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 893

SUMÁRIO

Ilha da Madeira, Uma das muitas quedas de água que existem na ilha. — A I Exposição de Frutas e produtos hortícolas nacionais. — No Congresso de Caminhos de Ferro, A crise mundial e a concorrência do automóvel, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Publicações recebidas. — Crónicas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Cooperação Efectiva, Aspectos interessantes que se relacionam com os transportes de Mercadorias. — Linhas portuguesas. — Portugal turístico. — Linhas estrangeiras. — Curiosidades e inovações, por ALEXANDRE F. SETTAS. — Respondendo, A propósito de uma polémica sôbre filmes americanos, por ALEX. FELIPE. — Há quarenta anos. — Parte oficial. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Livros Novos, por CARLOS D'ORNELLAS. — Prof. Dr. Fezas Vital. — Crónica Internacional. — Teatros e Cinemas, por TIO XANDA

1937

ANO XLIX — 1 DE AGOSTO — NÚMERO 1191

ILHA DA MADEIRA—Uma das muitas quedas de água que existem na ilha

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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
ALEXANDRE SETTAS

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL 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 MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .		30$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .		1.00
FRANÇA	(») fr.os	100
ÁFRICA	(») . .	72$00
Empregados ferroviários (trimestre)		10$00
Número avulso.		2$50
Números atrazados.		5$00

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

A I Exposição de Frutas e produtos hortícolas nacionais

No passado dia 29 inaugurou-se oficialmente na Tapada da Ajuda o Armazém de Acondicionamento de Frutas, a que deu a honra da sua comparência o ilustre Chefe do Estado que foi acompanhado pelos srs. General Amílcar Mota e Comandante Jerónimo de Bivar. Sua Ex.ª, era aguardado pelos Srs. Ministros da Agricultura e da Educação Nacional, engenheiro agrónomo André Navarro, director do Instituto Superior de Agronomia e vice-Presidente da Junta Nacional de Frutas, além dos professores daquele estabelecimento escolar Srs. Lima Bastos, Boaventura Azevedo, Nunes de Almeida Manuel de Bragança, Cincinato da Costa, Dr. Cândido Duarte, da Direcção Geral do Ensino Técnico, general Daniel de Sousa, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, tenente-coronel Pereira Coelho da Comissão Administrativa do Município, engenheiro Marques Pereira da Direcção Geral dos Serviços Agrícolas, José Maria Alvares da Associação Industrial, do engenheiro Sebastião Ramires, do Grémio de Exportadores de Frutas e do conhecido, horticultor Sr. Moreira da Silva.

O sr. Presidente da República observou detidamente o funcionamento da moderna maquinaria destinadas à calibragem e embelezamento das frutas a exportar, seguindo com visível interêsse tôdas as operações necessárias até ao seu acondicionamento.

Êstes serviços modelares a cargo dos Srs. engenheiros André Navarro e Silvério Cunha, evidenciaram bem a competência técnica de quem superiormente os dirige.

No dia imediato inaugurou-se no salão da Sociedade Nacional de Belas Artes à Rua Barata Salgueiro, a exposição de exemplares frutícolas, que foi bastante concorrida e no dia seguinte o sr. engenheiro Manuel Teles de Vasconcelos, Chefe da Repartição dos Serviços Arborícolas e Ortícolas, proferiu no Tivoli uma notável conferência onde foi amplamente expendido o importante problema frutícola.

Sua Ex.ª revelou-nos a conveniência de tôda uma indispensável disciplina a adoptar para o ressurgimento dum comércio outr'ora florescente, o qual foi decaindo por não saber manter-se nas lutas de competência onde já tinha um lugar de principal relêvo. E, essa disciplina só conseguiu efectivar-se pela criação da Junta Nacional de Exportação de Frutas. Constituí-se no Ministério da Agricultura uma repartição especializada onde se cuida activamente dos problemas arborícolas. Exerce-se pressão sôbre o comércio exportador, levando-o a adoptar novos processos de acondicionamento; fiscaliza-se tôda a fruta exportada para que embora em prejuizo da quantidade se melhore a qualidade, impedindo que aos mercados externos concorram produtos falhos de requisitos indispensáveis à sua valorização e ao bom nome da nossa produção pomícola.

Esboçado a traços muitos largos o que desta valiosa conferência muito haveria a fixar se não fôra a escassez do espaço, resta-nos afirmar que a conferência do sr. engenheiro Teles de Vasconcelos valeu não só pela apreciação exacta do problema tão magnamente tratado, como ainda pela inspirada fé num próximo futuro de engrandecimento agrícola Nacional.

Após a brilhante conferência o sr. engenheiro Teles de Vasconcelos foi justamente ovacionado pela selecta assistência que enchia a vasta sala do Tivoli e deu-se início a quatro esplendidos filmes de propaganda agrícola cujos títulos são os que seguem e que evidenciam a excelência dos trabalhos cinematográficos nacionais: **Como se combatem as pragas dos Laranjais: Exportação de Cerejas; Uvas de Portugal e Cultura da Banana na Madeira.**

NO CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

A CRISE MUNDIAL E A CONCORRÊNCIA DO AUTOMÓVEL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

COMEÇOU já a *Gazeta* a dar conta dos trabalhos do Congresso Internacional de Paris, pela ordem das respectivas secções. Sem prejuizo dêsse relato, que refere sumariamente as discussões das diversas teses, vou desde já referir-me a um dos assuntos mais importantes, versado minuciosamente na Secção IV *Questões Gerais*, sob a presidência de *M. Wasiutynski*, vice-presidente do do Conselho técnico dos Caminhos de ferro do Estado Polaco, tendo como vice-presidentes os Srs. *Barnes* dos Caminhos de ferro de Pennsylnia, *Panaitopol* director geral adjunto dos Caminhos de ferro do Estado Romaico, *Fezas Vital*, Administrador da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses e *Demaret*, Inspector principal da Exploração na Sociedade Nacional dos Caminhos de ferro Belgas, e como Secretário *M. Allard*, Director na Sociedade Nacional dos Caminhos de ferro Vicinais Belgas.

Depois da indicação do Presidente *Wasiutynski* para delegado na Comissão da revisão de estatutos procedeu-se à discussão da importantíssima questão X:

Efeitos da crise mundial e da concorrência automóvel na situação dos Caminhos de ferro
Evolução correspondente da sua política comercial

Era relator especial o Dr. *Cottier*, dos Caminhos de Ferro Federais Suissos, cujo minucioso estudo, baseado nos três relatórios parciais já publicados no Boletim, fazia parte da colecção dos relatórios especiais distribuidos pouco antes da abertura do Congresso.

É nele dada ideia sucinta da evolução económica dos últimos anos, começando pela da economia geral desde a crise mundial começada em 1929 e que atingiu o máximo por quási tôda a parte em 1932-1933.

Depois dessa data manifestou-se melhoria, que se reflete no tráfego ferroviário, principalmente na siderurgia, construções mecânicas e construções navais, determinada pelos armamentos.

Os números indíces citados no parecer dão ideia dessas variações.

O comércio mundial não acompanhou essa melhoria industrial, mercê das restrições de tôdas as especies que lhe são impostos.

Quanto aos caminhos de ferro, influe neles essa situação comercial, a que se junta a incerteza das condições monetárias.

O tráfego de mercadorias ressentiu-se mais dessa situação que o de passageiros, para o que contribuiu fortemente a concorrência do automóvel.

A diminuição foi mais acentnada nas receitas que na tonelagem; o aumento subsequente deu-se em sentido contrário. Em quási todos ocorre a diminuição das receitas líquidas.

Nas que obtiveram melhoria não se voltou ainda ao nível de 1929.

Ocupa-se em seguida o relatório *da nova orientação da política dos transportes* e especialmente do *incremento da concorrência automôvel e sua influência na situação dos caminhos de ferro.*

Como se vê, o assunto é da mais pungente oportunidade.

Por um mapa estatístico apresentado vê que de 1925 para 1935 o número de veículos privados aumentou 46 % e dos veículos públicos 142 % nos auto-carros e 84 % nos caminhões. Passou-se assim de 21.565 milhares de veículos das diversas espécies a 37.236.

Tôdos os indícios levam a crer que ainda se não atingiu o ponto de saturação.

Os efeifos dessa temivel concorrência variam com os paises e de um modo geral continuam a aumentar.

O incremento do uso do automóvel privado

deu lugar a forte abandono do caminho de ferro pelos passageiros das classes superiores. Os meios de defesa só conseguiram, em geral, chamar à via férrea os das classes inferiores.

No que respeita aos chamados *transportes profissionais de passageiros*, a situação varia conforme se trata de *serviços regulares* ou *ocasionais*.

Tomam-se medidas legislativas, quer para impedir a multiplicação excessiva de carreiras, quer pela recusa de concessões de carreiras em concorrência com os caminhos de ferro, aos quais se reconhece em certos paises o direito de prioridade.

Há em geral mais liberdade para os percursos ocasionais, com preços inferiores aos do caminho de ferro e sem sujeições de horários. Nalguns paises vão-se-lhes impondo restrições, mas em menor grau que para as carreiras regulares.

Crescem as dimensões e aumenta o confôrto dos veículos dos carros públicos, enquanto os privados diminuem nas dimensões e se tornam mais económicos.

Nalguns paises, como nos Estados Unidos, a tendência é para a formação de grandes empresas com raio de acção considerável, o que complica a situação.

Quanto ao tráfego de mercadorias, a maior parte dos veículos servem para transportes privados com pequeno raio de acção, que, em geral, não vai além de 100 quilómetros. Os de serviço profissional asseguram de preferência transportes a grandes distâncias e de considerável capacidade.

Multiplicam-se os carros pesados, principalmente os de motor *Diesel* e melhora a relação da tara para a carga. Nesses transportes profissionais predomina *a pequena emprêsa*.

A crise económica mundial provocou por tôda a parte intensa concorrência e a consequente desorganisação da indústria dos transportes.

Observa nesta altura o eminente relator:

Em geral, os poderes públicos só se decidiram a reprimir a concorrência desordenada no tráfego de mercadorias por medidas legislativas, quando estas são, solicitadas também pelos empreiteiros privados de transportes.

O que se fez, geralmente, foram meros regulamentos industriais para submeter os transportes profissionais a concessão obrigatória e impedir a concorrência desleal.

Nalguns paises traçaram-se limites ao raio de acção dos transportes profissionais por caminhão, ou organisou-se a colaboração orgânica dessas empresas com os caminhos de ferro.

Noutros casos aumentaram-se os encargos fiscais do tráfego privado sem cercear em princípio a sua liberdade de acção.

O que é certo é que em todos os paises se desenvolve o tráfego a pequena distância, enquanto o profissional estende a sua acção a distâncias crescentes, melhora os veículos e continúa a abaixar os preços.

* * *

Assim a luta entre as empresas de caminhos de ferro e de automóveis tornou-se um *problêma público*. Na presunção de que apenas havia repercussões da crise mundial, não se teve em conta a diferença de situações dos caminhos de ferro, sujeitos a rigorosa fiscalisação e os transportes automóveis feitos em plena liberdade, o que falseava a acção dos factores técnicos e económicos.

Em quási tôda ou parte *os caminhos de ferro estão investidos de uma função pública têm o carácter de verdadeiros serviços públicos*, mesmo onde a sua exploração está confiada a empressas privadas.

Para promover o desenvolvimento de tôdas as regiões crearam-se linhas secundárias exploradas em condições análogas às das linhas principais e eom idênticas sujeições e obrigadas a idêntica regularidade e segurança.

Dêsse carácter de serviço público, importante e necessário, resultam encargos que as receitas de exploração nem sempre cobrem, mas que se traduzem em vantagens e benefícios para a comunidade. A tarificação obedece a êste critério, favorecendo o transporte de matérias de baixo valôr e em preços baixos para facilitar o desenvolvimento agrícola e industrial.

Por isso observa judiciosamente o relator:

Tôdas as obrigações mencionadas foram impostas aos Caminhos de ferro na sua qua-

lidade de meio de transporte público: traduzem-se por encargos financeiros assás consideráveis.

O serviço dos Caminhos de Ferro é, pela própria natureza, um serviço público

O automóvel, com o seu carácter de serviço privado, suscita dois graves problemas:

a) Como póde ser coordenado o novo meio de transporte com o sistema existente dos serviços públicos de transporte?

b) Como se devem regular as relações entre o tráfego privado, de orígem recente e o tráfego público?

Breve se reconheceu que o automóvel póde ser útil cooperador e complemento de caminhos de ferro.

1) Passageiros — O automóvel póde ligar com a linha férrea regiões delas desprovidas ou dar logar a transportes complementares e paralelos como defeza contra emprezas concorrentes.

2) Mercadorias — Com o automóvel póde-se fazer camionagem complementar para assegurar o serviço de porta a porta e ainda servir regiões desprovidas de linhas férreas.

Pode-se ainda transferir para a estrada certos transportes a pequena distância. Isso póde ser realisado por serviços automóveis dos próprios caminhos de ferro ou a cargo de emprêsas filiais ou ligadas por contractos com o caminho de ferro.

Convém que essa coordenação de dois meios de transporte assente em providências legislativas.

Exige-se uma concessão, que se não dá para trajectos concorrentes ou dá-se aos caminhos de ferro douto de prioridade.

Mesmo para percursos ocasionaes impõe-se a concessão.

É maior a dificuldade de coordenar os serviços de mercadorias, que no automóvel revestem muitas vezes feição ocasional e constituem portanto um serviço individual privado.

A coordenação só se realisa eficásmente mediante monopólio, como na Hungria e Irlanda, em que o transporte profissional de mercadorias foi submetido a concessão obrigatória e entregue aos caminhos de ferro, que o combinam com o transporte por carril.

Num próximo artigo concluirei o resumo dêste valiosíssimo relatório e darei conta da discussão havida e das conclusões votadas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«II CONGRESSO NACIONAL DE AUTOMOBILISMO E AVIAÇÃO CIVIL»

Com êste título acaba de publicar o Eng.º Carlos Santos um interessante trabalho, cuja finalidade é apresentar, *o que de mais saliente se tem feito lá fóra, de 1936 para cá, no sentido de coordenar as actividades inherentes aos dois sistemas fundamentais de transportes terrestres.*

É o engenheiro Carlos Santos, um conhecedor profundo dos problemas da estrada, como claramente nos mostra na *introdução* do seu precioso trabalho.

O Sr. Eng.º Carlos Santos, referindo-se à Coordenação da Estrada e do Rail, diz-nos que *só uma economia sã, nos dois meios de transporte, póde ser útil ao público visto que a ruína de qualquer dêles, ou de ambos, não aproveita a ninguem.*

Na realidade o que se deve pretender é servir o público, servir a Nação, coordenando devidamente os dois meios de transporte, sem haver intenção aniquilar a existência de qualquer dêles.

A estrada, depois do aparecimento do automóvel, — diz-nos o autor — *passou a ter personalidade, a ser grande artéria de transporte, gozando duma grande independência e apezar dos poderes públicos terem aligeirado as obrigações do monopolista de ontem, o o Caminho de Ferro ficou mais sujeito a uma série de obrigações e encargos que dificultam a sua acção na pugna travada.*

O autor reúniu vários diplomas oficiais, entre êles o decreto N.º 22.718, que resultou dos trabalhos de comissão de que fez parte, cuja finalidade era o estudo de organização de um regulamento para o transporte de automóveis pesados.

As considerações que precederam a publicação do decreto 22.718, demonstram bem o interêsse que o estado consagrou a tão magno assunto.

CRÓNICAS DE VIAGEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

II

Irun — Hendaya — Biarritz — Bayonne — Paris

Atravessámos a ponte internacional de 110 metros, a pé, e as malas foram transportadas até à alfandega numa carripana portátil. Á saída de

SALAMANCA — Guarda Civil, Falange e «Requetés» de guarda aos edifícios públicos

Irun tivemos que pagar umas pesetas mais—pelo transporte das ditas.

Mas se é absolutamente proibido passar para França com uma única «Perra Gôrda» como conseguir dinheiro para pagar à Alfândega a passagem da ponte, e ao homem pelo transporte das malas?

Acabei por entregar ao homensinho uma moeda de dez francos e pedir dinheiro espanhol para pagar no regresso.

Passámos e agora pensamos na sorte que nos espera.

Tudo facilidades. Uma rápida revista nos passaportes e pronto a seguir, em menos de 10 minutos.

Mais um carro para nos levar à estação de Hendaya e mais dez francos para o cocheiro.

Hendaya, vila importante por ser fronteira da França com a Espanha, possui perto de 3.500 habitantes. Bons hoteis, mais de uma casa de cam-

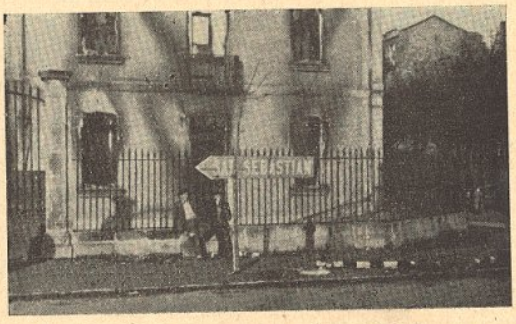
VALLADOLID — Uma Companhia de «Requetés» marchando com garbo

bio para troca de moedas de todas as nações e assim se começa a sentir boa disposição.

Almoçamos na estação para tomar-mos um admirável combóio que saía às 18 horas para Paris.

Bom material, admiráveis carruagens silenciosas, e uma tarde bela para viagem.

As práias francesas estão desertas, mas — seja-



IRUN — As casas da entrada de Irun depois de incendiadas pelos comunistas antes de atravessarem para França

mos honestos — a França marca. Tôda a linha é um encanto, com todas as suas estações ajardinadas, o material ferroviário bem tratado, e, pode afirmar-se, o serviço nos caminhos de ferro é bom, limpo, e o seu pessoal cumpre.

IRUN — As chamas tudo devoraram na Avenida de França

Passámos Bordeus, Tours, Orleans, até que chegámos a Paris.

Quem não há-de admirar a maravilhosa cidade de encanto e de beleza?

Paris é sempre Paris, onde se respira liberdade e onde a vida de cada um não interessa ao semelhante.

O que nos levara alí era, claro, o Congresso

IRUN — Os Bancos depois de roubados e incendiados pelos comunistas

Internacional de Caminhos de Ferro e saber onde êste funcionava — pergunta que logo fizemos.

E, na «Maison de la Chimie», estavam instaladas tôdas as secções do Congresso.

Chegámos com um atrazo de dois dias porque a séde em Bruxellas (?) atrazou-se com o Expediente pois só nós recebemos o cartão de Congressista nos primeiros dias de Junho.

Reunião da Primavara à Chantilly

Por gentil convite da *Société d'Encouragement pour L'amelioration des races de chevaux en France* os congressistas assistiram à pesagem de cavalos de pura raça, espetáculo bem curioso, cheio de vida e vício... do jogo.

Tratava-se do prémio de *Diana*.

A partida para Chantilly faz-se da *gare du Nord* em combóios permanentes com bôas e luxuosas carruagens.

Em pouco mais de trinta minutos se faz o trajecto.

No campo, selecta assistência, onde as damas primam em ostentar lindas *toilettes*, de primavera, aparecem também os modêlos anunciando a última moda parisiense.

Frescura no coração e nas almas.

O *Courses* a Chantilly primou, na sua primeira apresentação em chamar, por meio de extenso programa a melhor sociedade ao campo de corridas, onde os automóveis, aos milhares, aguardavam a chegada de numerosa assistência.

Festa inédita onde rolam milhões de francos, onde se joga à doida, e onde uns perdem e outros ganham.

Uma visita à Casa dos Jornalistas

Como profissional de Imprensa visitei a Casa dos Jornalistas na Rua du Louvre, pois despertou-me a atenção a sua enorme taboleta num quinto andar.

Uma sala de leitura, um pequeno escritório e duas empregadas muito ámaveis, uma das quais é quem nos elucida.

Interessava-nos passar uma vista de olhos pelos jornais portugueses e por êsse motivo fizemos a primeira e natural pergunta:

— Tem cá os jornais portugueses?

— Nunca cá recebemos periódicos portugueses.

Quando lhe observei qual o motivo da deficiência de não haver nas coleções jornais do nosso país, limitou-se a gentil empregada a responder sinceramente:

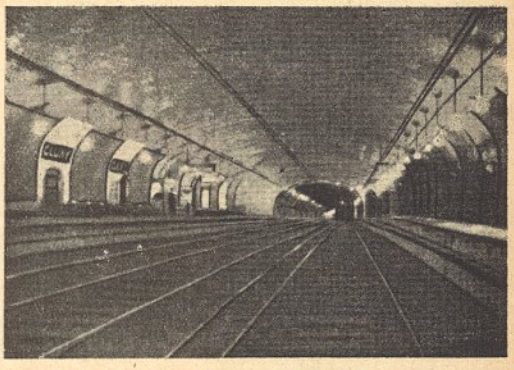
— Cá não conhecemos jornais dêsse país. Uma vez por outra é que nos aparece o jornal italiano *O Século*.

Resposta cheia de ignorância que me forçou a meter o riso para dentro...

Despedi-me da menina, desci do quinto andar para a Rua do Louvre e respirando bem gritei: Livra!... Não há direito de tanta ignorância.

Um banquete no «Palais des Sports»

Os Caminhos de Ferro Francêses, sob a presidência do sr. Ministro dos Trabalhos Públicos, ofereceram aos Congressistas um magnífico jantar no *Palais des Sports*, há pouco destruido, em parte, quando dum combate de *box* entre um português e um francês por pretenderem os compa-



PARIS — Vista de uma estação do Metropolitano

triotas dêste último que a vitória lhe ficasse pertencendo.

Ao iniciar-se o banquete uma orquestra de cem figuras executa a linda marcha de guerra a *Marselhesa* que a assistência ouve de pé. Seguiram-se variados números de boa música que nos deliciaram durante o repasto.

O *ménu* do jantar constou das seguintes iguarias:

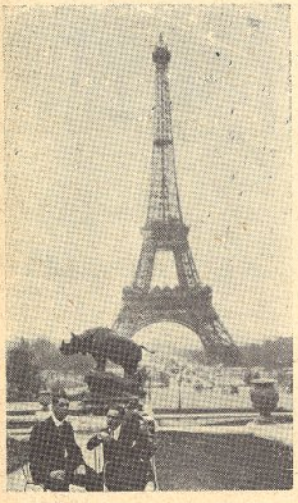
Consommé d'Orleans
Timbale de Homard au champagne
Poulard poêlée impératrice
Suprême de foi-gràs au Pôrto
Salade Jeannette
Savarin Montmorency
Corbeille de Fruits

Balard-Montrachet 1922
Chateau Haut-Bailly 1916
Hermitage 1924
Champagne Louis Roederer 1928

Ao *toast* fizeram calorosos discursos os srs. Barão de Rothschild, presidente do *Comité* dos grandes ramais de estradas de ferro; N. Rulot, presidente da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro e o sr. Ministro dos Trabalhos Públicos. Êste homem de Estado referiu-se ás *possibilidades dum intercâmbio e á multiplicação de relações, sem os quais os Caminhos de Ferro não podem fazer a transformação completa das condições económicas da vida dos povos.*

Todos os oradores foram muito aclamados pelos seus interessantes discursos de ordem técnica e de amizade para com os paizes ali representados.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo autor desta crónica.



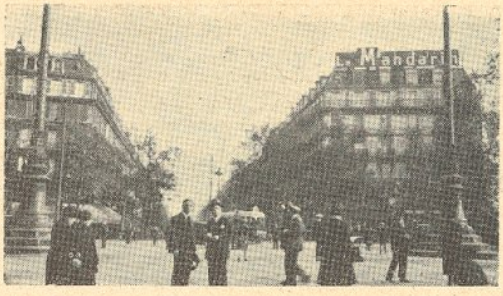
PARIS — Jardim do Trocadero

O visto dos passaportes

Mal começou o banquete apareceu uma complicação, só para os portugueses.

O passaporte que nos deu fácil entrada em França já não tinha as mesmas facilidades para o regresso.

Tinha que ser visado no Ministério dos Negócios Estrangeiros onde se pagava pelo «visto» 160 francos, e depois tinha novamente que



PARIS — Avenida da Rèpública

ser visado no consulado de Portugal. O nosso Ministro em França que podia muito bem ter reunido os passaportes dos Congressistas não o fez, entregando às autoridades francesas essa missão. Procurado pelos Congressistas disse-lhes: — *se não conseguirem nada então venham por cá que alguma coisa há-de arranjar-se.*

Claro está que a questão dos passaportes levantou certa celeuma, pois cada *visto* era esportulado, como já dissemos, por 160 francos!

O Engenheiro dr. Pereira Barata não descançou um minuto mais enquanto o «alarme dos passaportes» não chegou ao conhecimento dos Congressistas portugueses.

Paulatinamente o nosso presado director Engenheiro Fernando de Souza dirigiu-se à presidência da mesa e logo o Ministro do Trabalho se levantou para o receber.

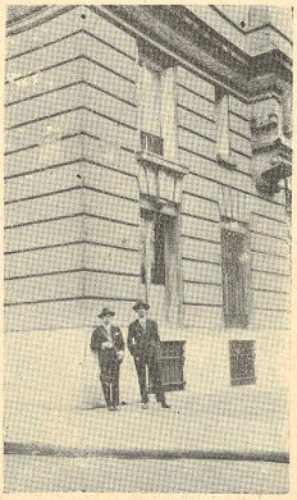
Atendido com muita simpatia o Ministro ordenou ao seu Chefe de Gabinete que tratasse do caso e no dia seguinte foi o sr. Engenheiro Barata que amavelmente recolheu os passaportes de todos os Congressistas e deu os passos necessários para que não houvesse faltas.

Resultado: o Ministério dos Negócios Estrangeiros deferiu o justo pedido dos Congressistas, visando os respectivos passaportes, que passaram a ter a categoria de diplomáticos. (sic.)

E é assim que as coisas se fazem fóra do nosso País, a-fim de que êle passe, possivelmente, por ser atrasado em protocolos.

Sempre as mesmas peias burocráticas. E porque motivo?

Por haver censo a mais — o que bem dignifica Portugal.



PARIS — Avenida dos Portugueses

COOPERAÇÃO EFECTIVA

Aspectos interessantes que se relacionam com os transportes de Mercadorias

A «Cetta», embora nos seus objectivos tenha incluido o transporte de mercadorias, não daria inteira satisfação a êsses objectivos e aos seus sócios, limitando a zona da sua actividade aos aspectos particulares dêstes transportes.

Quando falâmos de transportes, temos que abranger os que a «Cetta» pretende efectuar e aqueles outros, que, pela sua natureza e condições especiais, dos mercados, têm de ser feitos pelo caminho de ferro, ou por emprezas de camionagem já constituidas e trabalhando em zonas que a «Cetta» lhe não convenha ou não possa trabalhar.

No que respeita a caminhos de ferro, a «Cetta», assumirá para com os seus sócios a responsabilidade da entrega da mercadoria no destino, domicílio ou não, da cobrança legal do preço de transporte, e tudo o mais que com eles se relacione quando, como dissemos, a mercadoria tenha de seguir esta via, a pedido do expedidor ou do consignatário, ou ainda por conveniência de um e do outro em presença de razões no devido tempo expostas.

É evidente que a «Cetta» só utilisará o caminho de ferro em presença de razões especiais e, como pretende efectuar contractos com as respectivas emprezas, êsses contractos terão para os sócios da «Cetta», o signiticado de uma nova vantagem.

Qualquer serviço de transporte, que se organise em Portugal, tendo por objectivo a não utilisação sistemática dos camínhos de ferro e da camionagem já existente, tem de ser um serviço desiquilibrado, precário e sem técnica.

Aos sócios da «Cetta» importa apenas isto:

1.º — Que as suas mercadorias cheguem ao destino o mais rápidamente possível;
2.º — Que essas mercadorias lhe sejam entregues em perfeitas condições de conservação;
3.º — Que à embalagem seja eliminada ou reduzida ao mínimo;
4.º — Que o preço do frete corresponda a um serxiço mínimo efectivo;
5.º — Que o serviço seja regular, perfeito e dê inteira satisfação;

A' «Cetta» importa, para dar cabal cumprimento aos interesses dos seus sócios organizar os seus serviços em termos de efectivar os seus fins, e para isso quer e pretende trabalhar com tôdas as organizações já existentes, porque sem essa solidariedade trairia uma parte dos seus objectivos.

No que porventura possa interessar a utilização da camionagem já existente, a «Cetta» organizará os seus serviços em condições de acôrdos legais, que lhe permitam assegurar aos seus sócios a efectividade de transportes económicos, regulares e seguros.

Pretendemos realizar uma obra duradora e eficiente, e para isso carecemos de um equilíbrio, tanto quanto possível perfeito, e êste só o poderemos encontrar, em uma organização de serviços que liguem actividades em condições regulares e úteis.

LINHAS PORTUGUESAS

NOVO APEADEIRO

No dia 25 do passado mês foi aberto à exploração o apeadeiro de Banquerenças, situado ao quilómetro 86,478, da linha da Beira Baixa.

Os combóios n.os 161, 162, 2.141, 2.142, 2.144 e 2.145 passaram, a partir da mesma data, a ter ali paragem, sendo os seus horários modificados em parte do percurso, como a seguir se indica:

Combóio n.º 161 — Partida de Sarnadas às 5,49; chegada a Castelo Branco às 6,10, sendo a partida desta estação e de Alcains, respectivamente, às 6,22 e 6,43.

Combóio n.º 2.141 — Partida de Sarnadas às 11,08; chegada a Castelo Branco às 11,44.

Combóio n.º 2.145 — Partida de Belver às 17,54; chegada a Castelo Branco às 19,46 e partida às 20,12.

Combóio n.º 162 — Partida de Castelo Branco às 9,06 a de Mouriscas às 10,53.

Combóio n.º 2.142 — Partida de Castelo Branco às 17,40; chegada a Fratel às 19,06.

Combóio n.º 2.144 — Partida de Fatela-Penamacor às 19,01 e de Sarnadas às 22,03.

BILHETES DE BANHOS

Em harmonia com o 1.º aditamento ao 1.º complemento à tarifa especial n.º 22, de grande velocidade encontram-se à venda, a partir de 25 do mês findo bilhetes de ida e volta do serviço de praias de banhos e estâncias de águas, entre os pontos a seguir indicados:

De todas as estações da C. P. para Braga-Bom Jesus-Central; de Guarda-Central para todas as estações que figuram como destino na tarifa especial interna n.º 22 de grande velocidade.

A estes bilhetes são aplicaveis as condições do 1.º complemento à referida tarifa. O periodo de venda e prazo de validade dos bilhetes vendidos por Guarda-Central são os que constam da tarifa. Os bilhetes vendidos para Braga-Bom Jesus-Central ficam sujeitos a estes prazos.

Primeiro dia de venda, 1 de Junho; último dia de venda, 18 de Outubro; último dia para regresso, 31 de Outubro.

Importâncias a cobrar pelos bilhetes de ida e volta, no percurso da camionagem:

De Braga-Bom Jesus-Central para a estação de Braga: adultos, 3$00; crianças 1$50. De Guarda-Central para a estação da Guarda: adultos, 4$50; crianças 2$25.

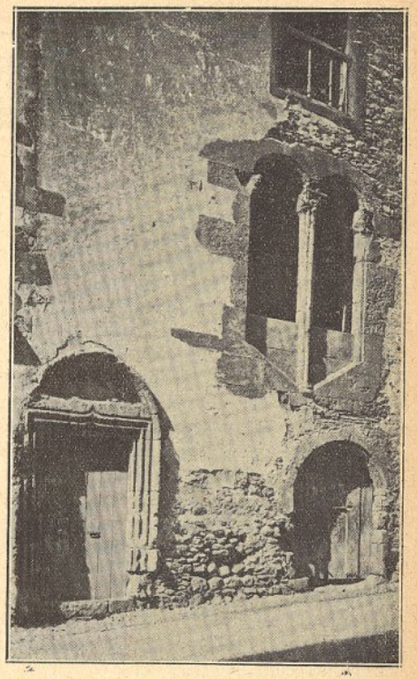
FESTAS EM ALPEDRINHA

Nos dias 14 a 16 de Agosto realizam-se em Alpedrinha as festas do Anjo da Guarda. Serão postos à venda bilhetes de ida e volta para ali, a preços muito reduzidos, válidos para a ida de 13 a 16 e para o regresso de 14 a 17.

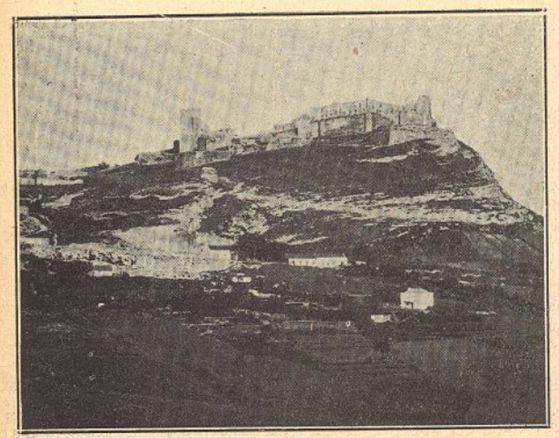
PORTUGAL TURÍSTICO

MADEIRA—FUNCHAL
—A descida do monte em cestos

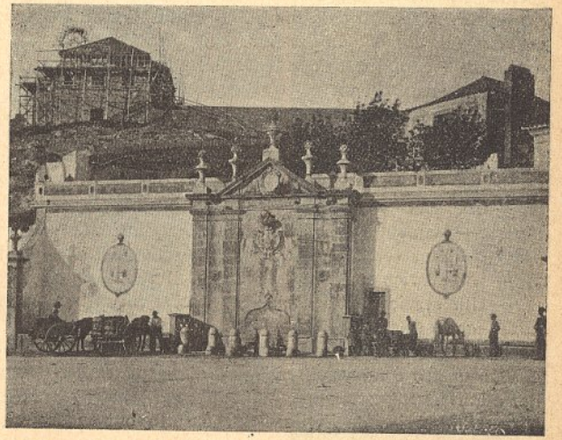
Baía do Funchal



MADEIRA—FUNCHAL
—Janela de Colombo



PALMELA—A vila em redor do Castelo



PALMELA—Chafariz público

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALGÉRIA A exploração comum dos caminhos de ferro algerianos do Estado e da Companhia P. L. M. algeriana, determinaram que as locomotivas articuladas «Beyer-Garratt», rebocassem os combóios expressos e rápidos nas duas importantes linhas de Alger-Oran e Alger-Constantinopla. Estas locomotivas que foram construïdas pela sociedade franco-belga foram estudadas de fórma a assegurarem indiferentemente um serviço de combóios expressos nas linhas muito acidentadas, com grandes rampas e numerosas curvas de pequeno raio e um serviço de combóios rápidos análogos àquêles que se efectuam na rêde francêsa.

Estas locomotivas que são do tipo de eixos 2—3—1+1—3—2, têm um comprimento total de 29,5 metros e pesam 171 T. com uma potência de 3600 cavalos. Dadas as circunstâncias especiais, do agrupamento dos rodados, estas locomotivas podem inscrever-se em curvas de raio bastante reduzido.

Podem estas locomotivas sem dificuldade, rebocar combóios com 400 T. a uma velocidade de 130 quilómetros à hora.

ALEMANHA O serviço de verão da companhia de Navegação aérea »Deutsche Lufthansa», que começou a vigorar em 4 de Abril de 1937, prevê o estabelecimento dum grande número de novas relações internacionais e internas.

Os horários foram estabelecidos de fórma a sêr possível fazer conduzir-se duma cidade à outra e regressar no mesmo dia, com intervalo de algumas horas entre as duas viagens, não só entre duas localidades alemães, como também entre um porto alemão e uma cidade estranjeira, distante 1000 e por vezes 2000 quilómetros.

Entre as novas relações internacionais nomeiam-se:

— Um serviço de Munich—Francfort—Londres sem escala;

— Um serviço de Oslo — Gotkemburgo — Copenhague — Hamburgo — Londres (1.550 quilómetros) sendo a última secção sem escala.

— Um serviço de Bremen—Amsterdam sem escala;

— Um serviço de Berlim — Stockholm em quatro horas sem escala;

— Um serviço de Berlim a Paris via Francfort que eleva a quatro o número de viagens diárias entre Berlim e Paris.

— Um serviço de Berlim — Lisbôa ou sejam mais de 2.700 quilómetros em 12 horas e 30 minutos.

Os serviços internos também sofreram uma grande transformação. O número de serviços diários em cada sentido, são 6 entre Berlim e Hamburgo, 5 entre Berlim e Leipzig, 4 entre Berlim e Munich e entre Munich e Nurembergue e 3 entre Berlim, Essen e Dusseldorf.

Com tôdos êstes melhoramentos o número diário de partidas e chegadas de aviões de serviço regular são, depois de 4 de Abril, de 96 em Berlim, de 62 em Francfort, de 48 em Colónia, de 44 em Hamburgo e 32 em Munich.

Com o horário de verão beneficiam 47 importantes cidades.

ESTADOS UNIDOS A rêde da «Southern Pacific» propôs-se substituir brevemente os combóios a vapôr de tipo clássico «Daylight», em serviço entre San Francisco e Los Angeles, por dois combóios aerodinâmicos a vapor. As carruagens são construidas, com aços de grande resistência, estando entregue a sua construção à Companhia Pullman e as locomotivas serão construidas nas oficinas Lima.

Estes dois combóios de composição idêntica, compreendem doze veículos, dos quais 6 independentes de dois carrinhos *(bogies)* e as outras 6 carruagens articuladas duas a duas sôbre três carrinhos.

A sua capacidade é de 548 lugares, sendo o comprimento da composição 265 metros. O emprêgo de aço soldado para os «châssis» e doutros aços de elevada resistência diminuiram consideràvelmente o seu pêso, pesando cada composição 518 toneladas. O pêso total do combóio em ordem de marcha é de 910 toneladas e o seu custo de um milhão de dolares, ou seja na nossa moeda 22.000 contos.

Para rebocar êstes combóios, a «Southern Pacific» mandou construir seis locomotivas aerodinâmicas a vapôr do tipo de eixos 2—4—2. O diâmetro das rodas motoras é de 1,86 m.

FRANÇA Foi em 1909 que começou a circular nas linhas da companhia P. L. M. a primeira locomotiva Pacific e em 1912 começaram a têr as características típicas que actualmente possuem. E' verdadeiramente notável a fórma rápida como evaluiu êste tipo de locomotiva.

Actualmente a P. L. M. possue em serviço 462 locomotivas, construidas de 1909 a 1932, as quais beneficiaram de numerosos aperfeiçoamentos, nomeadamente o sobreaquecimento do vapôr, tendo sido elevado de 260 a 380 graus.

Outros melhoramentos importantes introduzidos pela P. L. M. têm contribuído grandemente para a obtenção dos resultados tão satisfatórios que se têm observado.

A P. L. M. no fim de 1936 tinha um serviço 61 locomotivas do tipo 231-G, prevendo para 1937 a transformação de mais 24 locomotivas.

Curiosidades e Inovações

Combóios sem maquinistas

Existe na Alemanha uma linha férrea em miniatura, mas utilíssima e sem rival em todo o mundo. A sua singularidade consiste em os combóios seguirem a sua rota sem que ninguém os diriga a bordo.

Essa linha, exclusivamente destinada à condução do sal procedente das minas de Stassfurt, dispõe de 30 vagonetas, cada uma de uma tonelada e meia de capacidade.

As máquinas eléctricas e o seu funcionamento automático constituem tudo o que se possa imaginar de mais prático e engenhoso. Ao chegarem a qualquer das cinco únicas estações da linha, fazem por si próprias actuar a agulha, mudam os sinais e põem em vibração uma campainha que imediatamente avisa o empregado dessa estação, encarregado de receber o material, o qual, sendo preciso, também pode determinar a paragem do combóio fora da estação, apenas premindo um botão eléctrico, colocado ao alcance da sua mão, na própria secretária do expediente do tráfego. Quando novamente pretender fazer seguir o combóio, sobe à locomotiva e sôbre esta basta-lhe puxar por uma alavanca, para que o combóio comece a andar vagarosamente, durante uns tantos segundos, os necessários para descer e antes de adquirir a sua grande velocidade normal.

Uma nova Electrificação de via férrea

O mais antigo caminho de ferro de montanha da Europa, o da linha de Vitznau-Rigi, na Suiça, foi construído em 1871 e, o que é curioso, até à data presente nunca se registou na sua existência o mínimo acidente ferroviário.

Indo, porém, agora ser electrificada tôda a extensão da sua linha, desejamos que possa contar, pelo menos, outros 66 anos de tráfego sem que qualquer acidente lhe retire o «record» de linha à prova de desastres.

Um combóio relâmpago

Á média horária de 120 quilómetros à hora, atingindo contudo a máxima real de 165 quilómetros em alguns pontos do percurso da via, partem agora de Paris para Bruxelas e Liège uns novos combóios que, embora de grandes velocidades, são dum confôrto e segurança inexcedíveis.

Qualquer dêles é tão silencioso que os passageiros poderão falar sem terem necessidade de elevarem a voz acima do tom normal para serem ouvidos pelos circunstantes, ainda que o andamento seja de 160 quilómetros-hora.

Os naturais solavancos são anulados por potentes e especiais molas e, o que mais interessante, mesmo que se desloquem à velocidade de 140 quilómetros-hora podem parar completamente numa distância igual a 200 metros, o que, de maneira iniludível prova a excelência e segurança dos seus potentes travões.

Passagens de nível

O Govêrno dos Estados Unidos da América destinou 1.800 milhões de dólares para a supressão das passagens de nível nas linhas férreas, com o fim evidente de evitar desastres, especialmente os de automóveis, cujos condutores são, na sua maioria pouco prudentes.

Embora à primeira vista se possa considerar tal importância como soma exagerada, pondere-se que não é excessiva uma vez sabido que cada tunel, em supressão de uma passagem de nível, custa em regra, 75:000 dólares.

Não há dúvida de que é muito dinheiro, mas há de ter-se em conta que cada ano, segundo dizem as estatísticas, os desastres dêste género andam à roda de 3:000! — E, note-se, umas vezes porque os combóios abalroam com os automóveis, por imprevidência dos «chauffeurs», outras porque os próprios «chauffeurs» por imperdoável descuido, vão esbarrar com os combóios.

Aparelho de soldagem automática dos railes

Em virtude de experiências concludentes efectuadas na Universidade de Melbourne, os caminhos de ferro do Estado de Vitória começaram no outono findo a utilizar em serviço um aparelho de soldagem automática dos carris.

A simplicidade dos trabalhos obtidos por êste processo, assim como a rapidez da sua execução são tais que, dêsde 6 de Outubro a 4 de Novembro, duas *equipes* de operários, trabalhando 44 horas por semana poderam efectuar 2:538 soldagens em carris de 44,^{kg}6 por metro, unidos por secções de 68,^{m}50.

O tempo já decorrido após o trabalho realizado tem posto à prova de solidez as experiências realizadas pela Universidade de Melbourne, pelo que é de prever que dentro em pouco tempo se generalise êste aperfeiçoamento em outras linhas, visto ser de grandes vantagens para o tráfego.

Alexandre Fe Setta

RESPONDENDO

A propósito de uma polémica sôbre filmes americanos

Por ALEX. FELIPE

Por uma fortuíta circunstância casual tive o prazer de, há pouco tempo, tomar contacto com o interessante hedbomadário «O BARREIRO», fôlha de agradável leitura e que bastante me satisfez conhecer.

Lidos os textos das várias rúbricas acabei por fixar mais demoradamente a minha atenção nos artigos *«OS FILMES AMERICANOS DE AVENTURAS e a sua influência perniciosa»*, incertos à láia de polémica e que achei muito curiosos, por neles se expenderem conceitos a arrazoados dignos de agrado, pela ponderação com que se apresentam e, por isso mesmo muito apreciáveis.

Permitam contudo os articulistas que eu, indivíduo sem pretensões a cronista cinéfilo mas, também, sem preocupações de ordem cinéfoba, lhes venha esclarecer o ponto, sem dúvida primordial, de onde irradia a argumentação estabelecida e que nisto se resume:

¿Devem as exibições de filmes americanos de aventuras ser considerados de efeitos perniciosos e por êsse motivo não recomendáveis, por perigar o uso dos bons costumes e quiçá da impoluta moral?

A êste respeito ninguém melhor do que os próprios americanos poderão expender razões e, se me permitem, a título mèramente subsidiário para a defesa proposta, ouso apresentar em extrato a tradução dos preceitos dados por M. William Hays, Presidente da Associação dos Produtores Cinematográficos dos Estados Unidos da Amêrica, em resposta às contínuas objurgações de inúmeras ligas constituïdas para a defesa da virtude, moral e bons costumes dos nossos amigos de além Atlântico. Pelo que segue observa-se que foi a própria América o país que primeiramente lançou um brado de atenção para que se sustivesse a mórbidez avassaladora dessas produções cinematográficas que afectam, ou podem vir a afectar, os bons princípios da moral servidos pela sétima arte.

Eis, pois, sucintamente, o que ficou estabelecido, em princípio para se observar na futura produção dos filmes americanos:

«Serão empregados todos os esforços atinentes à produção dos melhores aspectos da vida, quer em fitas dramáticas, cómicas, ou de comédia; os papeis suscitando a geral simpatia dos espectadores nunca poderão ser atribuïdos a indivíduos que violem a leis e os bons hábitos de moral; as maldades de quaisquer das persagens devem ser sempre apresentadas de maneira que nunca determinem a mínima simpatia dos espectadores pelo papel dos artistas; os actores que representem de criminosos, brutais e indignos devem fazê-lo sem que haja a temer o perigo de imitação real; nenhum método, processo ou sistema ilegal será detalhado no «écran»; as acções de vingança, nos *filmes* americanos nunca será atenuada com uma desculpa que factos anteriores tetem derimir; o consumo de alcool, na vida americana seja, deverá ser estritamente, o que as exigências da cêna permitam, sem abusos e sem determinar o exagero do que representam; a sacrossanta instituïção do matrimónio e da família serão respeitadas, como convém; o adultério nunca será tratado explicitamente e ainda menos, justificando a acção; finalmente nas cênas passionais não se introduzirão no entrecho passagens escabrosas ou simplesmente perturbadoras dos sentidos dos espectadores».

Quanto ao rigoroso cumprimento dêste código pre-legislativo seja-nos lícito duvidar, tal como da observância do que foi decidido pelo Ministério do Interior de França e mesmo cá, em Portugal, onde o decreto n.º 10:767 faz determinações que talvez sejam iludidas no rigor do seu cumprimento, visto haver nos povos uma manifesta tolerância, ou habilidade, que permite o desviar-se das disposições legais, quando estas não agradam em absoluto.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Agosto de 1897

Leis contra os caminhos de ferro

Ha certas leis no nosso paiz, ou certos modos de as interpretar ou de as explicar e applicar, que parecem conduzir á conclusão de que os caminhos de ferro são uma industria nociva que se deve combater, difficultando-a na sua vida economica e no seu natural fim de obter transportes.

E se, ao menos, essas interpretações fossem tendentes a tirar lucros ás linhas férreas para os fazer reverter em favor do paiz, comprehendia-se. Mas é o contrario que se dá; perdendo o caminho de ferro, perde o thesouro a parte que lhe respeita no imposto de transito, e quem lucra é quem, tendo qualquer meio de transporte em competência com aquelle, tem meio de se subtrahir ao pagamento d'esses outros impostos.

A lei do sello, na sua verba n.º 390, diz que pagarão 60 réis d'este imposto os «conhecimentos, guias, cautellas ou outros documentos de transporte por via fluvial, férrea ou terrestre.

Muito bem; a lei eguala todos os meios de transporte, *parecendo*, que o mesmo paga a mercadoria que d'um ponto a outro do paiz é transferida por caminho de ferro, por barco ou por carro.

Mas na pratica não succede assim.

O barco ou o carro não estabelecem guias dos transportes que fazem; não dão conhecimentos nem documento algum em troca do qual a mercadoria seja entregue ao destinatario.

O mais que fazem — os que o fazem, e quando o fazem — é formular uma nota em que relacionam *todas* as mercadorias que transportam, seja embora para quantos consignatarios fôr. Esse papel sellam-o com 60 réis e está prompto para uma viagem.

O caminho de ferro, pelo contrario, tem que preencher escripturação de cada remessa em separado e applicar a cada uma o respectivo sello de 60 réis.

Conclusão: o carro e o barco fazem aberta concorrencia ás recovagens do caminho de ferro, levando-lhe indubitavel vantagem sob a paternal protecção da lei. A lei de 4 de maio do anno passado, modificação da de 1893, essa foi mais precisa; especificou muito claramente os caminhos de ferro na cotilada de imposto que lançou sobre o transporte de passageiros.

O sello de 10 réis é *só sobre bilhetes de caminho de ferro*. Os de tremvias (uma vez que não se lhes chame caminhos de ferro) e os de qualquer outro meio de transporte estão isentos.

Entre varios pontos do paiz ha duzias de carreiras de vehiculos cujos bilhetes custam mais de 400 réis; barcos a vapor no mesmo caso, mas tudo é isento de sello; só indo pelo caminho de ferro se paga imposto.

Quem, tendo que ir de Lisboa a Alverca, tomar o comboio com bilhete de ida e volta. mesmo em 3.ª classe, paga imposto; quem não olha a despesas e toma um trem gasta oito ou dez vezes mais em transporte, mas... é isento de sello.

Outra competencia é indirectamente feita ao caminho de ferro pelo proprio serviço a cargo do Estado e que até, para maior irrisão, se utiliza na maior parte do caminho de ferro.

Referimo-nos ao correio, mas não lhe lançamos a culpa e sim á singularidade das nossas leis aduaneiras.

Quem tem que transportar quaesquer impressos do estrangeiro, se os manda vir pela via férrea paga 1$000 réis de direitos em kilogramma.

Mas quem os manda vir pelo serviço postal recebe-os em casa livres de direitos.

Com as amostras de tecidos o caso é mais frisante:

O decreto n.º 3 de 27 de setembro de 1894 determina, no seu artigo 204.º que os tecidos não podem circular nos caminhos de ferro sem serem acompanhados de guias ou facturas que indiquem a sua origem ou procedencia, qualidade, quantidade, peso e numero de volumes, documento que deve ser assignado pelos vendedores, com a declaração expressa da residencia d'estes, da data de venda e nome do destinatario.

E' de notar a leveza com que se imagina que tecidos não podem sahir da mão do productor ou, por qualquer forma, ser transferidos de um para outro ponto sem irem *já vendidos*. Tomara o commercio que assim fosse...

A falta d'estes requisitos (que não são poucos) importa considerar-se a mercadoria como contrabando e o expedidor ficará sujeito ao rigor penal das leis aduaneiras.

Mas para as encommendas postaes nada d'isso é necessario.

Em outubro de 1884 o director da alfandega do Porto consultou a esse respeito a administração geral das Alfandegas, e esta, em officio de 10 de novembro respondeu-lhe que «as medidas fiscaes applicaveis á circulação de tecidos no interior do paiz não abrangem as amostras nem as encommendas postaes permutadas por intermedio do correio».

Quer dizer que se aquelles rigores aduaneiros foram creados com o fim de difficultar, ou evitar mesmo, o contrabando, o proprio Estado, por aquelle officio, que se tornou lei no paiz, promette fechar os olhos a qualquer pequena (ou tambem póde ser grande) transgressão, comtanto que o contrabandista *gaste lá da loja*.

O nosso collega *O Economista*, tem muitas vezes sustentado que do que nós temos mais fartura no paiz é de leis.

Vejam se elle não tem razão ás carradas... ou por wagons completos, para nos servirmos de termos mais em voga no nosso mister.

Linhas Portuguezas

Mormugão. — Ainda a respeito da extraordinaria baixa das receitas desta linha, um correspondente do *Seculo* na India dá as seguintes curiosas informações que nos demonstram a desgraça em que andam alguns dos nossos serviços publicos.

O caminho de ferro de Mormugão é um grande encargo que pesa sobre a India como uma massa de milhões de arrobas. E' mais do que isto: uma desgraça que custa rios de dinheiro ao nosso thesouro, reduzido hoje a uma pipa das Danaides.

Seria um pleonasmo dizer aqui que as suas rendas diminuem dia a dia. *O Seculo* demonstrou esta triste verdade, pondo em confronto o rendimento das primeiras treze semanas do anno corrente com o do mesmo periodo no anno findo.

Que espantosa não foi a baixa! Do 148.052 rupias, que foi a receita de janeiro a 10 de abril de 1896, as rendas baixaram a 41.759 rupias durante o mesmo periodo do anno da graça que vae correndo.

E, todavia, o que é que se vê? Uma grandissima vergonha ou, melhor, uma grande legião de empregados que se intitula: fiscalização do caminho de ferro.

Aqui vai a *troupe*: 1 director, 2 conductores de 1.ª classe, 1 conductor de 2.ª classe, 1 apontador, 2 amanuenses, de 1.ª classe, 1 amanuense de 2.ª classe, 1 agente fiscal de 1.ª classe, 6 agentes fiscaes de 2.ª classe, 1 continuo, 1 servente, etc., etc.

Regua a Chaves. — Foi presente ás côrtes, para ser por ellas ratificado, o contracto realizado pelo governo para a construcção e exploração d'este caminho de ferro, documento que publicámos no nosso n.º 199 de 1 d'abril do anno passado.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Govêrno», n.º 158, II serie, de 10 de Junho, publica os seguintes despachos:

Pedro Domingos Boúto Félix, chefe de secção do quadro permanente d Direcção Geral dé Caminhos de Ferro — concedidos vinte e dois dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, terceiro oficial, idem, idem — idem, trinta dias.

O «Diário do Govêrno», n.º 160, II serie, de 12 de Julho, insere os seguintes diplomas:

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, engenheiro civil, contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:479.

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil, contratado — idem, idem.

Mário da Conceição Vital, terceiro oficial, idem — idem, idem.

Joaquim Figueiredo, fiscal, idem — idem, idem.

Jacinto Duarte, fiscal, idem — idem, idem.

Júlio Augusto, continuo de 2.ª, idem — idem, idem.

De harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembra de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral.

1.º Alberto Dias Póvoas	16,52
2.º Luiz França de Sousa	16,37
3.º António dos Santos Almeida	15,94
4.º João Soares Barbosa	15,76
5.º Alfredo Maria dos Santos	15 32
6.º Aníbal Simões Pedro	15,26
7.º Manuel Alexandre Paixão	15,07
8.º Francisco Pessoa Júnior	14,86
9.º José Perestrelo de Sousa Ferreira	14,86
10.º Maria Anjos Rebêlo	14,60
11.º Vasco Luiz da Silva Matos	14,42
12.º Otília Lúcia da Trindade Santos	14,17
13.º Joaquim dos Santos Gomes	13,68
14.º José Maria de Oliveira Gouveia	13 50
15.º António Araújo Guimarãis	13,32
16.º António dos Santos Gonçalves	13,08
17.º João Carlos Afonso da Rocha	12,81
18.º David Rodrigues Nunes	12,34
19.º Manuel Marques de Barros	12,14
20.º José Humberto Fiúza da Silva	12,10
21.º Carlos Romão Pinheiro da Silva	12,07
22.º Mário Álvaro Alves Mendes	11,87
23.º José Nunes de Oliveira	10,84
24.º Alberto Jerónimo da Silva	10,76
25.º Carlos Cabral Amorim	10,75
26.º Cristóvão Mendes Leite	10,54
27.º Danilo Margarido Ferreira de Carvalho	10,23
28.º Álvaro Pratas do Vale	10

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, a contar da publicação da presente lista no *Diário do Govêrno*, nos termos do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:256.

O «Diário do Govêrno», n.º 161, II série, de 13 de Julho publica os seguintes despachos:

Mário de Sousa, terceiro oficial do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Raúl Machado Lopes de Barros, primeiro oficial, idem, idem, idem — trinta dias.

Eliseu Piteira de Almeida Martins, escriturário de 1.ª classe, idem, idem, idem — trinta dias.

Carlos Augusto de Almeida, escriturário de 2.ª classe, idem, idem, idem — trinta dias.

Francisco de Castro Freire, fiscal de exploração, via e obras, idem, idem, idem — trinta dias.

Alfredo José da Luz, fiscal de exploração, via e obras, idem, idem, idem — trinta dias.

O *Diário do Govêrno*, n.º 168, II série, de 21 de Julho, publica os seguintes despachos:

António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, terceiro oficial do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Mendes Pereira, escriturário de 1.ª, idem, idem — idem, trinta dias.

António de Sousa Bandeira, escriturário de 2.ª idem, idem — idem, trinta dias.

Francisco José Pulido, escriturário de 2.ª, idem, idem — idem, trinta dias.

Joana da Silva Amorim, servente, idem, idem — idem, trinta dias.

José Ferreira Amorim Júnior, servente, idem, idem — idem, trinta dias.

Margarida Estela Soares Leite, escriturária de 2.ª, idem, idem — idem, dez dias.

O *Diário do Govêrno*, n.º 169, II série, de 22 de Julho, publica os seguintes despachos:

Joaquim José Marques da Silva Araújo, médico do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos vinte dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Furtado Garcia, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras — idem, idem, idem, trinta dias.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Govêrno», n.º 161, II série, de 13 de Julho publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto do 6.º aditamento à tarifa especial n.º 2-A de grande velocidade, sôbre assinaturas por séries de viagens, proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Govêrno», n.º 164, II série, de 16 de Julho, publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 375) sôbre o serviço que presta o apeadeiro de Vale do Guiso, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O mesmo «Diário do Govêrno» publica igualmente a seguinte portaria:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja reforçada com 24.045$59 a comparticipação de 97.382$03 concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, por portarias de 11 de Maio e 29 de Junho de 1936 e 1 de Janeiro e 1 de Fevereiro de 1937, para a obra de ampliação e embelezamento da estação de Vilar Formoso.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Julho de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

O «Diário do Govêrno», n.º 168, II série, de 21 de Julho, publica os seguintes despachos:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 374), ampliando a doze meses o prazo de retôrno para quaisquer taras usadas.

O *Diário do Govêrno*, n.º 171, II série, de 24 de Julho, publica os seguintes diplomas:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aviso ao público relativo a bilhetes simples de ida e volta em 3.ª classe a preços muito reduzidos entre as estações de Azurara e Vila do Conde, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 375) relativamente à abertura à exploração do apeadeiro de Dalte, situado ao quilómetro n.º 172,870, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovada a redução para duas toneladas da carga de vagão completo de cortiça virgem em fardos, redes ou sacos, respeitante à rêde própria da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O *Diário do Govêrno*, n.º 172, II sérié, de 26 do mês findo, publicou o seguínte despacho:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro de 19 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, sôbre a redução dos actuais preços de transporte aplicáveis a mármores e pedra, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes emprêsas ferroviárias.

O «Diário do Govêrno», n.º 175, II série, de 29 do mês findo, publica o seguinte despacho:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvica a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisóriamente a conta da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 1.º semestre do corrente ano, (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 587.108$35.

O «Diário do Govêrno», n.º 177, II série, de 31 de Julho, publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro de 26 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, reduzindo de vagão completo para 1:900 quilogramas, como mínimo de pêso para a aplicação dos preços da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, às rubricas «Prancha de pinho nacional, tábuas de pinho nacional não aparelhadas e vigas de pinho nacional», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

O «Diário do Govêrno», n.º 164, II série, de 16 de Julho, publica as seguintes portarias:

Manda o Govêrno da Repúbl ca Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 4, de construção do edifício de passageiros, retrete, fossa mouras, plataforma de passageiros junto ao edificio, poço absorvente, canalizações respectivas, *marquise* e porta metálica extensível, para ampliação da estação de Pinhal Novo, adjudicada a Amadeu Gaudêncio, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Govêrno», n.º 165, II série, de 17 de Julho, publica os despachos seguintes:

José de Espregueira Mendes, engenheiro civil de 3.ª classe, contratado, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Correia Ramos, fiscal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — idem, idem, idem.

José Manuel Vieira de Barros, condutor de exploração do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Divisão dos Serviços Gerais

O «Diário do Govêrno», n.º 164, II série, de 16 de Julho, publica o seguinte despacho:

Nos termos dos artigos 12.º e 21.º e seu § único do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos segundos oficiais opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de primeiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Govêrno* n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio do corrente ano:

Júlio Emílio Moreira Marques.
Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira.
José Amorim Pinto Serra.
João Veríssimo de Sousa Neves.

Armando Godolfim de Matos Cordeiro.
António Pinto Serra.

Consideram-se também, provisòriamente, candidatos os seguintes segundos oficiais do quadro permanente, até resolução superior:

José Ferreira.
Francisco José Nobre Biscaia.

Para reclamação é dado o prazo de oito dias, a contar da data da publicação desta lista no *Diário do Govêrno*.

O «Diário do Govêrno», n.º 169, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte despacho:

Nos termos dos artigos 12.º e 21.º e seu § único do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos terceiros oficiais opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no *Diário do Govêrno* n.º 125, 2.ª série, de 28 de Maio do corrente ano:

Caetano Augusto de Matos.
António Augusto de Freitas da Luz Maltês.
Emílio Barbosa Estácio.
Fernando Araújo Alegria.
António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva.
Agostinho Bastos da Silva.
António Luciano Pelengana.
Emídio Pereira de Reis.
Augusto César das Neves.
Mário de Sousa.
Mário da Conceição Vital.
Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre.
Vítor Manuel Braz da Palma.
António Rodrigues Zurrapa.

Para reclamação é dado o prazo de oito dias, a contar da data da publicação desta lista do *Diário do Govêrno*.

O *Diário do Govêrno*, n.º 170, II série, de 23 de Julho, publica a seguinte portaria:

4.ª Repartição

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, referente à substituïção da ponte sôbre o rio de Coa, ao quilómetro 238,200 da linha férrea da Beira Alta, com restrições constantes do referido parecer.

O *Diário do Govêrno*, n.º 175, II série, de 29 do mês findo publica os seguintes diplomas:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro director geral de caminhos de ferro outorgue, em nome do Ministro, no contrato a celebrar com a Companhia Caminho de Ferro Tejo — Oceano — Sado para a rescisão do contrato de 6 de Maio de 1927 e respectiva alteração de 28 de Janeiro de 1930, nos termos do decreto-lei n.º 27.840, de 9 do corrente mês.

Siemens Reiniger

S. A. R. L.

Aparelhos para RAIOS X

Aparelhos de ondas curtas por faiscadores

ELECTROMEDICINA
ELECTRODENTÁRIA

LAMPADAS DE RAIOS
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

ORIGINAL HANAU

LISBOA — Rua de Santa Marta, 153

Telefone 44329

Telegramas: «Electromed»

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

JOÃO LUIZ DE MOURA

FALECEU o tenente-coronel de Aeronautica João Luiz de Moura que durante anos foi Governador Civil de Lisboa.

Como Comandante da Escola de Aviação da Granja do Marquês, foi um comandante distinto e um militar severo; como Governador Civil de Lisboa conseguiu uma receita formidável para a assistência, que mandou distribuir, a exemplo do que teem feito outros Governadores Civis pelas Casas de Caridade.

JOÃO LUIZ DE MOURA

O tenente-coronel João Luiz de Moura, possuia várias condecorações e como oficial do Exército Português, Governador Civil do Distrito, foram-lhe prestadas honras de General.

Á família do extinto e em especial ao nosso muito querido amigo e camarada capitão Belmiro Vieira Fernandes, Administrador do Concelho de Sintra o nosso cartão de pesames.

A MAÇONARIA INGLÊSA

DERAM-NOS os jornaes diários um telegrama de Londres que resa assim:

Londres, 1. - Nove mil franco maçons da Grande Loja Unida da Inglaterra receberam o rei Jorge VI, em Albert Hall, onde foi investido no cargo de Grão-Mestre. É a primeira vez que um soberano britânico recebe esta honra.

Eduardo VII e Eduardo VIII já tinham recebido aquela investidura antes da sua ascensão ao trono. Dêsde a fundação da franco-maçonaria inglêsa apênas três personagens receberam a referida dignidade: o duque de Connaught, o rei Oscar da Suécia e o príncipe herdeiro da Dinamarca, depois Frederico VIII. O rei Jorge VI e maçon dêsde os 18 anos e Grão Mestre de Middlessex dêsde 1924.

NAS ALTURAS...

O novo balão estratoférico com que o celebre professor Piccard tencionava subir a 40 quilómetros na atmosfera — e que há dias ardeu por completo — tinha custado uns 400 contos.

E tudo foi devorado num momento.

Apesar disso, informa *A República*, o velho Piccard e o seu ajudante Max Cosyns não desanimam. Querem construir outro balão. Afirmam que algum dia hão-de chegar a êsses 40.000 metros de altitude, abrindo novos horizontes ao problema da navegação aérea. Oxalá que sim. O progresso deve legar-nos muitas surprêsas!

UM «VELHO» JORNAL

EM França há mais de quatro mil jornais que diária e ininterruptamente se publicam. Alguns dêles são tão velhos como Matusalém, como por exemplo, a «Abelle de Estamps», que acaba de completar 125 anos de existência. O decreto imperial que autorizou a sua fundação foi assinado por Napoleão, em Março de 1813.

Ora, em Portugal onde há êsse número de jornais?

Claro está, num país em que há o *culto* de desprêso pelos intelectuais como poderiam multiplicar-se as *Gazetas*?

LIVROS NOVOS

«Os que arrancaram em 28 de Maio», por OSCAR PAXECO

APARECE-NOS um livro da Editorial Império com o título «Os que arrancaram em 28 de Maio», da autoria do ilustre jornalista e nosso amigo Oscar Paxeco. Devoramos essas duzentas páginas rápidamente.

Diz o autor que com o seu novo livro não teve a pretenção de fazer história sôbre a revolução nacional.

Adreditamos plenamente porque as muitas passagens do livro são falhas de permenores deveras interessantes que até própriamente os depoentes dêles se esqueceram bem como se esqueceram dos que «arrancaram a verdade».

Mas o interessante do livro é a série de civis e militares que nós nunca vimos arrancar e que aparecem de mistura com os que de facto arrancaram não só no 28 de Maio, mas também no 18 de Abril.

O sr. Oscar Paxeco foi ludibriado quanto aos civís e militares que entraram na célebre arrancada.

Misturar os homens da «laríngе» dos cafés de Lisboa com aqueles que trabalharam e arrancaram na Revolução Nacionalista é bastante duro.

Eu não quero ser ingrato ao sr. Paxeco que graciosamente inclui o meu nome de mistura com civís e militares de grande prestígio no país, o que confesso, me custa é que aereamente tivesse feito uma salsada com os que arrancaram e os que não arrancaram.

Mas custa tantô ver fazer injustiças, e por esse motivo é que eu, não venho protestar — mas venho dizer ao jornalista Oscar Paxeco que o seu livro vem com muito falta de verdades e pontos trocados, como muito bem se nota nos depoimentos que encerra.

Nesta ordem de consideracões, filhas da minha sinceridade, não pretendo, nem por vislumbre, *atacar* a nossa camaradagem.

Os obreiros de imprensa são sempre homens respeitáveis, aqui e em todo o mundo. Todavia a infanlibilidade existe. E por este motivo há *nuânces* na vida jornalística que fórçam a haver quisílias periódicas... São as faltas de pormenores.

Êste meu desassombro há-de perdoar o colega Paxeco.

Tristezas não pagam dívidas, segundo o velho anexim.

A bom entendedor...

Os chefes que depõem também já se esqueceram da série infinita de pormenores curiosos que contribuíram bastante para o sucesso do movimento.

Emfim! Belos companheiros que esquecidos, ainda estão firmes para defender e arrancar sempre pela Revolução Nacional.

Forsan et hacc meminisse juvabit.

CARLOS D'ORNELLAS

PROF. DR. FEZAS VITAL

Foi operado no Hospital de Santa Marta o notável mestre de Direito Administrativo da Faculdade de Direito e um dos brilhantes ornamentos da Câmara Corporativa da Assembleia Nacional.

A *Gazeta* deseja sinceramente as suas rápidas melhoras.

CRÓNICA INTERNACIONAL

ESTATÍSTICA DA GUERRA DE ESPANHA

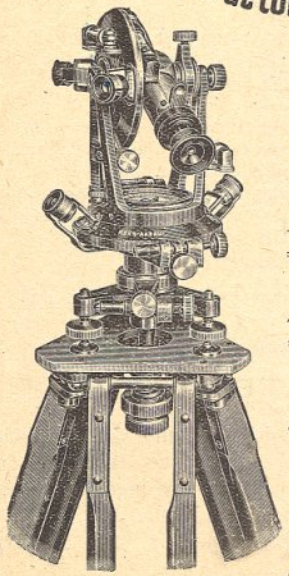
Com um ano de guerra verificou-se que o material recolhido pelas tropas nacionalistas e que pertencia às tropas vermelhas, é o seguinte:

Obuses e canhões, 267; morteiros de trincheira dos leves, médios e pesados, 283; metralhadoras, 671; espingardas metralhadoras, 553; espingardas de modelos variadissimos, 43.000; carabinas, 8.395; granadas de mão e bombas de aviação, 12.000; granadas de morteiros, 47.200; cartuchos, 18.348.000; «tanks», 25; carros militares de diferentes classes, 123; «tanks» inutilizados, mais de 100; aviões destruidos por aviões: seguros, 258; prováveis, 15 e duvidosos, 7; destruidos por canhões anti-aéreos: seguros, 16; atingidos e não derrubados, 12; que se passaram do inimigo, 8; fugidos do inimigo para o estrangeiro, 7; destruidos por bombardeamento no campo inimigo: seguros, 56; prováveis, 57; duvidosos, 9. Total: seguros, 355; prováveis, 52; duvidosos, 16. Além disso foram destruídos dois balões e um dirigivel.

TINTURARIA Cambournac
11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415
Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ta CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL
Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros
Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por êste processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Usai os produtos «ENCERITE» nos vossos soalhos e mobílias
A ENCERADORA, L.DA
dá orçamentos grátis para todo o paiz
LISBOA
Av. República, 47 - E - F
Telef. 4 3243
PORTO
Praça dos Poveiros, 110-1.º
Telef. 1 771

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Kern AARAU SUISSE
Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS DE PRECISÃO
Kern AARAU
TAQUEÓMETROS
ALIDADES
TEODOLITOS
BINÓCULOS
Vendas a retalho em tôdas as casas da especialidade
AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

SOCIED. INDUST.
Toldos e Encerados
Telf. 2 5357
R. Vale S.to António, 59
barracas, sombreiros, toldos, tendas, encerados, vestuário de oleado, etc.

PAPEL DE FUMAR LUCE
A. SALTO - TRIESTE
REPARAI QUE:
1.º — Com L U C E só se fuma o tabaco; o papel fica em cinza.
2.º — E' de todos o mais económico porque lhe mantem o cigarro acêso, sem fumar demasiadamente.
3.º — Mantem-lhe o cigarro limpo e branco até ao fim.

AGÊNCIA ALGAR
MODIFICANDO — CRIANDO
— EDUCANDO —
R. S. Nicolau, 13, 2.º
Tel. 2 9776
LISBOA

TEATROS E CINEMAS

CHUVA DE MULHERES, revista do «Eden-Teatro», original de Lopo Lauer, Almeida Amaral, Vasco Sequeira e Frederico de Brito, musicada por Carlos Calderon e Frederico Valério.

Talvez para que o público podesse inferir que a mola excitadora de todo o agradável conjunto da peça, comportada e distribuïda por dois actos, muito apreciáveis, fôsse a plástica femenina, deram-lhe os autores êste título, como poderiam ter dado outros, por exemplo: «encantos femenís» ou, melhor ainda: «Revista Nova».

De facto, a peça movimenta-se num rítmo de grande modernismo, realçado pelo admirável guarda-roupa e vistosos cenários, onde se enquadram umas dúzias de bonitas raparigas, de razoável plástica e exuberantes de mocidade.

Porém, a base primordial e bem flagrante de tôda a representação é a nota acentuadamente patriótica, mas servida ao público com inteligência e ponderação, sem excessos ridiculos, mas aparecendo vibrante e com caloroso entusiasmo, de molde a propagar-se aos espectadores que sempre souberam sublinhar com merecidos apláusos a louvável intenção dos autores.

A peça, além de alguns números de grande efeito, como por exemplo, «Romarias» conta também algumas rábulas interessantes, marcadas com feição jocosa umas, outras tendendo para o sentimentalismo, mas qualquer delas dentro de um equilíbrio muito aceitável. Quanto ao infalível quadro de comédia diremos que é de graça tão subjectiva que, consoante a interpretação dada, se poderá considerar como sinceramente ingénuo ou nitidamente escabroso.

Nesta revista que tem um conjunto de muito aceitável desempenho, sôbressaiem justamente nas várias modalidades do seu trabalho a arte incontestável de Maria das Neves, magistral no número «Maria do mar», a viveza exuberante de Eliza Carreira e o valor justificado de Luíza Durão que encarnou, no papel de «velhinha», o sentir elevado e patriótico de todo um povo que vibra de emoção, contente e satisfeito, por saber desviado dum mal traiçoeiro e eminente a sorte de um dos seus maiores.

Da comicidade irresistível de Costinha e dos papeis burlescos de Álvaro de Almeida, repletos de graça, destacamos a interpretação de «fadistas», graciosa e de bem observada «charge».

Santos Carvalho, no desempenho de animador da peça mereceu francos apláusos. Natália dos Anjos, cantou fados castiços, mas cantou-os bem, sem irritar os ouvídos, Laura Puchol, em «cravos de Espanha» não atingiu a suposição antevida, — pelo menos para nós — débil, com pouca vivacidade e sem um não sei quê a vincular a falta.

Grupos corais onde se evidenciava a quantidade de estreiantes na arte do exibicionismo. Bailados bons, música simples, agradável e de fácil assimilação, marcando pela feição popular a alegre «cantiga de Lisboa» que o público repetiu em côro inúmeras vezes. Casa ao máximo da lotação, empregadas simpáticas, solicitas e correctas.

Rezumindo: «Chuva de Mulheres» é uma boa peça que honra quem a subscreveu como autor e cujo exito antevejo de longa duração, motivo pelo qual de aqui apresento os meus parabens à empresa.

TIO XANDA

CARTAZ DE HOJE

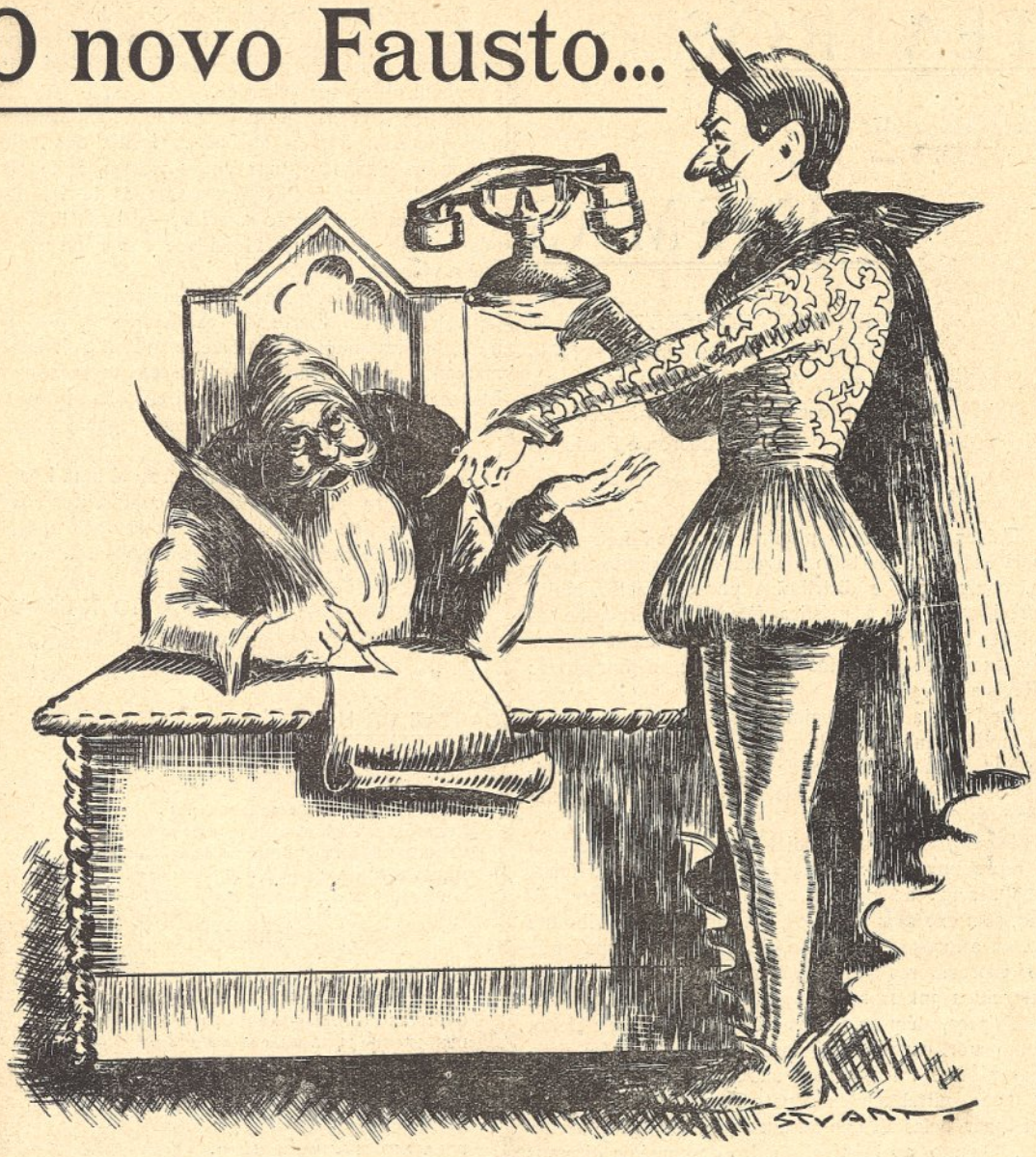
TEATROS

EDEN—20 e 45 e 25—«Chuva de Mulheres».
AVENIDA - 20 e 45 e 25—«Portugal está na moda».
VARIEDADES—21 e 25—«Riquezas da sua avó».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«A Senhora da Ataláia».
CAPITOLIO 21 e 25—Companhia Conchita Piquer.

CINEMAS

POLITEAMA—15 e 15 e 21 e 30—«A herança do milionário».
CONDES - 15 e 30 e 21 e 30—«A Revolução de Maio».
CAPITÓLIO (Terraço)—21 e 15—«Chuva de Mulheres».
LYS—15 e 21 e 15—«Aqueles olhos negros».
CHIADO TERRASSE—15 e 21 e 15—«Changai».
ODÉON—15 e 21 e 30—«Os noivos de Mary».
PALACIO—21 e 30—«Os noivos de Mary».
SALÃO PORTUGAL.
PALATINO—21—«O sonho eterno».
REX—15 e 21 e 15—«Sob duas bandeiras».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisço Sanches.
CINE-ORIENTE.
SALÃO EDIAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO—21—«Luses da cidade».
EUROPA—21—«A Severa».
BELGICA-CINEMA—Rua da Beneficência (ao Rêgo).
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA
BELÉM-JARDIM—21 e 15—«Nos bons tempos de Viena».
«STADIUM»-CINEMA (Algés).

O novo Fausto...



O comércio, velha instituïção secular, rejuvenesce, revivifica-se com o poder maravilhoso de um TELEFONE. Não mais comerciantes antigos e atrasados.

Dóravante comércio progressivo — e do Século XX! Tudo por 1 escudo diário...

SETE CATEGORIAS DIFERENTES A ESCOLHA DE CADA UM...

ESCREVA A

COMPANHIA DOS TELEFONES

R. NOVA DA TRINDADE, 43 — LISBOA