de 26 horas falaria 52, sabido como é que em lhes dando para dar á taramela nunca mais param...

Mais comentários, para quê?!

NA «LINHA» DAS COMODIDADES

OS Caminhos de Ferro do Canadá atendem no máximo às comodidades dos passageiros. É o que demonstra a seguinte distinção entre os vários compartimentos:

Compartimentos para fumadores.

Compartimentos para fumadoras.

Compartimento para fumadores só, não fumadoras.

Compartimento para não fumadores.

Compartimento sem crianças.

Um exemplo: Se há passageiros que não gostam de ouvir crianças a chorar. Pois há vagões... onde não podem entrar crianças. Por isto mesmo o Canadá vai ser um paraíso. Uma viagem longa com uma criança impertinente e choramingas é de pôr os cabelos em pé — quando ela não pertence ao passageiro!

TUDO PELO AR!...

A Companhia americana *Pan American Airway* projecta construir para as viagens sobre o Atlântico gigantescos aviões, que ficarão sendo os maiores do mundo.

Poderão conduzir 72 passageiros e terão 8 homens de tripulação. Além disso poderão transportar três toneladas de carga e oferecerão as maiores comodidades.

Os homens tentam conquistar o espaço, mas os elementos opõem-se-lhe, desfazendo os seus anseios.

Ser ou não ser mais leve que o ar? — eis a pergunta de momento. Nada, de brincadeiras com os elementos que bem dificultam os progressos de Aviação!

HABILIDADE DE ANUNCIAR

É preciso, como em todas as coisas, haver engenho e arte para anunciar. Sobre este momentoso assunto publicou o nosso presado colega *Jornal do Comércio e das Colónias*, um curioso artigo, condenando em absoluto os anúncios que atacam os concorrentes. Do referido artigo respigámos, com a devida vénia, alguns períodos:

«Não podemos, porém, deixar de lamentar que ainda não exista em Portugal a censura criada pelos jornais de alguns países. Nos Estados Unidos da América, os jornais chegam ao extremo de não admitir frases como esta: «Os preços mais baixos até agora apresentados» — «Ultrapassa em qualidade tudo o que se encontra no mercado» — «Nunca se viu artigo tão lindo» — «Temos o maior sortido em toda a cidade».

Não queremos tanto, porém, não deixava de ser conveniente que, a exemplo do que se faz em França, se estabelecesse a censura prévia dos anúncios dos jornais, procurando assim conseguir integrar a publicidade feita por seu intermédio, no papel de interesse público que lhe está atribuído, o qual exige seriedade na oferta, exactidão nas afirmações e a compostura própria da boa educação».

De facto tal processo é condenável e de efeitos contraproducentes.

OS MANDAMENTOS DA SEMANA...

HÁ anos, contam os periódicos, numa pequena vila da Extremadura cuja população, quasi exclusivamente composta de operários, vivia muito porcamente, mas tendo, algum de espírito observador, assim definiu, graciosamente o seu viver:

«Segunda-feira, fartura; terça, ainda dura; quarta, pouco farta; quinta, farenta; sexta, esperança; sábado, cobrança; domingo, lambança».

E tudo vive bem — é mais que clarête...

«GALINHA» NO CASO

ISTO passe-se na original América do Norte. Um grande criador de galinhas, farto de ser roubado, durante a noite, escreveu o seguinte aviso no portão da sua herdade:

— Quem entrar de noite por esta porta sairá por ela na manhã seguinte a caminho do cemitério.

Remédio santo. O proprietário galinheiro ficou em paz, devido aos seus fregueses não quererem vender as aves aos que dormem no campo da igualdade!

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRÁLIA Os caminhos de ferro da Austrália do Sul, fizeram ultimamente a entrega duma carruagem para passageiros de aço inteiramente soldado. É a primeira carruagem inteiramente soldada e construída na Austrália. Mais onze carruagens deste género estão sendo construídas nas suas oficinas.

O comprimento destas carruagens é de 21,64 metros tendo corredor e oferecem 42 lugares de primeira classe repartidos por sete compartimentos. O conforto interior foi objecto de particular cuidado de maneira a reduzir ao mínimo as trepidações. Nos ensaios a que foram submetidas estas carruagens, verificou-se um andamento suave e silencioso. Com o emprêgo da soldadura verificou-se ainda uma sensível redução do peso morto do veículo.

BRASIL Os trabalhos de electrificação no trecho suburbano de D. Pedro II a Nova Ignessu e Bangu, do caminho de ferro central do Brasil, trabalhos estes que constam da primeira parte do contrato com a «Metropolitan Vickers Electrical Export C.^o L.^{da}» têm prosseguido normalmente. Quanto aos da segunda parte desse contrato, isto é, de Nova Ignessu a Barra do Piraly, de Bangu à Santa Cruz, ramal de Paracamy e páteo da estação Marítima, dependem de termo aditivo a ser assinado pelo Governo e pela contratante.

Dos 202 quilómetros de linha a serem electrificados, na primeira parte, foram executados cerca de 42 quilómetros, tendo-se terminado a montagem da sub-estação conversora em Mangueira e de uma cabina seccionadora automática de linhas, localizada nas imediações da estação de D. Pedro II, iniciou-se a montagem da aparelhagem da sub-estação em Deodoro e das cabinas seccionadoras de linhas de Engenho de Dentro e Madureira.

Na rede aérea, foram montadas 351 estruturas metálicas, 142 «pulloffs» e 15 torres das suas linhas de transmissão de 44.000 vóltios de circuito alternativo trifásico para fornecimento de energia às sub-estações de Mangueira e Deodoro e de um circuito monofásico para sinalização; para os alicerces das estruturas metálicas, suportes da rede aérea. Fizeram-se 1381 blocos, para os quais foram necessários 3016 metros cúbicos de betão.

Esta empresa ferroviária renovou as pontes metálicas de Pôço Rico e de Santa Bárbara. Reforçaram-se ainda as pontes aos quilómetros 253, 323 e 455 do Ramal de S. Paulo e as dos quilómetros 317 e 463 da linha do centro.

Foram concluídos vários edificios de estações e residências de empregados.

Quanto a material circulante, em 31 de Dezembro de 1936 existiam 688 locomotivas, sendo 431 de via larga e 257 de via estreita, mas em sua maioria com mais de 10 anos de uso, havendo apenas 53 com menos tempo na bitola larga e 74 na estreita. Há entretanto, ainda em serviço, 100 locomotivas de bitola larga com mais de 40 anos e da estreita 53, em condições análogas.

Em princípio do corrente ano, possuía 1055 carruagens sendo 683 para via larga e 372 para via estreita. A totalidade de vagões em serviço é de 6981 dos quais se destinam 4952 para via larga e 2029 para via estreita.

Comparando a receita de 1935 com a de 1936, as quais foram respectivamente de 176.547.892\$800 e 200.271.982\$000 verifica-se uma diferença para mais de 23.724.089\$200. As despesas em 1935 foram de 217.015.015\$900 e em 1936, 270.112.522\$400, verificando-se pois respectivamente «déficits» de 40.467.123\$100 e 69.840.540\$000. O «déficit» de 1936 fica, porém, reduzido a 47.331.288\$200 se considerarmos a dedução de 22.506.257\$200 provenientes da totalidade das parcelas relativas a reajustamento de diárias, abono provisório, contribuição para a contadoria Ferroviária e para a caixa de reformas e pensões.

— As receitas, do caminho de ferro do Noroeste do Brasil em 1936 foram de 28.379.122\$500 ou seja mais 4.713.972\$462 relativamente a 1935.

Esta companhia adquiriu nas fábricas «Borsig» e «Henschell», da Alemanha, 22 locomotivas novas; seis foram montadas e entraram em serviço em 1935; as outras 16 ficaram prontas e foram entregues ao tráfego no ano passado.

Ainda em 1936, a Companhia do Noroeste do Brasil, adquiriu quatro carruagens de 1.^a classe, quatro de 2.^a, três «fourgons» e cem gaiolas para transporte de gado. Atendendo ao acréscimo de serviço originado pelo aumento do material rolante e de tracção, também foram compradas várias máquinas ferramentas que estão sendo instaladas nas oficinas de Baurul.

Na variante Araçatuba-Jupia foram ultimados, no decorrer do ano de 1936, os serviços do quilómetro 35 ao quilómetro 115 e prosseguiram os serviços de terraplenagem, assentamento e nivelamento da linha, construção de edificios e obras de arte, plataformas, abastecimento de água, linha telegráfica etc., do quilómetro 115 ao quilómetro 178.

No dia 1 de Março do corrente ano foi inaugurado o tráfego próprio do quilómetro 115 ao 178, isto é, o restante da variante Araçatuba-Jupia.

Representa esta variante o complemento lógico da construção da ponte sobre o Rio Paraná e permitirá, não só a ligação regular de São Paulo e Mato-Grosso, sem as interrupções periódicas provenientes das cheias do Tieté e acidentes frequentes motivados pela difícil conservação da linha antiga, como também criar nova zona de terras produtivas.

— As obras realizadas pela companhia de viação férrea federal do Leste Brasileiro, são bastante notáveis. Destacam-se pela sua importância, a ampliação da estação de Calçada, iniciada em 1935, com alteração da fachada do E. P. ampliação dos salões, construção de amplas plataformas cobertas, instalação elétrica, construção de um abrigo para locomotivas e ainda outras obras que importaram aproximadamente em 800.000\$000.

Verificaram-se ainda melhoramentos nas oficinas de Aramary.

O trôço de linha Piritiba-Barra, numa extensão de 17 quilómetros, foi concluída em 16 de Fevereiro, com regosijo para a população da zona mais fértil da Bahia.

— A rede de Viação Careense, construiu um reservatório de betão armado de 169 m. c., na estação Central. Destina-se este reservatório para abastecer as locomotivas, independentemente do abastecimento da cidade. Foram já recebidas 6 locomotivas das oito encomendadas à fábrica Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft Vrmail L. Schwartzkopff, nos termos do respectivo contrato. Estas locomotivas são do tipo "Mikado".

— A companhia "Leopoldina Railway" restabeleceu no dia 2 de Maio, o serviço de combóios noturnos entre a capital e Vitória, com um só trasbordo ao quilómetro 599 entre D. Martins e Vianna.

Um combóio partirá de Vitória diariamente, às 8 horas para Itapemirim, de onde seguirá até esta capital no horário normal aos domingos, terças e quintas-feiras. Os combóios noturnos partirão de B. Maná e Nictheroy no horário e dias do costume. Nos dias em que não circula o combóio noturno do Rio, isto é, nos domingos, segundas, quartas e sextas, um combóio partirá de Itapemirim para Vitória às 8,20 com ponto de almoço em Guimar.

— Efectuou-se em Londres a assembleia geral da companhia "S. Paulo Railway", na qual o sr. Oliver Bury, aludiu ao aumento das receitas, que atribuiu a certos factores como sejam facilidades de tarifas, acréscimo da tonelagem transportada, aumento do número de passageiros, o qual representava um "récord" para a Companhia.

Na sua Exposição, o sr. Bury acentua que o aumento do número de passageiros se refere especialmente aos de 1.ª classe, o que fôra também favorecido pelo maior conforto, que a Empresa proporcionou com as suas modernas carruagens.

O presidente do conselho administrativo referiu-se depois à viagem do sr. Willington a Londres, que tivera como consequência a decisão da direcção da empresa de reforçar o seu material com mais dezoito locomotivas e trezentos vagões. Além deste material foram adquiridas duas automotoras, dez carruagens para passageiros e duas locomotivas "Diesel" elétricas, a-fim-de melhorar o tráfego entre Bragançina e a cidade de S. Paulo.

— Para os caminhos de ferro do Rio Grande do Sul, foram encomendadas dez locomotivas, com vagões, destinadas ao transporte de gado e trezentos vagões fechados para o transporte de mercadorias, bem como duzentos quilómetros de carris, com todos os acessórios. Foi aberto o crédito de 1.200 contos para a compra de carris destinados à linha férrea de Jaqueparii a Santiago e S. Borja, ao ramal de S. Pedrito e Sant'Ana do Livramento (Rio Grande do Sul).

ARGENTINA O caminho de ferro transandino, mede 250 quilómetros de comprimento, dos quais 79 quilómetros

estão assentes em território chileno e 171 em território argentino. Assegura este caminho de ferro a ligação entre o Chili e a Argentina, por intermédio dos caminhos de ferro chilenos dum lado e do outro pelas companhias de Buenos Aires e "Pacific Railway".

Estas duas companhias têm a sua via com uma bitola de 1,67 de largura.

É o mais alto caminho de ferro do mundo em exploração regular; o seu ponto mais elevado é atingido no túnel ao cimo do desfiladeiro do Uspallata, ou seja a 3.262 metros acima do nível do mar. Num trôço de 35 quilómetros a via férrea tem uma cremalheira.

O tráfego directo foi interrompido depois de Janeiro de 1934, em seguida às inundações e avalanches que destruíram uma porção de linha situada em território argentino.

Espera-se que seja feita a ligação entre os dois trôços que se conservam intactos, por intermédio dum serviço automóvel exclusivamente destinados aos passageiros.

A suspensão do tráfego directo, não deixou de causar grande prejuizo nas relações comerciais entre os dois países, nomeadamente no transporte de gado da Argentina para o Chili que atinge perto de 100.000 cabeças por ano.

Tanto o Governo do Chili como da Argentina examinaram convenientemente a reconstrução da via férrea, tendo nomeado uma comissão especial para estudar o assunto.

Como seguimento aos estudos efectuados pela comissão, os dois Estados decidiram no fim do ano de 1937, fazer a ligação da via férrea nos territórios respectivos. Para tal fim, o Presidente da República argentina assinou em 5 de Fevereiro um decreto autorizando a reconstrução do trôço destruído, cujas despesas são calculadas em 5.600.000 de pêsos.

PARIS-LYON- O grande pôrto cosmopolita do **-MARSEILLE** Mediterrâneo, Marselha, pôde agora ser visitado pelos estrangeiros em poucas horas. É porque acaba de ser inaugurado um combóio aerodinâmico, que já faz o longo percurso de Paris-Lyon-Marselha, em nove horas. Antigamente era uma estopada de mais dez e meia. Isto é: quem visitar a Exposição Universal encontra-se lá num pulo...



DR. FRANCISCO VIEIRA MACHADO
Ministro das Colónias

Exposição Histórica da Ocupação Portuguesa No Palácio do Parque Eduardo VII

E uma brilhante demonstração do nosso espírito colonizador tudo o que o Ministério das Colónias nos apresenta através da *Exposição Histórica da Ocupação*, há dias inaugurada no Palácio do Parque Eduardo VII.

Centenas de documentos valiosíssimos figuram, agora, vindos de Angola e Moçambique, em dois anexos do Palácio da Exposição.

A *História da Ocupação* é uma profunda lição de História e uma grande realização artística.

Deve-se ela, em parte, ao sr. Júlio Cayola, Agente Geral das Colónias e presidente da comissão executiva da Exposição, a quem, por iniciativa

de alguns artistas, já foi oferecido um banquete de homenagem.

Uma visita demorada e minuciosa

Logo no «hall» do Palácio, as estátuas de D. Henrique e de Afonso de Albuquerque recordam-nos dois ciclos da nossa obra de ocupação no Ultramar. O Infante fala-nos dos grandes descobrimentos e do povoamento das Ilhas adjacentes. Afonso de Albuquerque fala-nos da epopeia do Oriente, das fortalezas, das esquadras do Mar das Índias.

Depois, na nave central, chama-nos a atenção uma alegoria tirada de um mapa que é o primeiro a referir-se

ao descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Representa a Lusitânia a cavalo num tritão. Nas paredes laterais destacam-se dois baixos relevos reproduzindo figuras das tapeçarias de Pastrana e os escudos de navegadores e conquistadores. Objectos e documentos rememoram factos capitais da nossa história colonial.

Na «Sala de Marrocos», além de diversa documentação, encontram-se baixos relevos de Barata Feio — representando D. Henrique, D. Fernando e D. Sebastião. Na sala oposta expõem-se os monumentos literários que recordam a expansão colonial dos portugueses. Entre eles, uma das primeiras edições dos «Lusiadas», assente no montante de Vasco da Gama.

A «Sala do Brasil» é a consagração da criação da pátria brasileira, cujas etapas de exploração são marcadas em 3 grandes mapas relevos. Uma vitrina vertical encerra cartas interessantes. Figurinos militares espalham-se pelas paredes, juntamente com baixos relevos reproduzindo estampas relativas ao Brasil, tais como uma mina de diamantes, uma prégão de jesuitas, etc. A documentação desta sala reporta-se a épocas anteriores ao século XIX.

Na «Sala do Oriente», sobressai o túmulo de Afonso de Albuquerque. Numa vitrina central, em cruz, pequenos baixos relevos e diapositivos reproduzem estampas antigas das fortalezas orientais. É importantíssima a documentação cartográfica e escrita desta sala, que, como a do Brasil, vai para além do século XIX.

Numa reconstituição inspirada na igreja românica de Roriz, segue-se a «Sala da Fé», imponentíssima e um verdadeiro repositório de Arte. O Cristo das Missões destaca-se ao fundo. Ao alto resplandece um vitral de Almada Negreiros. Dois baixos relevos de Senkeo representam Santo António e S. Francisco. Almada Negreiros assina um quadro representando o «Ensino Religioso» e um outro representando o «Baptismo». Rebelo de Andrade pintou o quadro «Propagação da Fé» e o quadro que representa o «Martírio de D. Gonçalo da Silveira no Monomotapa. Ricardo Bensaúde apresenta-nos o quadro da «Assistência ao Indígena». Pelos altares espalham-se vitrinas com documentação respeitante à acção missionária nas colónias.

Na «Sala da Marinharia» é notável o mapa «O descobrimento do mar», de Ventura Ferreira, mapa luminoso com um interessante jogo de luz. Digno de figurar em todas as escolas, este mapa, se fôsse possível. Almada Negreiros dá-nos aqui uma outra manifestação do seu talento: o de uma adaptação à geografia moderna de um mapa de Cantino, o qual representa os naufrágios mais notáveis de que nos fala a História Trágico-Marítima. São deveras interessantes os frisos de caravelas e rosas de ventos de vários cartógrafos que ornamentam esta sala. Manuel Lima e João Augusto têm um quadro admirável nesta sala representando o Infante e os principais navegadores.

Nas duas varandas do Palácio encontram-se par-

ques militares com material das campanhas de Africa, entre o qual algumas peças de artilharia das campanhas do Quanhama e do Cuamato.

Seguem-se as *Salas militares*:

1.^a Sala militar: com uma galeria de retratos dos vultos militares que tiveram uma acção de comando geral, no século XIX. Em vitrinas, expõem-se armas, recordações, bandeiras e documentos pertencentes a estes vultos. Ao fundo da sala evidencia-se um baixo relevo lembrando o massacre de João Maria Ferreira do Amaral, em Macau.

2.^a Sala militar: com recordações de Mousinho e outros vultos militares não incluídos na primeira sala.

3.^a Sala militar: tem de mais interessante as cartas de ocupação, organizadas: para Moçambique, pelo general Teixeira Botelho; para Angola, pelo capitão Gastão de Sousa Dias; e para as restantes colónias, pelo capitão Dimas de Aguiar.

A *Sala do Drama Militar* é uma das mais comovedoras de toda a Exposição. A meio da sala, um grupo escultural do alemão Senkeo representa a aliança das forças militares brancas e negras em prol da Civilização. Numa das paredes, um triptico do tenente-coronel Ramos recorda o esforço das tropas brancas em África. Na parede fronteira, dois baixos relevos representam massacres sofridos em Angola e em Moçambique. No

teto, de quatro faces, faz-se a chamada aos mortos das campanhas de Angola, Moçambique, Guiné e Timor.

Seguem-se as galerias:

1.^a galeria — Documentação e objectos referentes à Penetração e povoamento, às Explorações de caracter científico e político (de Serpa Pinto, Capelo, Ivens, Gamito, Lacerda, etc.), à Política médica e sanitária, à Instrução e à Sociedade de Geografia;

2.^a galeria — Exposição bibliográfica colonial, documentação respeitante à Política e à Administração Colonial, à Acção Anti-esclavagista, à Política Indígena e à Política de Limites e um ensaio de Secção Económica.

Finalmente, a *Sala do Acto Colonial*, com a estátua do sr. Presidente do Conselho.

* * *

Eis, num rápido golpe de vista o que é a Exposição Histórica da Ocupação.

Brilhante, sob inumeros aspectos. Digna de aplausos. Digna de ser visitada.

A notável realização tem sido muito visitada

Para a organização da Exposição foi necessário realizar importantes trabalhos, quer na transformação profunda do Palácio, quer dos muitos documentos que estão ex-

postos, desde a primeira edição dos «Lusiadas» como acima nos reportamos, à carta de Pero Vaz de Caminha e à do Mestre João Físico, narrando o descobrimento do Brasil. A essa documentação reúne-se grande número de mapas, gráficos, planificações, baixos relevos, esculturas etc., que tornam valioso o certame sob os aspectos documental e artístico.

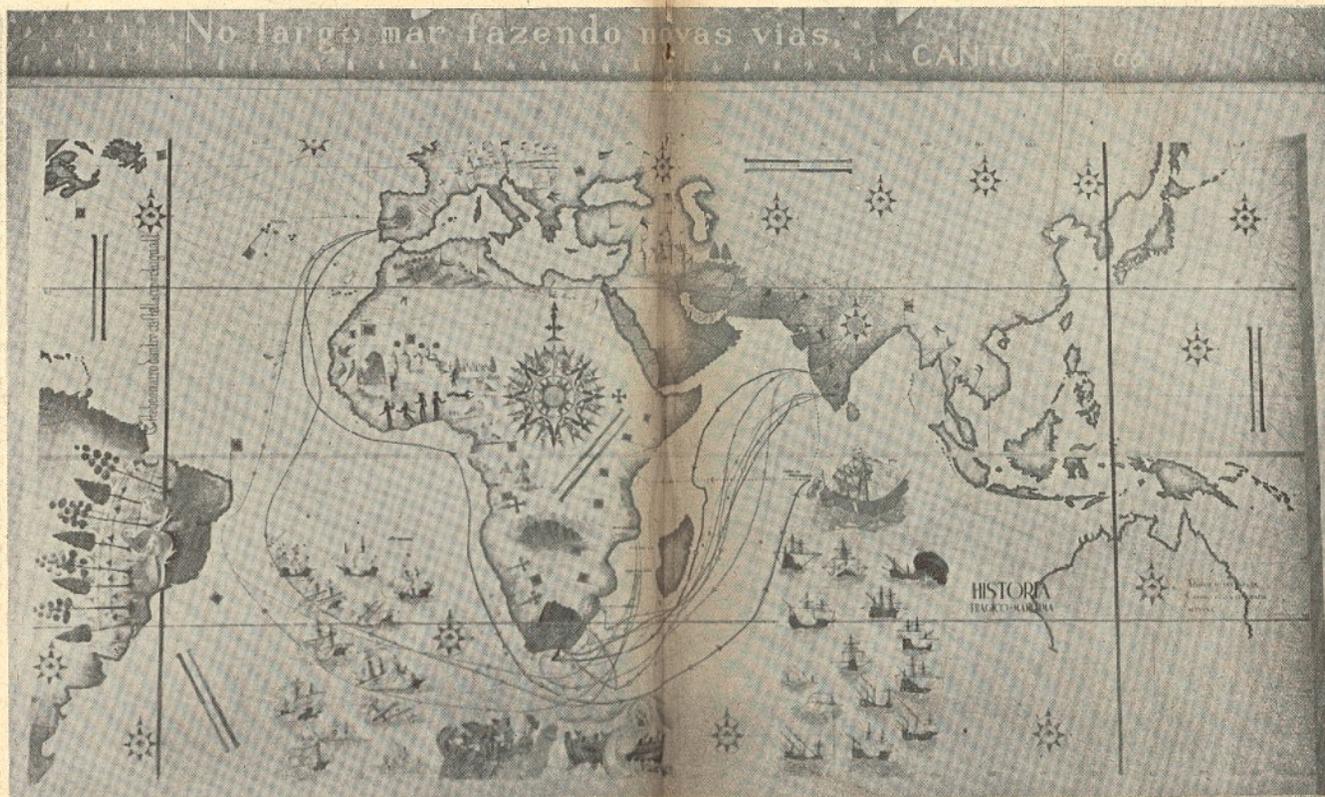
Milhares de pessoas, de todas as categorias sociais, têm percorrido as várias salas, não ocultando a sua admiração por tudo quanto o Ministério das Colónias apresenta à consciência dos portugueses com a organização da Exposição.

A Exposição continua aberta das 17 à 1.

Para que os estrangeiros — e muitos são os que têm visitado a Exposição — possam também admirá-la, foi organizado um serviço de entradas especial para turistas, para os quais a Exposição estará aberta todos os dias desde as 10 horas.

O Cruzeiro dos Estudantes do Ultramar à Metrópole, e que tem percorrido todo o país, foi alvo de várias e significativas homenagens.

O homem que inteligentemente transformou a ideia do Cruzeiro numa bela realidade foi o nosso prezado amigo e antigo colaborador sr. dr. Augusto Cunha, a quem apresentamos felicitações.



Adaptação à geografia moderna de um mapa de Cantino - por Almada Negreiros

Correios e Telégrafos

Serviço telefónico com as Índias Britânicas, União da África do Sul, Rodésia do Norte e Rodésia do Sul

Comunicam-nos oficialmente que as taxas aplicáveis às comunicações telefónicas com os países acima citados passam a ser para as Índias Britânicas e União da África do Sul, de Segunda-feira até Sábado e por período de 3 minutos, de 497\$10, com a taxa de preparação de 121\$70; para a Rodésia do Norte, de Segunda-feira a Sábado, também por um período de 3 minutos, de 579\$80, com a taxa de preparação de 147\$70, e para a Rodésia do Sul, de Segunda-feira até Sábado, pelo mesmo espaço de tempo, 546\$70, com a taxa de preparação de 138\$20.

O horário de serviço para as comunicações telefónicas com a União da África do Sul, Rodésia do Norte e Sul passa a ser das 8 às 17, de Segunda a Sexta-feira, e das 8 às 15 aos Sábados (hora média de Greenwich). O horário do serviço telefónico com a Índia Britânica não sofre alteração.

ROMAGEM CAMILIANA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

O camilianista devotado — o sincero, o crente e não aquele que apenas coleciona edições como quem entesoira selos raros — terá, como um devoto de Mafoma ao desejar ver a Meca, o empenhado anseio de um dia transpor os umbrais sagrados da casa de S. Miguel de Seide, onde o autor da «Queda de um Anjo» teve o seu Gólgota.

É claro que, antes desta romagem, já outra não menos piedosa o admirador de Camilo Castelo Branco realizou com maior facilidade: visitar-lhe o jazigo no pequenino e poético cemitério da Lapa. Está a minúscula necrópole ao lado da grandiosa igreja onde, nas últimas honras fúnebres, se celebraram solenes exéquias de corpo presente, quando o féretro do Visconde de Correia Botelho, transportado, do furgão-câmara ardente, de Campanhã, ali repousou na eça e, depois, de novo, apagados os círios que ladeavam o catafalco, retomando a triste marcha, poucos passos adiante parou enfim para sempre no «terminus» da campa.

Entra, o peregrino, o cemitério, campo de repouso aristocrático onde, há muito, mais ninguém se sepulta; quebra à esquerda por rua areada, ladeada de mausuleus e renques de buxo, e, quasi no termo, onde não chegam quaisquer ecos de ruídos citadinos perturbadores da paz sem fim, lá está o jazigo singelo, de Freitas Fortuna, onde à esquerda, fechado por pequena lápide rectangular, decorada apenas de uma palma de bronze, dorme o mais robusto prosador da língua portuguesa.

Imaginemos agora a outra romagem até a sala em que a bala suicida lhe assinou o passaporte para aquele túmulo. Partamos imediatamente. Saíamos o cemitério e, se bem ao vivo desejamos seguir, em sentido inverso, o trajecto que Camilo percorreu na sua última viagem, vamos dali direitos à estação de Campanhã, pois a gare central nada tem que ver com Camilo a não ser o local onde se erguia outrora o mosteiro de S. Bento da Avé Maria, convento em que por algum tempo se acolheu D. Ana Plácido, — o romance mais sentido da vida do romancista. Aí o escritor, segundo corre, noutros tempos mais remotos, tivera suas aventuras amorosas com certa monja pouco fiel às regras beneditinas.

De Campanhã, um combóio em nada parecido, é claro, com o rudimentar transporte em que Camilo, há quarenta e sete anos, fez a sua última viagem — éle que em vida fôra sempre pouco afecto à via férrea — leva-nos, por pitoresca linha, até Famalicão, já em pleno e viçoso Minho. Descemos aqui numa dessas manhãs que mesmo em Setembro são frias e amiude nevontas. Um automóvel leva-nos dali à vila, que conhecemos lúgubre e tosca na «Morgada de Romariz», e agora, com o seu vasto e moderno terreiro, é desafogado e alegre. Sai-se a povoação e, por estrada bem minhota, ladeada de vinhas de enforcado e milharais, corre-se meia dúzia de turtuosos quilómetros. Avizinhamo-nos de Seide. À esquerda, às portas do modesto lugar, numa vivenda discreta, vivem os descendentes de Camilo. Ali morreu D. Ana Plácido, sepultada agora no cemitério vizinho e cujos jazigos vivos há pouco à direita da estrada.

Segue-se o caminho e, instantes depois, desembocamos na praça erma de S. Miguel de Seide. Ao meio um cruzeiro enegrecido olha a pobre matriz que nos fica à direita. Defrontando a igreja um ferrugento portão de ferro é a entrada da casa de Camilo.

Rangem os emporrados gonzos. Abre-se na frente uma pitoresca alamedazinha sob um alpendre de vides, e ladeada de horta. À esquerda logo depara-se-nos um monumento simples e esmugado pelo tempo. É o célebre padrão comemorativo da visita do cego António Feleçiano de Castilho, a Camilo, outro cego então já incipiente, mas ambos iluminados internamente daquela luz radiosíssima que desce do alto sobre o espírito dos eleitos.

Chegamos junto à casa, que há anos um incêndio arruinou, mas que mão piedosa reconstruiu com rigor absoluto de harmonia com a precedente traça. Sobre o corrimão de ferro da escadaria da entrada, jaz semi-derrubada a célebre acácia de Jorge, tronco nodoso a atestar os anos já corridos desde a data em que a plantou o pobre filho demente do turturado romancista. Foi há coisa de um ano que forte vendaval atirou a árvore para a presente posição, como uma nona vítima a juntar às outras que naquele solar de dor a desgraça marcou.

Subamos o segundo lance da escada de pedra. O servo — assim ouvimos o motorista que nos trouxe de Famalicão chamar a um velho que fôra buscar a uma casa próxima — a nossa imaginação aliás desculpável parece-nos com traços camilianos. É éle o guardião do pequeno santuário. Abre-nos a porta da casa. Deixa-nos tirar de sobre uma mesa onde se alinham brochuras, sob o olhar vigilante dum busto de Camilo, o catálogo do museu. Guiados pelo bem traçado livrinho, percorremos então sossegadamente a moradia. Ninguém nos incomoda. Andamos só nós... nós e a sombra gigante do escritor que enche todos os aposentos. A primeira sala é a quadra de honra da habitação. Tinha ao centro, um bilhar quando o ro-



Camilo Castelo Branco

A ILUMINAÇÃO IMPRENSA

EM PARIS

Até ao fim do século XVIII, em que foi descoberto o gás de iluminação em Paris, como em toda a parte a iluminação das ruas era feita por candeias de azeite, que eram suspensas ao centro das ruas por cordeis. O acender e apagar da iluminação constituía uma operação morosa e difícil.

Os primeiros bicos de gaz «borboleta», foram instalados em 1829. Só em 1878 apareceram os bicos de iluminação «intensiva». Ao mesmo tempo apareceram as velas elétricas Jablockoff. A lâmpada de arco foi ensaiada em 1881. A seguir o gás tomou a dianteira pela inovação do bico de incandescência à pressão ordinária em 1894 e a gás sobre pressão em 1910.

A electricidade por sua vez adianta-se ao gás em 1920 com o emprêgo das lâmpadas de atmosfera gaseosa. A iluminação de Paris conta diversas modalidades devido à elevada soma exigida pela actualização em toda a cidade. Logo que se abre uma nova rua aplica-se o sistema de iluminação mais moderno, mantendo na zona próxima o antigo sistema. Desta forma existem ainda: 20.000 bicos de incandescência a gás sobre pressão. Qualquer dos dois bicos é provido de acendedor e extintor automático.

mancista era vivo. Agora está ali um largo mostruário, cheio de relíquias do finado: o seu boné de longa pala, a caixa dos óculos, um molho de canetas, um pequeno revólver — não aquele que o matou — uma escova de borracha, etc., etc.

Quadros e retratos, em que mal se percebem já os fotografados, ornám as paredes. Junto a uma das janelas, que diz para a ensoalhada paisagem minhota — o nevoeiro já de todo se desfez e temos assegurado um risonho dia de verão — junto à janela, — dizia — está em posição, que nunca ninguém alterou, a cadeira de baloiço, favorita de Camilo, e onde êle queimou os miolos. Na parede oposta encosta-se o canapé de vêrga, para onde o levaram já moribundo e onde o suicida rendeu o derradeira suspiro.

Saimos dessa sala com o coração oprimido. Próximo já da porta, está na parede uma fotografia amarela, em que, amontoadas umas nas outras, se vêem as rudimentares carruagens de certo velho combóio descarriado em que Camilo viajava e de onde saiu levemente ferido, embora haja quem diga tal acidente como a causa da cegueira que mais tarde o desgraçou.

«O Barreiro»

A «O Barreiro», nosso presado camarada que se publica na vila do mesmo nome, agradece a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» as amáveis palavras que teve para com o nosso director, sr. engenheiro Fernando de Sousa, por motivo da passagem do seu 82.º aniversário natalício.

«Humanidade»

Êste jornal de defesa e propaganda do Ultramar português acaba de publicar um interessante número especial, ilustrado, dedicado à Exposição Histórica da Ocupação e do Cruzeiro dos Estudantes Coloniais à Metrópole.

«Acção»

Passou o seu primeiro ano de existência o semanário «Acção», a quem, por tal motivo, felicitamos.

«Acção» suspendeu temporariamente a sua publicação.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Subindo ao outro andar, achamo-nos na sala de trabalho do escritor. A secretaria é comprida. No meio dela, um típico candeiro de três bicos, de esverdeado latão. Ao longo da parede, extensa estante carregada de livros. Na frente, luminosa, janela. Depois, outros aposentos. O quarto de Camilo, com o leito humilde encostado à parede, tem junto uma prateleira em que êle depunha os livros que lhe entretinham as insónias.

Junto, o quarto de D. Ana Plácido, a companheira desvelada e martirizada que o ficou chorando longos anos após o triste epílogo do romance do romancista.

Pouco mais há que ver. Desce-se; visita-se a escola moderna, situada nos baixos do prédio e onde em memória do mestre da língua, as crianças de hoje aprendem a ler nos romances do imortal artista. Num último adeus à triste mansão da dor, volta-se pelo mesmo caminho com uma funda impressão de tristeza que só se apaga quando o combóio nos leva de Fimalicão por entre os vergeis floridos e alacres do jocundo e lusitaníssimo Minho.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«LINEA»

Temos presente o boletim de propaganda da electrificação rural e defesa dos interesses agrários, órgão da *Liga Nacional Electro-Agrária*, «Linea». Estabelece, em óptimas gravuras, o paralelo entre os velhos sistemas cientes e laboriosos dos trabalhadores e as aplicações práticas, rápidas, fáceis e económicas da electrificação rural.

É ela um poderoso auxiliar na boa administração da propriedade agrícola.

«II CONGRESSO NACIONAL DE AUTOMOBILISMO E AVIAÇÃO CIVIL»

O sr. engenheiro Carlos Santos, chefe dos Serviços de Camionagem da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses coligiu os elementos de Estudo para a Coordenação dos Transportes em Portugal, num opusculo, que recebemos e agradecemos, intitulado *II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Cívil*.

«ARQUIVO FINANCEIRO SEGURADOR»

Recebemos e agradecemos o número 36, referente a Abril, desta interessante publicação, de cuja colaboração destacamos o artigo do sr. dr. Eduardo Cabral Bastos Martins sobre o *Generalissimo Franco e os Seguros*.

O «Arquivo Financeiro Segurador» continua na missão profissional a fazer uma obra honesta e digna que honra a imprensa portuguesa.

«PADRÃO DE GAGO COUTINHO»

Com este título, recebemos uma publicação em que se relatam os trabalhos geodésicos, hidrográficos e topográficos feitos pelo Almirante Gago Coutinho nas ilhas de S. Tomé e Príncipe. Dêsses importantes trabalhos, resultou a rectificação da situação geográfica das mesmas ilhas, o que determinou fixar-se a passagem do Equador no Ilhéu das Rôlas, quando ali se imaginava passar entre o mesmo e a ilha de S. Tomé.

Do relatório do eminente sábio extraímos, com a devida vénia, o que se lê a seguir.

«Tendo a população de S. Tomé resolvido comemorar o esforço progressivo que estes trabalhos, por ela criados e custeados, representaram e aceitou-se

como manifestação mais sugestiva a construção de um monumento em um dos pontos em que o Equador corta a Ilha.

Não se tratava naturalmente, de escolher quaesquer dos pontos onde as observações astronómicas locais indicassem latitude nula, não só porque a irregularidade da vertical torna êsses pontos vagos e sem significado, como também porque para se encontrar um ponto do Equador Astronómico seria preciso reiterar no campo observações de latitude de precisão. Além disso, tal ponto, assim determinado, seria independente daqueles complexos trabalhos geodésicos, cuja realização se pretendia comemorar.

Escolheu-se, portanto, um ponto do Equador Geodésico, isto é, daquele que corta a terra, tanto no mar como a: ilhas e continentes, segundo um círculo máximo. Êste ponto concretizará, como se pretendia, o conjunto de operações geodésicas e astronómicas, das quais defendeu a sua determinação.

Para tal fim aproveitaram-se, pois, os cálculos geodésicos, apresentados no «Relatório» dos trabalhos, donde resulta que o vértice da triangulação situado no ponto mais alto do Ilhéu das Rôlas — apesar-de, segundo as observações astronómicas locais, estar 27' ou sejam 829 metros ao sul do Equador pelo conjunto das operações geodésicas realizadas na ilha de S. Tomé, a qual tem, como se disse a latitude geodésica 0° 0' 11",95 Sul e está, portanto só 59",9 ao Sul do Equador».

Foi depois de-tão rigorosos cálculos, que, matematicamente foi fixado um ponto onde passava o Equador Geodésico, local êste onde se ergueu no dia 26 de Julho de 1936 o «Padrão de Gago Coutinho» perpetuando esse trabalho científico.

«COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA»

Temos presente o *Relatório e Contas* desta Companhia, correspondente ao 33.º exercício, abrangendo o ano civil de 1936, pelo qual se verifica que a sua florescência muito contribue para o engrandecimento das explorações ferro-viárias do país.

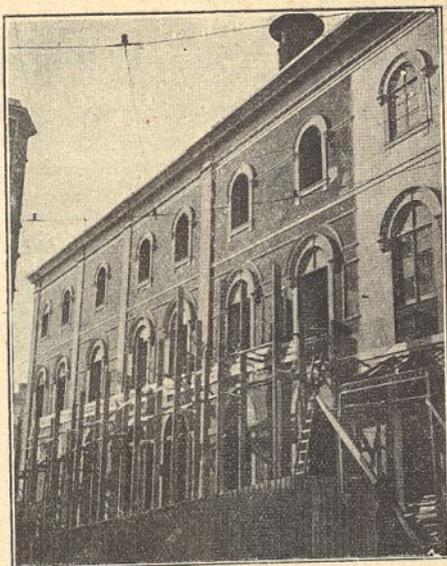
A assembleia geral aprovou por unanimidade o bem elaborado *Relatório*, e reelegeu os antigos administradores srs. Robert Williams, comandante Alvaro de Melo Machado e G. C. Hutchisan, a quem endereçamos as nossas mais vivas felicitações.

CORREIOS E TELEGRAFOS

Em separata do seu *Boletim Oficial*, de Abril do ano corrente, a Administração Geral dos Correios e Telégrafos acaba de publicar as *Notas sobre as contas da gerência, de 1936*.

Temos presente sobre a nossa banca de trabalho êsse elucidativo documento de progressiva prosperidade e boa administração do importante organismo.

O TEATRO DA TRINDADE E A COMPANHIA DOS TELEFONES



O ANTIGO EDIFÍCIO
DA «TRINDADE»

O número 6 do interessante *Boletim mensal da A. P. T.* (Companhia dos Telefones), insere uma curiosa crónica a propósito do Teatro da Trindade e da Companhia dos Telefones, que com a devida vénia transcrevemos:

«Consta nos meios teatrais que o empresário José Loureiro se acha em negociações com a Companhia dos Telefones para a venda do *Teatro da Trindade*. Segundo os rumores que correm, o teatro seria entregue àquela Companhia só daqui a três anos.»

Êste Teatro da Trindade tem dado que falar! O seu destino parece estar ligado ao do desenvolvimento telefónico de Lisboa. Sómente a notícia de agora, em 1937, não despertou efervescência nos meios teatrais, ao passo que em 1920 quando nos jornais apareceram as primeiras referências ao desaparecimento do Teatro da Trindade, houve uma série de protestos, românticos e artísticos que preocuparam durante meses a opinião pública.

Foi no dia 1 de Outubro de 1920 que o *Século* publicou a notícia sensacional «O *Trindade* vai ser demolido, e que começava assim:

«O caso do dia de ontem foi...»

Pois foi. A Companhia dos Telefones ia adquirir o velho e cheio de recordações Teatro da Trindade. E não o adquiriria para fazer representar nêle, nem sequer a «Princesa do Bal Tabarin», com o seu primeiro acto passado numa central telefónica.

Comprava-o para o deitar abaixo e no seu local construir uma Estação de Telefones!

Ora o *Teatro da Trindade*, era um dos centros da arte do canto — revistas, mágicas, operetas — do final do século XIX! O Teatro da Trindade tinha uma grande tradição. Nos seus vastos salões anexos, davam-se memoráveis bailes populares pelo Carnaval, e no Salão Trindade, funcionara um dos primeiros cinemas de Lisboa — depois do Salão Chiado, do Music-Hall e do primitivo Chiado Terrasse.

Por isso os amadores de teatro e os saudosos bailadores do Salão, protestavam!

Era então o edificio da Trindade de Serrão Franco, e estava arrendado à Empresa Teresa Taveira. Na sua bilheteira, lembram-se os mais velhos de quarenta anos, estava sempre a barbicha de Carlos Borges, com seu charuto sempre aceso e o horror aos borlistas, sempre vivo. As últimas explorações haviam sido fracas, na crise que se avizinhava... Augusto Pina, com suas grandes marcações de peças reputadas — *Shyloc*, *Thérmidor* — fóra dos últimos a tentar. Rey Colaço explorara a alta comédia... As últimas operetas de Armando de Vasconcelos, antes de passar para o *República* (depois S. Luiz) deixaram de se ouvir no velho teatro inaugurado em 1867 pela iniciativa de Francisco Palha, e cujo espectáculo de abertura foi constituído pelo drama em 5 actos de Biester *A mãe dos pobres* e pela comédia em 1 acto *O Xerez da Viscondessa*, tradução de Palha, e que foi pateada.

A Companhia dos Telefones apossou-se do

teatro em 28 de Maio de 1921—fez agora 16 anos—por escritura de compra por 350 contos a Serrão Franco, havendo nela uma cláusula de indemnização a Carlos Borges—pai de Vasco Borges—pela qual a Companhia lhe pagaria 90 contos se algum espectáculo voltasse a dar-se naquele teatro.

O movimento de protesto contra o desaparecimento do teatro foi grande. A A. C. T. T., ou seja a Associação de Classe dos Trabalhadores de Teatro, pela bôca de José Climaco e Pedro Bandeira mexeu tudo quanto pôde para impedir a compra. Pode ler-se nos jornais do tempo:

Mais dignidade e menos demolição, onde se fala no Crime de lesa-arte... contra essa reliquia alfacinha...

Mas, o certo é que, o cartaz da *Escola de Cocottes*, o último espectáculo do Trindade, ficou a amarelecer sem continuidade... naquele Maio de 21.

A demolição começou rápida, mas a Companhia limitava os seus trabalhos, só à parte do antigo salão, cervejaria, e anexos do Trindade... A limpeza foi de alto a baixo, e nas fundações do novo edificio, como succede sempre que se mexe no solo venerável... da velha Lisboa, apareceram... galerias subterrâneas em misteriosas comunicações com o Convento do Carmo, etc..

A nova e moderna Central Telefónica da Trindade teve a sua primeira pedra lançada em 20 de Dezembro de 1923 e cresceu rapidamente de forma a poder inaugurar-se em 30 de Março de 1925. Mas em 1923 os jornais voltaram a falar no Teatro da Trindade. Em 11 de Abril surgiu a noticia de que o activo e bem conhecido empresário José Loureiro ia comprar a parte do teatro, à Companhia dos Telefones. Rejubilaram os amadores da Arte de Talma, e de facto, a compra fez-se, em condições de vizinhança e separação até inéditas.

Poucas pessoas saberão que a fronteira entre o teatro e a Companhia não é uma parede vertical,

mas, caso raro nos registos de propriedades, no andar térreo, o teatro tem 3 portas com frente para o largo e nos andares superiores a Companhia invade para cima das portas do átrio...

O activo empresário fez grandes obras, e a inauguração de gala da segunda fase da vida do Teatro Trindade realizou-se em 6 de Fevereiro de 1924, com a peça *Fogo Sagrado* de Eduardo Schvalbach, com a Companhia Alexandre de Azevedo-Aura Abranches. Logo de entrada foi infeliz o teatro porque a série inaugural de representações de originais foi um rosário de insucessos. *Fogo Sagrado*, depois *Saber Amar*, de Mário de Almeida; *Aquele olhar*, de Aura Abranches; e *A Avalanche*, de Armando Ferreira, não lograram tornar festiva a ressurreição do velho teatro... Quem pechinhou foi Carlos Borges, que meteu nos cofres mais os 90 contos da indemnização...

13 anos passaram... A Companhia dos Telefones viu por poucos anos satisfeitas as suas necessidades de expansão. Há dois anos teve de pensar na área da Estrêla que em Outubro próximo se verá dotada de uma nova Central Automática e que virá resolver novamente o problema por um par de anos.

Mas depois? Não há dúvida que a Companhia não pára, que Lisboa cada vez é mais civilizada, que novos milhares de contos se têm de aplicar em material e aparelhagem...

Só os tempos é que mudaram! Em 1920 o desaparecimento do Trindade causava arrelia aos amadores de teatro, e os jornais falavam e os trabalhadores de teatro apelavam para os poderes públicos; em 1937 anuncia-se que o mesmo teatro vai talvez desaparecer e... parece haver um murmúrio de alívio: «Ah! sim... vai fechar?!... Ainda bem... é menos um!»

E a nova Estação Trindade ficará a embelezar a cidade e a garantir por mais uns anos a sua marcha acelerada pró-civilização...



A ACTUAL ESTAÇÃO



CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

A polícia húngara e a intriga internacional

Foi comunicado de fonte competente que antes e durante a visita dos reis de Itália à Hungria, se espalharam notícias falsas como, por exemplo, um caso de morte súbita na família do Regente e que abatera uma tribuna causando vítimas, além de outras do mesmo género. A polícia está encarregada de averiguar a origem destas notícias devendo ser tomadas medidas contra os inventores.

A Inglaterra e as desordens da Palestina

Um comunicado oficial relata que as desordens na Palestina custaram ao Estado inglês, durante o ano de 1936, um milhão de libras. A Inglaterra teve de reforçar consideravelmente as guarnições e enviar contingentes da Metrópole.

O Banco de Inglaterra adquire muito ouro

O Banco de Inglaterra efectuou uma compra de ouro, na importância de cinco milhões de libras esterlinas. O «Evening Standard» diz que essa compra causou uma grande surpresa na «City». Esta operação está relacionada com a próxima alteração do fundo de compensação.

A pena de morte em Viena

Foram executados, ante a indiferença da opinião pública, os assassinos da filha do ministro do Paraguay naquela capital.

A Roménia fortifica a sua fronteira ocidental

Na fronteira ocidental da Roménia, vai começar brevemente a construção de obras defensivas, segundo o sistema da linha Maginot. Um comunicado do Conselho de ministros informa, que os mancebos que devem prestar o serviço de trabalho obrigatório, decretado no ano passado, tomarão parte nestas obras.

A Grã-Bretanha e a Bulgária

Os jornais informam de Londres que o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Munters e o general Berkys tiveram conversações comuns com Inskip, ministro de Defesa da Grã-Bretanha. Munters teve, também, uma entrevista com Neville Chamberlain, com o qual discutiu questões económicas e financeiras. É necessário dar a estas conversações uma particular importância. O general Berkys entrevistou-se com o ministro da Guerra, Duff Cooper, com o qual manteve uma conversação muito cordeal. Duff Cooper fez saber que a Grã-Bretanha está disposta a prestar o seu socorro à Bulgária no caso de isso ser necessário. O general Berkys também se avistou com o chefe do Estado Maior britânico.

A não-intervenção

O *Diário do Governo* publicou o seguinte decreto:

Art. 1.º Os navios de carga que entrem no porto de Lisboa com o fim exclusivo de serem inspecionados pelos observadores do Acórdo de não-intervenção são isentos do pagamento da taxa de estacionamento.

Art. 2.º A acostagem destes navios far-se-á sempre que a Administração Geral do Porto de Lisboa o determine, por convir ao serviço de inspecção, sendo de conta da Internacional Board, de Londres, as respectivas despesas.

No «paraíso» russo

Foram fusiladas imediatamente, após a leitura da sentença que as condenou à morte, 44 pessoas, em cujo número se inclui uma

mulher e que eram todas acusadas de espionagem e de actos de sabotagem nas linhas de caminho de ferro, por conta da Alemanha e do Japão.

A imprensa moscovita passa em silencio esta horrível hecatombe.

Os judeus da U. S. A. e o «Mercado de Veneza»

Numa reunião da loja maçónica judaica em Buffalo, os judeus americanos declararam que de futuro se oporão por todos os meios a que seja representada a peça de Shakespeare «O Mercador de Veneza». Foi já iniciada a propaganda com este fim. Um franco-mação de Boston confessou que a campanha contra o drama de Shakespeare foi feita durante muito tempo clandestinamente. Os judeus tentaram impedir a representação do drama em mais de 50 cidades.

O exercicio da advocacia

A nova Organização Judiciária do Império proíbe o exercicio da advocacia na Índia aos individuos que não tenham o curso de direito pelas Universidade de Portugal, ressaltando sempre os direitos dos actuais advogados provisionarios.

Dizem os jornais da Índia que entraram numerosos requerimentos nos Juzos de Direito das comarcas de Gôa, pedindo o exame de advogado.

A visão de distancia pelo telefone

Inaugurou-se em Berlim um serviço interessantissimo: a visão a distancia pelo telefone combinada com a transmissão da palavra. O serviço iniciou-se entre Berlim e Leipzig com o melhor successo. Todas as dificuldades tecnicas foram vencidas graças à utilização do cabo especial e de redução do espaço entre os amplificadores especiais utilizados na telefonia a grande distancia.

Por esta forma pode-se ter uma conversa telefónica vendo-se as pessoas que conversam.

Em Berlim tem-se feito também interessantes experiencias de transmissão da imagem, da palavra e da música pela rede telefónica normal. As experiencias demonstraram que para distancias inferiores a 4 quilómetros o problema está resolvido.

Novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Foi nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, a fim de, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento dos caminhos de rolamento de dois transportadores aéreos e execução das obras necessárias para a sua instalação e funcionamento das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada por contrato à Sociedade—de Construções Metálicas, Limitada, pela importância de 380.000\$, que com os trabalhos a mais se elevou a 417.999\$24.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Julho de 1897



O arrendamento das linhas do Estado

Continúa na tela da discussão esta operação financeira projectada pelo sr. ministro da fazenda, e que, pela sua importancia, tem interessado todo o paiz.

Segundo notas de caracter mais que officioso, publicadas nos jornaes affectos á actual situação politica, o contracto cujas bases fóram assentes com o sr. marquez de Guadalmina não se converteu em realidade, e sabe-se que isso foi devido á recusa dos principais estabelecimentos de crédito francezes a tomarem parte n'essa operação — o *Crédit Lyonnais* e o *Comptoir d'Escompte*.

Pela mesma nota se assegura que o governo está resolvindo a pedir auctorização ás camaras para pôr este negocio a concurso, sendo a base da licitação a renda annual que o Estado terá a receber.

Francamente agrade-nos mais esta solução e por isso estimamos que o primitivo projecto falhasse.

Já que nos vemos na triste situação financeira de ter que ceder a particulares os bens do paiz, e bens tão valiosos como as linhas férreas, que nos custaram sacrificios enormes e representam hoje um valor effectivo dando rendimento, em proporção crescente, para o thesouro, melhor nos vae que isso se faça francamente, ás claras, por meio de um concurso publico que terá as vantagens de dar conhecimento ao paiz das bases em que se negocia, e de estabelecer a concorrência entre os grupos que certamente disputarão a presa e assim augmentarão a offeria.

Parece-nos mesmo que era por este caminho, o mais direito e mais desafogado, que o sr. ministro devia ter começado.

Talvez por este meio se realize o milagre—só como milagre o consideramos—de se formar um grupo portuguez que tome a seu cargo a operação e que, ao mesmo tempo que faria um excellente negocio, produziria um incalculavel bem para o paiz.

Observar-nos-hão que esse resultado nada remediava, porque os capitaes portuguezes não acudiriam aos encargos que o Estado tem no estrangeiro, e que é ahí que precisamos de dinheiro para oppôr á drenagem do ouro que, promovendo a alta dos cambios, nos está arruinando.

Em primeiro logar observaremos que o argumento é contraproducente.

Se arrendamos as linhas férreas a uma empresa estrangeira, ella paga-nos as annuidades em ouro, é certo, nos mercados externos; não teremos por isso necessidade — *in partibus* — de sobrecarregar o mercado interno com a compra de cambias para pagamento dos encargos do thesouro n'essas praças.

Mas a companhia estrangeira terá os seus rendimentos, isto é, o producto liquido das suas receitas em moeda portugueza, e como certamente não capitalizará aqui mas no paiz a que pertencer, da mesma fórma ella, tendo que comprar ouro para o enviar, pesará sobre o mercado de cambios, elevando-os.

Isto com a aggravante de que a companhia não só enviará o equivalente á annuidade que nos garante, como tambem os seus lucros annuaes, o que mais avoluma a somma.

Além d'isso é naturalissimo que uma empresa estrangeira buscará fazer todos os seus fornecimentos no paiz a que pertencer, de preferencia a entregal-os á industria portugueza cujo desenvolvimento nada lhe interessa.

Ahi temos dois males bem patentes; o augmento da exportação do ouro, para pagamento d'esses abastecimentos e

os prejuizos da nossa industria aggravando a crise do trabalho.

Haja em vista o que tem feito todos os empreiteiros que ahí tem vindo: o do porto de Lisboa, por exemplo.

Se a companhia fosse portugueza, nada d'isto succederia; a sua renda annual poderia ser paga ao Banco de Portugal para amortizar o debito da conta do thesouro, não em ouro mas em papel portuguez, devendo estatuir-se que esse valor iria sendo sempre applicado á amortização do seu correspondente em notas do mesmo banco.

Assim diminuida de anno para anno a circulação fiduciaria, consequentemente melhoraria o curso dos cambios; a differença que o thesouro tiraria d'esse factio, por certo que se converteria em muito maior lucro do que o que pôde auferir de uma administração estrangeira.

Por outro lado, a companhia tendo que proceder á construcção de novas linhas, porque n'isso iria o seu próprio interesse, dava emprego a milhares de operarios que trabalham hoje a expensas do Estado que tem que dispender com elles não menos de 1.250 contos annuaes, como aqui já calculámos.

Somme-se todas estas vantagens e ver-se-ha o enorme lucro para o thesouro em proceder da forma que indicamos.

E sobre os lucros effectivos, sobre a melhoria dos cambios, a attenuação da crise operaria, a amortização da conta do thesouro no Banco de Portugal, os progressos da nossa industria, outro beneficio resalta maior, evidente, de uma força extraordinaria, a afirmar a nossa individualidade: a conservação das linhas ferreas portuguezas em mãos de portuguezes; a demonstração aos mercados estrangeiros, de que ainda temos elementos de vida economica aptos para manter o nosso thesouro isento de novos soccorros dos mercados externos.

Esta demonstração moral serviria para o futuro e gradual levantamento do nosso credito; e quanto bem d'isso nos adviria!

Mas vamos a contas:

Para realizar este ideal quanto é preciso? Dez ou doze mil contos de reis?

Pois não ha no paiz mil pessoas que possam dispôr de 10 ou 12 contos para um negocio rendoso *double* d'uma obra meritória á sua patria?

Temos, espalhados do norte ao sul, grandes vivendas, rendosas propriedades cujos donos com certeza pôdem dispor dessa quantia. No Brazil, onde o amor do paiz natal vibra com toda a intensidade, ha numerosos portuguezes que consideram pequenâ uma verba d'essas. Muitos veem á Europa e gastam muito mais n'uma só viagem de mezes.

Aberta a subscrição de acções, garantida por um contracto prudentemente estudado, a seriedade da nova companhia, estamos certos de que os capitaes não deixariam de acudir, não só do paiz como de portuguezes residentes fóra d'elle.

Mas se de todo se quer entregar as nossas linhas férreas a estranhos, descrentes de que portuguezes as queiram, venha, ao menos, o concurso publico, unico meio de tirar d'essa operação a devida utilidade.

Sabe-se já que o sr. conde de Burnay fez propostas em bases mais vantajosas do que as do primitivo contrato; outras apparecerão ainda melhores, e o proveito será para o paiz.

Finalmente diremos que não nos desagradava que o bolo fosse partido em duas metades. Talvez que por esta fórma de dois grupos, um ao norte outro ao sul, se pudesse conseguir mais do que de um só.

OS NOSSOS MORTOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

MANZONI DE SEQUEIRA

A notícia do falecimento do administrador do nosso brilhante colega «Diário de Lisboa», causou-nos bastante mágoa, pois Manzoni de Sequeira era um velho amigo e companheiro de muitas horas difíceis na vida política do nosso paiz.

Manzoni de Sequeira andava doente há já muito tempo, mas a sua doença nunca nos inspirou um deslance tão rápido.

* * *

Em 1904, aos vinte e um anos de idade, António Manzoni de Sequeira casou com a sr.^a D. Adelaide Patrocínio Lopes Batalha, filha de João Roiz Cipriano Batalha, antigo empresário do Campo Pequeno e proprietário da muito antiga «Casa Batalha», da rua Nova do Almada.

Do seu casamento teve doze filhos, nove dos quais estão vivos: João Batalha Manzoni de Sequeira, casado com a sr.^a D. Simonne Manzoni de Sequeira; José Batalha Manzoni de Sequeira, casado com a sr.^a D. Iracema Duarte Costa Manzoni de Sequeira, Maria Domingas, Joaquim, Maria da Paz, Alberto, Jorge, Henrique e Carlos.

O corpo de Manzoni de Sequeira foi trasladado, às 6 horas do dia 29 para a igreja das Mercês, onde pelas 9 horas, se celebrou missa de corpo presente. O funeral realizou-se desta igreja, pelas 10 horas, para o cemitério do Alto de S. João.

Manzoni de Sequeira manifestara, por várias vezes, o desejo de que o seu corpo fôsse depositado em coval, embora possuia jazigo de família.

Há cerca de três meses, justamente a 10 de Abril, Manzoni de Sequeira foi acometido de uma congestão cerebral. Logrou resistir; a convalescença foi, contudo prolongada. Há cerca de 20 dias Manzoni, disposto a reagir, ainda um tanto abalado, voltou ao seu costumado trabalho.

Cerca das cinco horas do dia 28, acordou sufocado, ergueu-se do leito, num aspecto impressionante, affetivo, e logo caíu no chão, fulminado. O dr. Fernando Magalhães, que móra no mesmo prédio, quando compareceu encontrou o velho Manzoni já morto.

* * *

António Manzoni de Sequeira contava 56 anos, pois nascera em 1881, em Torres Novas. Foram seus pais o general Joaquim Augusto Teixeira Sequeira e D. Maria do Carmo Manzoni de Sequeira.

Veio novo para Lisboa, onde fez os primeiros estudos, ingressando depois na Escola Politécnica, cujo curso frequentou como sargento cadete.

Não conseguindo, por circunstâncias políticas, entrar logo na Escola do Exército, esteve colocado numa

Obras de Campolide — Foi já votada a importância de perto de quinhentos mil escudos para a imediata execução dos trabalhos de modificação de plataformas e linhas na estação de Campolide.

Dentro de dias vão tẽr início os trabalhos que muito beneficiarão o descongestionamento de Lisboa-Rocio.

Supressão de carreira de camionetas — Foi suprimida a carreira de camionetas da C. P. entre Evora e Barreiro.

Bilhetes de ida e volta — A partir de hoje são incluídos no capítulo 1.º da tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, os bilhetes de ida e volta de que trata o 37.º aditamento àquela tarifa.

Transporte de remessas — Em conformidade com o disposto no seu aditamento n.º 40, foi alterada a classificação geral para o transporte, em pequena velocidade, de mercadorias animais e veículos, em vigor na antiga rede da C. P. e nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Congresso eucarístico em Tondela — Por ocasião do Congresso Eucarístico, que se realiza em Tondela, no domingo, os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga organizam combóios especiais, a preços reduzidos, com o seguinte horário: partida de Sernada, às 4 e 32, chegada a Tondela, às 8 e 38; partida desta estação às 22 e 30 e chegada a Sernada, às 2 e 32.



AGRUPAMENTO DE LINHAS FÉRREAS

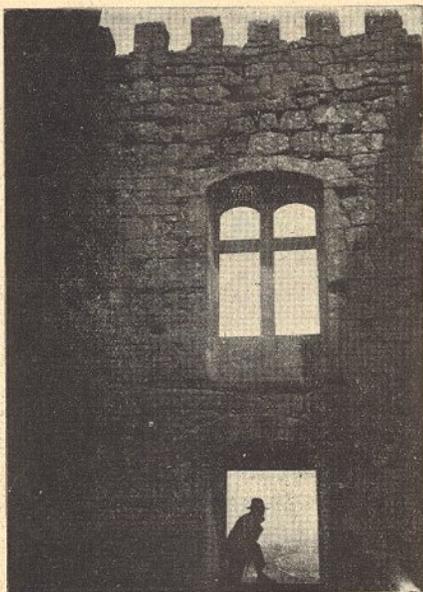
Do nosso colega *Diário de Noticias*, transcrevemos com a devida vénia o artigo com o título acima da autoria do sr. José Julio Cesar.

repartição do Ministério da Guerra, sendo depois nomeado arquivista do Arsenal do Exército.

Como quer, porém, que não pudesse seguir a carreira militar normal a que se votara, entregou-se à vida civil. De idéas políticas ideológicas arreigadas ao legitimismo, Manzoni de Sequeira administrou, durante bastante tempo, o antigo jornal «A Nação» que o falecido João Franco Monteiro dirigiu.

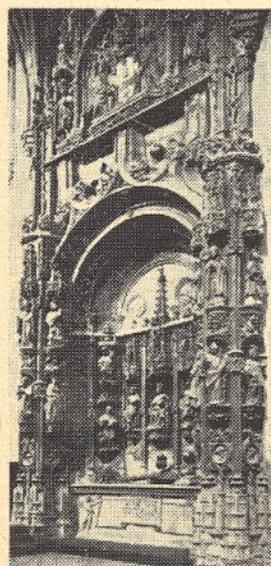
Já depois de proclamada a República, ocupou a sua actividade no desempenho de vários cargos, entre elles o de gerente da Companhia União Fabril nas importantes fábricas de Alferrarede.

Quando se fundou o «Diário de Lisboa», poucos meses depois do seu aparecimento, ocupou ali lugar de administrador.

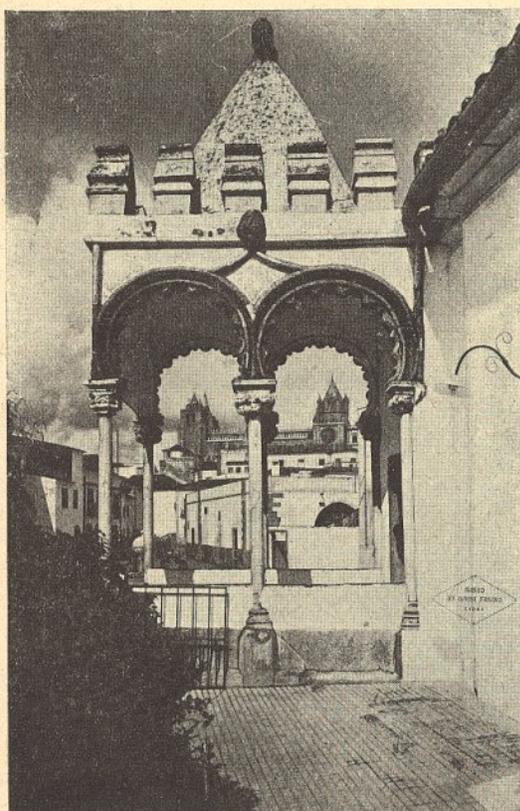


CASTELO BRANCO—Interior do Castelo

PORTUGAL



COIMBRA—Tumulo de D. Afonso Henriques

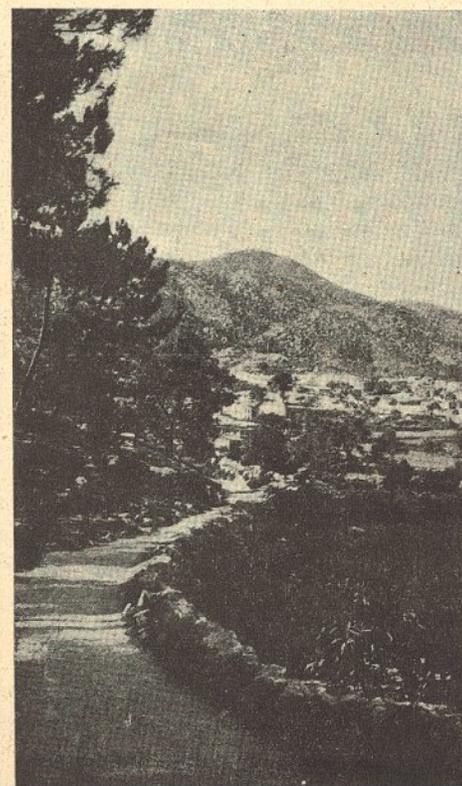


EVORA—Parte da cidade vista da varanda da casa Cordovil

TURISTICO



CASTELO BRANCO—Cruzeiro de S. João



CARAMULO
Um trecho da Serra



CARAMULO
Macr6bia habitante de Paredes

A evolução do equipamento dos mergulhadores e seu material de trabalho

Há cerca de século e meio que foi inventado o escafandro, equipamento usado pelos mergulhadores para inspecção, debaixo de água, dos leitos dos rios, fundações de pontes e outros trabalhos de arte, costados e helices de navios, reparação e salvação de navios, etc., etc.

As duas grandes dificuldades nos trabalhos do mergulhador são a respiração e as pressões crescentes à medida que se desce em profundidade. Os primeiros mergulhadores foram sem dúvida os célebres pescadores de pérolas japonezes e malaioes que conseguiram conservar-se cerca de dois minutos debaixo de água.

O escafandro é como se sabe uma vestimenta impermeável e o mais possível isoladora do calor tendo na parte superior um capacete herméticamente fechado que protege a cabeça do mergulhador e recebe o ar para a sua respiração.

O capacete na parte da frente é equipado com vidros que permitem a visibilidade para o exterior.

O ar para a respiração no sistema clássico era fornecido por um compressor e enviado por tubos partindo do barco auxiliar ou da muralha cais e terminando no capacete do mergulhador. Para o ar viciado e quente havia um tubo destinado a esse fim. Os sapatos do mergulhador são lastrados com chapas de chumbo a-fim-de lhe permitir a posição vertical.

Como dissemos uma das dificuldades a vencer era a profundidade. Com os equipamentos antigos era impossível ultrapassar a profundidade de 15 a 20 metros. Hoje desce-se a 60 e já se têm realizado trabalhos importantes a 120 metros.

Para as grandes profundidades em que ha o perigo de esmagamento criaram-se verdadeiras couraças articuladas com juntas estanques. Ha equipamentos de profundidade articulados em que o mergulhador tem as pernas e braços protegidos mas livres e ha ainda para as maiores profundidades verdadeiras campânulas em que o mergulhador desce não já para trabalhar com as suas mãos, mas para observar ou comandar engenhoso ferramental auxiliar.

Uma outra modalidade do escafandro recente é a sua independência relativa do apoio da superfície.

Em vez de receber o ar da superfície e a êle estar ligado por tubagem que lhe dificulta a sua missão e por vezes lhe faz correr risco de vida, o mergulhador leva consigo um reservatório contendo ar à pressão de 150 a 200 quilos/cm² e em quantidade suficiente para o trabalho a executar. O ar viciado é fixado por substância química tal como nos submarinos. A vestimenta é isoladora e contém além disso um sistema de aquecimento nuns casos por agua quente e noutros por electricidade. A pressão externa e interna para o vestuário não blindado é equilibrada pelo ar comprimido.

Um mergulhador com a equipa moderna pode passear à sua vontade no fundo do mar aproximando-se já dos inventos do célebre capitão Nemo imaginado por Júlio Verne.

O ferramental auxiliar do mergulhador moderno é duma eficiência formidável e merece especial menção.

Em primeiro lugar referir-nos-emos ao sistema de iluminação submarina. A sua importância é primordial.

Ha vários processos. Por meio de projector suspenso a boia emersa ou fixado no fundo do mar. Ha hoje projectores deste tipo de 3.000 W. Para determinados trabalhos basta a lâmpada portátil de que se constroem hoje tipos de 2.000 W.

Para os trabalhos em locais sujeitos a correntes submarinas existem amarrações de fixação formadas por um pêso a que acha ligado o mergulhador por meio de cordas passando em roletes de forma a permitir-lhes dados movimentos sem ser arrastado pela corrente.

Para as explorações do fundo submarino a distâncias demasiado grandes existe um «trenó submarino». Este «trenó» é arrastado pelo fundo do mar transportando o mergulhador. O reboque, é feito pela superfície onde existe um dinamómetro indicando o esforço de tracção. Logo que este se torna exagerado um freio que existe na transmissão entra em acção e cessa o

O QUE TODOS DEVEM SABER A energia eléctrica fornecida

Prédios Urbanos no Seguro

Vai ser apresentada, na próxima sessão da Câmara Municipal de Lisboa, uma proposta prorrogando, até 31 do corrente, o prazo dentro do qual os proprietários dos prédios urbanos não seguros em sociedades legalmente autorizadas, devem fazer a respectiva declaração, por escrito, na Secção de Impostos e Licenças da Câmara; e esclarecendo que o n.º 3.º da deliberação de 3 de Junho p. p. relativa a este assunto, se refere apenas aos proprietários dos prédios urbanos não seguros.



AUTO-ESTRADAS

BERLIM—A Alemanha realizará os trabalhos da auto-estrada Berlim-Roma, no trajecto Berlim-Munich-á fronteira. Esses trabalhos estarão completados quando da Exposição Internacional de Roma.

pela barragem Hoover

A barragem Hoover construída sobre o Colorado responde a um triplo-fim: regularizar os rios, irrigar as terras e produzir corrente eléctrica.

É este um dos melhores empreendimentos até hoje realizados. A sua altura é de 230 metros, o comprimento de 850 metros, tem a espessura de 214 metros na base e cria uma albufeira de 34 biliões de metros cúbicos.

Junto à barragem foi construída a central eléctrica que se compõe de dois edifícios, um sobre cada margem e compreendendo 15 turbinas de 115.000 C. V. e 22 de 55.000 C. V., o que representa a cifra colossal de 1.835.000 C. V. Utilizando 725 m3. de água por segundo, conta-se uma produção de 2 biliões de kilowatt-horas por ano!

esforço de tracção que só recomeça uma vez que o mergulhador retire o «trenó» da frente do obstáculo que dificultou a marcha.

O «trenó» é equipado com holofotes para iluminação do trajecto a observar.

A ferramenta de maior utilidade que se tem inventado para trabalhos submarinos é sem dúvida o maçarico de corte.

Tôda a gente conhece o princípio do maçarico de soldagem: o combustível, acetileno ou hidrogénio arde no seio do oxigénio desenvolvendo uma chama de elevada temperatura que derrete os metais (3.000°). O maçarico de corte reveste modalidade diferente visto que em princípio basta aquecer ao rubro um ponto apenas do metal a cortar. Há portanto um bico de aquecimento e depois uma torneira para o oxigénio de corte, visto ser o próprio metal o combustível que arde no seio do oxigénio. Isto em teoria pois na prática em muitos casos o bico de aquecimento continua a funcionar para manter a temperatura e dar estabilidade à operação. O maçarico para trabalhos submarinos é uma adaptação do aparelho para trabalho no ar. Afim de que a água não apague a chama, é aquela afastada pela pressão dos gases. Para acender o ma-

çarico geralmente recorre-se ao emprego de pastilhas de potássio que em contacto com a água se elevam à temperatura suficiente. Uma vez aceso a água é afastada do bico; a chama de pronto eleva a temperatura do metal a cortar e depois a corrente de oxigénio de corte combina-se com o metal.

Graças ao maçarico de corte podem-se hoje efectuar trabalhos duma importância capital.

Não deve esquecer uma interessante aplicação que se viu para o frio industrial como auxiliar dos trabalhos de salvamento de submarinos; a congelação da água no ponto onde se deu um rombo num navio. O sistema clássico é tapar o rombo, por qualquer forma, e como os navios são divididos em compartimentos estanques, calafetadas, extrair a água do interior e o barco vem a flutuar.

Neste uso o gelo viria a substituir a chapa de ferro que o mergulhador deveria colocar (sendo possível) no ponto destruído.

Na Assembleia Geral da C. P.

foram aprovados os actos de contas do exercício de 1936 e eleitos vogais dos Conselhos de Administração e Fiscal respectivamente os srs. dr. Domingos Fezas Vital, Louis Roger Montagné e dr. Augusto Vitor dos Santos

No sabado 26 do mês findo teve lugar a Assembleia Geral da C. P. para aprovação do relatório e contas do exercício de 1936 e eleição de três vogais dos Conselhos de Administração e Fiscal.

Presidiu o dr. Bustorff Silva, secretariado pelo sr. José Parreira, e com a assistencia do sr. dr. Ginestal Machado, comissário do Govêrno.

Estevam presentes, do Conselho de Administração, os srs. eng. Vasconcelos Correia, general Raul Esteves, prof. Fezas Vital, Fausto Figueiredo, Roger Montagné, capitão Mario Costa e o Director Geral da C. P. sr. Lima Henriques.

Estavam também presentes mais de 150 accionistas, representando um capital superior a 33 milhões de escudos.

Abriu a sessão ás 15,40. Falou em primeiro lugar o sr. Lucas Coelho dos Reis, que pôs em relevo a importância económica dos caminhos de ferro, que empregavam 20.000 pessoas e enviou para a mesa uma proposta para que fosse concedido o bonus de 50 % na C. P., aos legionários com graduações equivalentes a sargento e a official do Exército, quando estes se apresentassem fardados e com o bilhete de identidade passada pelo comando geral. Frisou, contudo, que esta regalia só devia ser concedida na altura em que se desse também um bonus aos accionistas.

Falou depois o sr. Dionisio Correia e o sr. Mário Loureiro, que depois de afirmar que havia uma flagrante injustiça entre a remuneração do capital-acções e do capital-obrigações, enviou para a mesa duas propostas: uma para que no orçamento se mencionasse as despesas extraordinárias a fazer no ano seguinte e que as verbas para elas fixadas só fossem despendidas depois de aprovadas pela assembleia geral; a outra, para que do relatório anual constasse um orçamento de verbas a despender com o pessoal dos quadros, por categorias, e indicando os seus vencimentos anuais e outras remunerações.

Falou depois o sr. eng. Plínio Silva, que declarou não se ter a Auto-Mecanica organizado contra quaisquer empresas de transportes. Discordou que a C. P. faça concorrência à camionagem, salientando que o facto de lhe ter sido concluída a carreira Evora-Barreiro não era honroso para ela.

Referiu que a camionagem, em 1934, percorreu 424 milhões de quilómetros, e 459 no ano seguinte. Tirou a conclusão de que, em 1935, o transporte de

passageiros em camionetas foi, nalgumas zonas, quasi identico ao da C. P.

Acentuou que as empresas ferroviárias e as das camionagem, em vez de guerrearem-se deviam realizar uma obra de cooperação.

Falou depois o sr. eng. Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração. Começou por declarar que a C. P. tem tratado junto dos poderes públicos de todas as questões que affectam a sua existencia.

A camionagem não tem sabido defender melhor os seus interesses do que o caminho de ferro. Unicamente, como é uma indústria mais recente, regulamentada por leis defeituosas, tem sido atendida nalgumas reclamações que tem feito.

O Conselho de Administração não quer conceder regalias a mais classes, em virtude da situação em que a C. P. se encontra. É preciso aumentar o tráfego e não os favorecer.

Discorda de entrar numa guerra de tarifas, pois esta embora arruinasse a camionagem, arruinaria também o caminho de ferro. Salientou que o número dos comboios não podia ser aumentado.

Entendia que não deviam discutir-se na assembleia os quadros do pessoal. Se o Conselho de Administração não merecia confiança, demittissem-no.

Considerava ilógico e injusto o cancelamento da carreira Evora-Barreiro, pelo que iam reclamar contra êle. Frisou que, na linha do Sul e Sueste, a adopção da camionagem se justificava, pelo facto das estações de caminho de ferro estarem, em regra, distantes das povoações.

Elogiou o pessoal ferroviário, prestando justiça à maneira proficua e dedicada como tem trabalhado.

Ao terminar, declarou que se entendiam que êle não desempenhava devidamente as suas funções, que se o consideravam um estorvo, o demittissem.

Falaram ainda os srs. eng. Plínio Silva, Dionisio Correia, Raul de Carvalho e dr. Orlando Melo do Rego. Este último fez, em termos vibrantes o elogio do sr. eng. Vasconcelos Correia, prestando homenagem ás suas notáveis qualidades de trabalho e à sua excepcionalissima competência.

Deliberou-se depois que as propostas apresentadas pelo sr. Mario Loureiro, por serem de applicação futura, ficassem registadas na acta.

Por sugestão do sr. presidente, foi retirada a proposta do sr. Lucas Coelho dos Reis.

O Relatório do Conselho de Administração, as contas da gerência de 1936 e o parecer do Conselho Fiscal foram aprovados. Igualmente foram aprovados votos de louvor aos Conselhos de Administração e Fiscal.

Procedeu-se depois à eleição de dois vogais do Conselho de Administração e um do Conselho Fiscal. Foram eleitos: para o Conselho de Administração, os srs. dr. Domingos Fezas e Vital e Louis Roger Montagné; para o Conselho Fiscal, o sr. dr. Augusto Vitor dos Santos.

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DO INTERIOR

A povoação da Amadora foi elevada à categoria de vila

O *Diário do Governo*, pela pasta do Interior, publicou no dia 23 de Junho, o seguinte decreto:

«A povoação da Amadora, constituída pelos antigos lugares da Amadora, Porcalhota e Venteira, é a que foi dada a actual denominação por decreto de 28 de Outubro de 1907, é a séde de uma das mais importantes freguesias do concelho de Oeiras, criada pela lei n.º 513, de 17 de Abril de 1916.

Situada em local aprazível dos arredores de Lisboa, no circuito turístico que ao Governo mereceu especial atenção, traduzida na publicação do decreto com força de lei n.º 19.252, de 17 de Janeiro de 1951, que promoveu e disciplinou o embelezamento dos locais compreendidos entre a capital e as zonas de turismo de Queluz, Sintra, Cascais e Estoril, adquiriu, graças a estas e a outras circunstancias propícias, enorme e incessante desenvolvimento, e é, hoje, um aglomerado urbano de aspecto moderno, com uma população superior a seis mil habitantes, e onde o comércio e a industria têm tomado grande incremento.

Servida pelas linhas de Sintra e do Oeste, atravessada, de lés-a-lés, pela estrada de Sintra; possuidora da fonte da agua de mesa denominada «Agua da Mina», e sendo a séde do Grupo de Esquadrilhas de Aviação «República», a Amadora dispõe de todos os elementos de comodidades para os seus habitantes, tais como: uma escola de ensino primário oficial de quatro lugares; algumas escolas particulares tanto do referido ramo de ensino como do liceal e artístico; estações telerónica e telegrafo-postal, esta com serviços de vales e encomendas postais; várias associações de recreio, desportivas e de beneficência; um mercado municipal diário e um belo jardim-parque, recentemente construído pela Câmara Municipal, tornou-se conhecida de todo o país, e que concorre enormemente para o seu constante desenvolvimento.

Sendo assim, bem merece ser tomado em consideração o que foi representado superiormente pela respectiva junta de freguesia e pela Câmara Municipal do Concelho de Oeiras, no sentido de a referida povoação ser elevada à categoria de vila;

Pelo que:

De harmonia com o n.º 2.º do art. 12.º do Código Administrativo, e tendo em vista o que fica exposto e os pareceres favoráveis da Junta de Provincia da Extremadura do Governo Civil de Lisboa, emitidas nos termos do citado art. 12.º

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do art. 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º—É elevada à categoria de vila a povoação da Amadora, séde da freguesia do mesmo nome, do concelho de Oeiras.

Art. 2.º—Este decreto-lei entra imediatamente em vigor».

TELEFONE 2 2297

Damião

R. do Amparo, 102, 3.º

LISBOA

INFORMAÇÕES

SIGILO ABSOLUTO
REFERÊNCIAS COMERCIAIS E BANCÁRIAS

Rua da Conceição, 46-2.º

Telefone 29872

LISBOA

AGUA DAS LOMBADAS

GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos

Medicinal e de mesa

A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 - Telef 2 4240

O Suisso Atlantic Hotel

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Rocha Cabral & Chaves, L.ª

ALFAIATES

COM ATELIER DE MODISTA

A PRESTAÇÕES

Rua Aurea, 220, 3.º — Telefone 2 6975 — LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Sama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O tratamento das ligas metálicas pelo frio industrial

As ligas de metais leves que tomaram uma grande importância e extensão, não sómente na construção dos aviões mas em toda a indústria metalurgica, só adquirem as suas melhores características metálicas, depois duma têmpera ou dum envelhecimento que dura aproximadamente quatro dias. O duraluminio por exemplo, temperado, aparenta uma resistência de 26 a 30 quilogramas/cm, podendo ser facilmente trabalhado por meio das ferramentas ordinárias. Deixando passar mais tempo, a resistência eleva-se a 43 quilogramas/cm, e o trabalho torna-se muito mais difficil. Ora como nem sempre é possível executar o trabalho mecânico imediatamente desde que principie o envelhecimento não se pôde parar e veem-se a trabalhar o metal em condições muito mais difficéis e portanto onerosas.

E interessante conhecer que se descobriu um processo de retardar o envelhecimento, conservando-lhe a facultade de se deixar trabalhar facilmente. Basta, uma vez o metal temperado, levá-lo rapidamente à temperatura de -5° e conservá-lo a esta temperatura. Uma vez retirado da câmara frigorifica, o metal principia a envelhecer, devendo ser logo trabalhado.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—Não há espectáculo
EDEN—Não há espectáculo
TRINDADE—Não há espectáculo.
AVENIDA—Não há espectáculo.
APOLO—Não há espectáculo.
MARIA VITÓRIA—20,45 e 23—«O Brasileiro Pancrácio»
GYMNASIO—20,45 e 22,45—«Balancés».
VARIEDADES—21,45 e 25—«O Liró».

CINEMAS

CENTRAL—«Luzes da China».
TIVOLI—«Revolução de Maio».
CONDES—«Beleza de maridos».
COLISEU—15,50 e 21,50—«Os 90 Bandidos».
ODEON—«Viuva Alegre».
POLITEAMA—21,50—«O que faz o amor»
PALACIO—«Viuva Alegre».
OLIMPIA—Fechado para obras.
CHIADO TERRASSE—«Canção do Rio».
EUROPA—Programas variados.
JARDIM-CINEMA—Não há espectáculo.
CINE-REX—«Uma noite na opera».
PARIS—«O mendo».
ROYAL—Cinema sonoro.
SALÃO IDEAL (Loreto)—Cinema sonoro.

A nova casa do chumbo

DE

CARLOS A. SANTOS, L.^{DA}

Rua de S. Paulo, 174-176—LISBOA

Tubo de chumbo para canalizações, torneiras de todos os formatos, autoclismos, louça sanitária e soldas de estanho. Metal anti-fricção marca «VICTOR» o melhor metal na sua classe.

PREÇOS RESUMIDOS

Companhia dos Telefones

AVISO AO PUBLICO

No momento de se generalizar a todos os assinantes das Redes Urbanas de Lisboa e Pôrto, o regime de chamadas, a Companhia convida todos os seus subscritores a visitarem as Estações Automáticas para se identificarem com a aparelhagem de contagem, e onde podem sêr **lidos os contadores dos telefones a qualquer hora do dia ou da noite.**