

24.º do 53.º ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1941

Número 1296

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

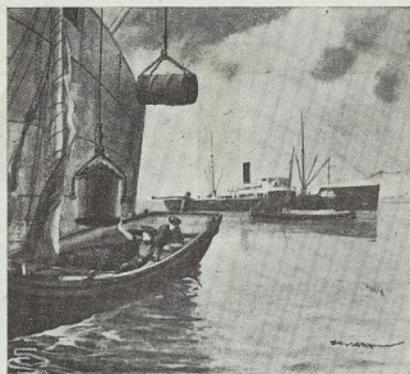
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158—LISBOA



Vista parcial da Ilha da Madeira, onde se realizam as Festas de Fim de Ano

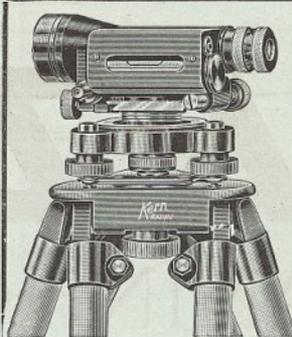


Alves de Carvalho

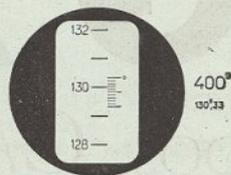
CARGAS E DESCARGAS

EMPREITEIRO DE ESTIVA
E
TRANSPORTES DE MERCADORIAS

Rua dos Remoçares, 6-1.º — Telef. 2 6909 — LISBOA



Kern
AARAL
SUISSSE



Os níveis **KERN** do recente modelo **NK** distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA
PEÇAM O FOLHETO **NK 393**

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª

BOVRIL

O reconstituinte ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS

4 ONÇAS

8 ONÇAS

16 ONÇAS

Mantém inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.ªs médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.ª — RUA DAS FLORES, 22 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 7520

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

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

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

1296

16-DEZEMBRO 1941

A N O L I I I

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

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
DR. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Costumes da Ilha da Madeira	615
Um lilyro notável do coronel Lopes Galvão — A Engenharia Portuguesa na moderna obra da colonização, pelo coronel de Eng.ª <i>Carlos Roma Machado de Faria e Maia</i>	617
Teófilo Braga, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	620
Comemorações do Tri-centenário da «Gazeta».	621
Linhas Estrangeiras	622
Há 50 anos	622
Sociedade de Geografia de Lisboa	622
A Guerra e os Caminhos de Ferro	623
Manuel Ribeiro	623
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	624
Parte Oficial	627





Costumes da Ilha da Madeira

UM LIVRO NOTÁVEL DO CORONEL LOPES GALVÃO

A Engenharia Portuguesa na moderna obra da colonização

Pelo Coronel de Eng.^o CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA

SÓ hoje, seis meses depois de me ter sido oferecido este magnífico livro, com uma elogiosa quanto imerecida dedicatória, que muito agradeço, a minha idade e padecimentos permitem que dêle faça um pequeno resumo. É um livro de 290 páginas, tão notável quanto verdadeiro pelos factos que descreve, e que, além de tudo mais, mostra a Portugal e ao mundo, que o estado português, até hoje, fez mais nas suas colónias, em trabalhos de engenharia, que a maior parte das outras nações, em árias idênticas, nas suas colónias, nações que estavam, até há pouco, sempre dispostas a dizer que Portugal nada fazia para desenvolver as suas colónias, e que por isso, e pela sua falta de meios, não tinha direito a conservá-las, quando na verdade os próprios estrangeiros da África do Sul, e outros me têm dito que só em estradas para automóveis se podia percorrer tôda a Angola e Moçambique, muito melhor que em quaisquer outras colónias africanas, pois quando ainda faltavam algumas pontes, em poucos rios, havia sempre neles barcas de passagem, para poderem transitar. Até no Niassa isso tinha lugar, desde o tempo da Grande Guerra.

Mostra este livro que em 31 anos, só desde 1877 até 1918, 52 notáveis engenheiros portugueses, todos educados em Portugal, e a maioria, oficiais de engenharia ou artilharia, morreram vítimas, mais ou menos, directas do seu serviço em África, além dos que ainda hoje estão vivos, e embora alguns já bem idosos. Creio que, no mesmo tempo, poucas ou nenhuma outras nações poderam dizer o mesmo.

Grande serviço prestou o Coronel Galvão, mencionando o nome e serviços principais de cada um desses engenheiros, que tanto trabalharam e se sacrificaram, para o desenvolvimento actual das nossas colónias, ou melhor Províncias Ultramarinas, pois elas fazem parte integrante e indivisível do actual Império Colonial Português. E o livro tem o grande merecimento de só falar dos outros, quando na realidade bastante tinha de dizer o autor do seu serviço, se tivesse querido falar de si. Mas fala só dos mortos, embora dos vivos, por

vezes, faça alguns elogios nas referências, muito para agradecer.

Começa por falar de Andrade Corvo, ministro do Ultramar, a quem se deve sem contestação o iniciado desenvolvimento das nossas colónias sob o ponto de vista da organização nelas dos serviços de engenharia.

A seguir refere-se, com detalhe, à modesta organização portuguesa das Obras Públicas em África, na Índia, Macau e Timor, na difícil escolha do seu pessoal, na indiferença inicial, que para esse serviço houve no Reino, o que levou o ministério de então à nomeação de homens novos, e alguns sem serem ainda conhecidos, mas que todos com o seu serviço se tornaram em grandes engenheiros, e por certo com mais vontade de trabalhar e de se tornarem conhecidos. Refere-se à escassa verba que havia para esses serviços, às reorganizações que foi necessário fazer, e às missões técnicas primitivas que se organizaram. As duas primeiras expedições foram dirigidas pelo Major Manuel Rafael Gorjão em Angola e ilhas próximas e Joaquim José Machado para Moçambique, Índia, Macau e Timor. Era demasiado para dois homens só dirigirem, mas apesar disso produziram uma soma de trabalhos monumental, que indica. Com respeito a Angola refere-se ao trabalho de Sarrea e Prado, que se pode chamar o nosso mais antigo engenheiro colonial, e que foi o primeiro técnico que começou em África os estudos de Caminhos de Ferro, e que no seu projecto desejava que seguisse de Luanda até à contra-costa. Visão insigne, e por então pouco prática, não só pelos nossos poucos recursos, como pelas dificuldades levantadas por outras nações, e que até hoje não pode passar de pouco além de Malange, embora posteriormente o seu estudo já esteja feito para seguir bastante para o interior.

Ao mesmo tempo seguia a expedição para Moçambique, dirigida pelo então major de engenharia Joaquim José Machado. Descreve o livro o que foi esta expedição, seu pessoal e seus elementos, e verbas extraordinariamente insignificantes, para o muito que havia a começar a fazer, e a obra que

esta expedição realiso. Nunca me esquecerei d'êste grande engenheiro com quem mais tarde trabalhei em Lourenço Marques, sendo êle Governador Geral, que sempre me dedicou grande amizade que eu entusiasmado por êle sempre retribui.

Depois de descrever resumidamente quais foram os primitivos trabalhos de engenharia dos portugueses em África desde os tempos da nossa influência, como nação na Abissínia, entre êles as duas pontes sôbre o Nilo ainda hoje existentes, às quais se poderiam juntar as fortalezas de Gondar, refere-se à colónia inglêsa do Natal de onde partiu o primeiro Caminho de Ferro em África em 1870 (sete anos apenas antes do primeiro nosso) e outros posteriores; refere-se aos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, começando pela célebre linha de Lourenço Marques ao Transvaal, estudo começado por Joaquim Machado com seus conductores, e que a pedido de Kreuger levou até Pretória, em território Transvaliano, por conta do Governô Português. Dêste serviço prestado aos nossos visinhos, sem dêles aceitar remuneração alguma, para si ou seus companheiros, levanta-se hoje como memória a cidade de Machado Doorp.

Passando a serviços feitos mais tarde, refere-se ao Caminho de Ferro da Suasilandia, que foi feito até à nossa fronteira por Lisboa de Lima; ao Caminho de Ferro de Xinavane, cuja construção foi já conduzida por Freire de Andrade, e cremos pelo autor do Livro; ao Caminho de Ferro do Vale do Limpopo e a outros Caminhos de Ferro da rêde de Lourenço Marques, entre eles o de Gaza e Inhambane, cujo início do Primeiro, de via estreita, me foi ordenado por Mousinho, tendo de o parar, logo que êste Heroi saiu de Comissário Régio. Segue-se o Caminho de Ferro de Quelimane, cujo primeiro estudo foi feito pelo engenheiro militar Moraes Sarmento, mas a sua execução não foi começada por êle. Posteriormente fez-se o estudo de outro traçado pelo engenheiro Delfim de Miranda Monteiro, porém como o livro o diz também êste Caminho de Ferro não foi principiado. Mais tarde em 1913 foi nomeado Director d'êste Caminho de Ferro o engenheiro Pedro António Alvares, que fez um projecto baseado no de Moraes Sarmento e tudo que se lhe seguiu vem descrito no livro a que nos referimos. O Caminho de Ferro de Moçambique foi projectado e começado a construir pelo engenheiro Miranda Monteiro e tem seguido por administração directa. A sua extensão é de uns 600 quilómetros, já projectados. Já serve hoje as povoações de Mconota, Nâmpula, Namicata, Ribaua, Namassura. Em Nâmpula foi fixada a capital do Niassa, e é já hoje iluminada a luz eléctrica. A rêde total ferroviária de Moçambique construída pelo Estado é hoje de 1.092 quilómetros. Refere-se a seguir a

outros estudos de novas construções ferroviárias, já efectuados. Passa a seguir a referir-se aos Caminhos de Ferro da Companhia de Moçambique. Foram estudados e construídos por Ingêleses. O Caminho de Ferro da Beira a Umtali, por Macequece, que liga a Rodésia com o Mar na Beira; o que liga com êste no Dondo, e atravessa o Zambeze na maior ponte ferroviária do Mundo, indo até Murraça. Vai ligar-se aos Caminhos de Ferro do Nyassland. Não foram construídos por portugueses, embora tivessem pessoal português na sua construção, mas o seu iniciador foi primeiro Joaquim José Machado e a seguir Paiva de Andrade. A última parte foi inaugurada em 1922. A extensão total em território português e de 1.670 quilómetros.

Segue-se neste livro o que se refere especialmente aos Caminhos de Ferro de Angola, começando pelo Caminho de Ferro de Ambaca. A êste respeito descreve o trabalho de Sarrea e Prado, de Arnaldo de Novais, adjudicado a Alexandre Perez, e a inauguração dos seus primeiros 45 quilómetros em 1888, e 4 anos depois inauguravam-se os restantes 508 quilómetros tendo de se continuar até Malange com os trabalhos de José Joaquim Peres, e de Armindo Andrade, que ainda seguiu mais para o interior com os seus estudos, acabando por ser vítima no estudo da descida de Tala Mungongo onde contraiu a doença que o vitimou. Termina o estudo com as modificações que teve esta linha até hoje.

Refere-se em seguida ao Caminho de Ferro de Mossâmedes, hoje construído até ao planalto de Huilla. Descreve os estudos que se fizeram até atingir o planalto; refere-se à viagem de Capelo e Ivens, aos estudos de Joaquim José Machado, aos do Engenheiro Tôrres.

Refere-se aos estudos do grande Engenheiro Costa Serrão em Benguela e desde lá até Caconda; ao estudo de uma cremalheira de Vila Arriaga ao Planalto que não chegou a ser construída, por várias indecisões do Governô quanto à sua urgência. Mas em 1933 as operações militares do General Pereira de Eça no Cuanhamo obrigaram a prolongar-se o Caminho de Ferro de Mossâmedes segundo o projecto do engenheiro Tôrres, mas a urgência e dificuldade era tanta, que teve de se abrir provisoriamente uma difícil estrada, em lacetes, que ligou a Bela Vista à borda da Chella. Mas foi finalmente o Engenheiro Pinto Teixeira que logrou levar o Caminho de Ferro ao Lubango contornando o Tolundo.

Êste engenheiro estudou por ordem superior a ligação ferroviária de Pôrto Alexandre e Baía dos Tigres com o planalto. Mas êsses dois estudos, aliás primorosos, tiravam a importância ao pôrto de Mossâmedes, cujo estudo se deve ao Coronel

Galvão e foi feito com o máximo critério, e uma solução bastante prática.

Segue-se de novo ao que respeita ao Caminho de Ferro de Benguela, que expõe detalhadamente, descrevendo os trabalhos de Roberto Williams a modificação na sua última parte do projecto Serrão, que ligava a Caconda. Este Caminho de Ferro é sem dúvida o que maior desenvolvimento tem, dado à colonização dos planaltos de Benguela e Bié, muito superior a tudo que se supunha primitivamente, e acabou por fazer a ligação do Lobito com a Catanga. Os estudos do Coronel Serrão só serviram entre Benguela e Repy, mas talvez ainda um dia venham a ser seguidos para evitar a cremalheira actual que foi ideia inglesa.

Segue-se no livro o que se refere ao Caminho de Ferro do Amboim, iniciativa da Companhia do mesmo nome, de 1922, e que liga o mar com uma região feracíssima e em que ainda trabalhou o engenheiro Tôrres. Seguem-se várias considerações a respeito dos estudos e projectos dos Caminhos de Ferro de Angola à cerca das quais muito colaborou o engenheiro Lopes Galvão quando inspector de Obras Públicas, mas a que por modéstia se não refere.

A extensão ferroviária de Angola é hoje de 2:318 quilómetros, o que já bastante representa.

Refere se depois aos Caminhos de Ferro da Índia e S. Tomé, e a seguir trata de progressos coloniais em face dos Caminhos de Ferro e à obra de engenharia portuguesa nos principais portos de mar das colónias, que cita, bem assim os engenheiros que mais nêles fizeram, os quais cita também.

Entre estes engenheiros sobressaem sem menosprezo dos outros cujo relato se vê neste livro, Santana Castelo Branco em Macau e Timor; Adolfo Loureiro em projectos em Macau; Hugo e Lacerda em Macau e Moçambique; Costa Sermão nos projectos do Pôrto da Beira e no de Lourenço Marques, no estudo já referido entre Benguela e Caconda, e especialmente no projecto do célebre guindaste que pode levantar vagon com 40 tone-

ladas de carvão e de ir cair num funil monstro para dentro dos porões dos navios, de cada vez, pesadêlo colossal da engenharia de Burban de Port Elisabeth e do Cabo. Não se esqueceu o autor de mencionar o projecto do pôrto de S. Vicente de Cabo Verde da autoria do General João de Almeida.

Por fim refere-se às grandes obras hidráulicas no Império Colonial citando a irrigação do Vale do Limpopo, projecto da autoria do Engenheiro Trigo de Moraes, e do Vale do Umbeluzi cujo autor não menciona. Refere-se mais a alguns trabalhos de irrigação, aos diques de Angola, aos trabalhos de irrigação da Índia, que muitos foram ordenados pelo Governador Joaquim José Machado, e executados e projectados pelo General Santana Castelo Branco, pelo tenente Vitor Veiga da Cunha, e pelo Capitão de engenharia Bessone Basto, que foi vítima do seu serviço.

Refere-se, a seguir, em resumo, ao aproveitamento das vias fluviais para a navegação e serviços hidro-eléctricos, e abastecimento de águas às povoações; termina este artigo com a grande obra das estradas que seria longo aqui especificar, mas que igualmente finalisa com a insuspeita opinião do redactor do «Natal Dayly News», que condiz com o que indico no principio dêste modesto resumo.

A última parte dêste livro refere-se aos obreiros do ressurgimento económico do Império Colonial Português.

Longo e demasiado para este resumo mencionar os nomes de todos que nêstes serviços cooperaram, e dos quais a maioria resumimos, no que fica apontado. Melhor do que os poderíamos mencionar detalhadamente, poderão conhecê-los os que desejarem ler este magnífico repositório dos grandes trabalhos coloniais da engenharia portuguesa. Os descritos são em número de 52 engenheiros que durante 31 anos e até morrerem entre os anos de 1877 e 1918, trabalharam para engrandecer o domínio colonial português.

O nosso número especial do Ano Novo

A todos os nossos colaboradores pedimos a fineza de enviarem os seus originais até ao dia 26 do corrente, e aos srs. anunciantes que também nos enviem os originais e gravuras a tempo de não atrasar o número especial que, a exemplo dos anos anteriores, estamos preparando para 1 de Janeiro de 1942.

Teófilo Braga

Por REBELO DE BETTENCOURT

I

É a 24 de Fevereiro de 1843 que nasce na cidade de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel, Joaquim Teófilo Fernandes Braga, que em 1859, aos 16 anos de idade, com o livrinho de líricas «Fôlhas Verdes», inicia a sua longa carreira literária com o nome simplificado e definitivo de Teófilo Braga.

Não é apenas por espírito bairrista de açoreano que estampo, logo no começo deste meu ensaio, referência à terra de nascimento do poeta da «Visão dos Tempos» e ao nacionalista da «História da Literatura Portuguesa». Reputo de capital importância para o estudo do escritor o conhecimento tanto da terra da sua naturalidade como da data do seu nascimento.

É no período áureo da vida económica e espiritual da Ilha de S. Miguel que Teófilo Braga vem ao mundo. Encontrava-se, com efeito, em plena actividade a grande geração, que ficou conhecida pela geração de José do Canto. Foi, na verdade, admirável essa geração, por todos os títulos ilustre, em que, com todas as características, se reflectiram e renovaram as qualidades de iniciativa e trabalho que tanto ennobrecem e distinguem os portugueses. Grande quer pelo número, quer pela qualidade, a ela pertenceram, entre outros, além de José do Canto, seu irmão, o historiador do «Arquivo dos Açores», Dr. Ernesto do Canto, Dr. Francisco Machado de Faria e Maia, Marquês da Praia e Monforte, António Borges da Câmara Medeiros, José Maria Raposo de Amaral, José Jácome Correia e Dr. Caetano de Andrade Albuquerque. Intelectuais e agricultores, deve-lhes a Ilha de S. Miguel inúmeros e inesquecíveis serviços. Cultivaram as letras e protegeram-nas e, como homens de iniciativa e acção, desenvolveram notavelmente a agricultura. António Feliciano de Castilho, que, durante alguns anos, viveu em S. Miguel, no desempenho do cargo de Comissário dos Estudos no Distrito de Ponta Delgada, lidou de perto e colaborou com esses homens ilustres. Na tradução das «Geórgicas», de Vergílio, o vernáculo e opulento mestre da lingua portuguesa deixou testemunho da sua viva admiração por José do Canto, a figura máxima, talvez, da notável geração micaelense.

De facto, José do Canto foi uma figura excepcional. Como artista, dota a Ilha com dois jardins maravilhosos, um em Ponta Delgada, outro nas Furnas; como homem de letras, reúne a mais com-

pleta e famosa camoneana do seu tempo; como agricultor e industrial, organiza a indústria do chá, tendo mandado vir, em 1878, directamente da China, dois técnicos especializados; empenha-se junto do Governo, pela livre cultura do tabaco; e, finalmente, é ainda por sua iniciativa e altas diligências que a Ilha lhe deve a construção do primeiro trço da doca de Ponta Delgada.

É nesse meio social rico e culto que nasce Teófilo Braga. Não foi somente Castilho que buscou o convívio desse meio, para lá também seguira e por lá terminou, tranquilamente, os dias da sua existência, o Padre Joaquim Silvestre Serrão, um dos nossos maiores compositores musicais e cujas «Matinas» exerceram profunda e salutar influência naquêlo que mais tarde havia de escrever a «Visão dos Tempos».

Não deixa de ser curioso lembrar também que na mesma cidade de Ponta Delgada, num período curto de dez anos, nascem algumas das maiores figuras nacionais. Em 21 de Julho de 1840 nasce o eminente orador, prosador e polemista, cónego Sena Freitas; em 18 de Abril de 1842 nasce Antero de Quental, um dos nomes de maior projecção no mundo culto; em 24 de Fevereiro de 1843 nasce Teófilo Braga; em 7 de Novembro de 1849 nasce Hintze Ribeiro, uma das mais nobres figuras da monarquia constitucional, e em 12 de Junho de 1850 nasce Roberto Ivens que, na companhia de Brito Capelo, faz a travessia de Luanda a Moçambique, numa extensão de 4.500 milhas, entre elas 1.500 de sertão, nunca antes atravessado por europeus.

Filho duma açoreana, D. Maria José da Câmara Albuquerque, natural da matriz da Senhora da Assunção, da ilha de Santa Maria, e dum continental, natural de Braga, Joaquim Manuel Fernandes Braga, Teófilo deve, talvez, à circunstância deste cruzamento a força e a originalidade do seu carácter de lutador e do seu temperamento de homem de letras. Idêntica circunstância se verifica em Antero de Quental, filho dum açoreano e duma senhora do Continente. Os genealogistas descobriram, por sua vez, que, tanto pelo lado materno como pelo lado paterno, o Dr. Teófilo Braga era de ascendência real. Isto é um pormenor de certo interesse, com o seu quê de irónico, na vida e na acção dum republicano indefectível.

A precocidade literária de Teófilo, que se manifesta aos 14 anos com a poesia «A canção do guerreiro», é amparada e estimulada pelo continental Francisco Maria Supico, farmacêutico, que preenchia as suas horas vagas com o exercício, que foi longo e brilhante, do jornalismo, e com o estudo da história local de S. Miguel. É por intermédio de Supico que Teófilo toma contacto com o público; é quasi sob a sua direcção e conselho que o jôvrem poeta se embrenha na leitura das obras de Garrett e dos clássicos; é por apresentação sua que o visconde da Praia se interessa por Teófilo e custeia a

edição das «Fólias Verdes»; é ainda por sua apresentação que o j6vem escritor trava conhecimento, ao vir para o Continente, com o bibli6filo Francisco Inoc6ncio da Silva. No convívio e na amizade de Supico e Inoc6ncio é que Te6filo toma g6sto pelos assuntos eruditos. Quanto à suas tend6ncias artísticas, elas s6o provocadas e estimuladas pela m6sica religiosa do Padre Serr6o, natural de Set6bal e que fixara resid6ncia em Ponta Delgada.

É o pr6prio Te6filo quem o confessa, num artigo publicado em 1906, na revista «Arte Musical»:

«Eu tinha ouvido cantar todas as *Matinas* de Serr6o, desde 1854 a 1860, dos meus onze aos dezasseite anos. Estava em um estado de esp6rito sob a press6o de uma madrasta que me brutalizava, e a forçada concentraç6o subjectiva fazia-me sentir o encanto consolador daquela m6sica. N6o estava em idade de compreend6-la; mas é certo que, em todos os transe da vida, nunca se me apagaram aquelas reminisc6ncias vivas, nem se extinguiu a sua resson6ncia psíquica.»

E noutro passo do seu artigo, acrescenta:

«...ainda me canta na alma o solo de tenor — *Quae est ista, quae ascendit sicut luna*, seguindo-se um grande coral com express6o de assombro; e o vers6culo *Electa*, em c6ros, sucedendo-se como a repercutirem-se no emp6reo, nas *Matinas da Conceiç6o*. Recordo-me sempre com com6ç6o de um solo de tiple, de uma ternura incompar6vel, destacando-se da chusma — *Oh vos omnes qui transitis*, em que a frase *si est dolor simili* suscita na melodia uma express6o pungent6ssima. Nas *Matinas de San Sebastião*, nunca ouvi o solo de baixo — *Descendit in foveam*, que n6o visse como que representada a descenç6o do corpo inerte do M6rtir ao fundo da cova l6brega e escura. O compositor era aqui, nestes efeitos descritivos, um poeta. No convento das Freiras da Esperanç6a, ouvi bastantes vezes cantada a Antifona *Sub tuum praesidium* com a mais empolgante ternura das vozes femininas, dando à emoç6o religiosa a completa efus6o da piedade».

Foi assim, no not6vel meio social da pequena cidade de Ponta Delgada, constitu6do por agricultores e homens de letras, por eruditos e artistas, que se revelou o talento proteiforme de Te6filo Braga.

Quando, em 1861, aos 18 anos completos, Te6filo sai de Ponta Delgada para vir estudar em Coimbra, traz consigo, embora esboçado a traços largos, um programa de vida e um programa liter6rio.

O seu açorianismo e a sua admiraç6o por Garrett fazem d6le um *tradicionalista* e um *nacionalista*; a paix6o pela m6sica acompanha-o e ampara-lhe, até ao 6ltimo per6odo da vida, o seu sonho de beleza; o seu convívio com Francisco Maria Supico, despertando-lhe o entusiasmo pela erudiç6o, faz d6le o grande historiador da literatura portuguesa. Em verdade, Te6filo Braga foi um produto do seu meio social e das primeiras influ6ncias que recebeu.

Comemorações do Tri-centen6rio da «Gazeta»

Por iniciativa do Sindicato Nacional dos Jornalistas, realizaram-se as comemorações do Tri-centen6rio da «Gazeta». A maior parte dos nossos jornais di6rios organizou, nas suas respectivas sedes, interessantes exposiç6es, que nos colocaram diante da hist6ria evolutiva de cada um d6les e da aç6o que puderam exercer durante a sua exist6ncia. Fez-se hist6ria do passado e fez-se hist6ria do presente. E pudemos ver, em piedosa homenagem, alguns aut6grafos preciosos de antigos e gloriosos vultos da Imprensa, que t6mb6m deixaram na Literatura um grande lugar.

Dois 6rg6os da Imprensa, o *Jornal do Com6rcio*, a caminho de 90 anos de actividade, e a *Revista Militar*, a mais antiga revista do pa6s ainda em publicaç6o, mereceram, da C6mara Municipal de Lisboa, a justa homenagem de duas l6pidas comemorativas, tendo sido colocada uma no pr6dio n.º 140 da antiga rua dos Algibebes, hoje rua de S. Juli6o, onde esteve instalada a primeira redaç6o do *Jornal do Com6rcio*, e outra no pr6dio n.º 6 da rua Nova da Trindade, que antigamente se chamava travessa do Secret6rio de Guerra, onde esteve instalada a primeira sede da *Revista Militar*. A essas duas homenagens da C6mara Municipal estiveram presentes representantes da Imprensa de Lisboa, P6rto e prov6ncias, e muitas individualidades civis e militares.

Aproveitamos 6ste ensejo para agradecer, muito reconhecidamente, ao sr. coronel Pires Monteiro as palavras elogiosas e amigas que, por ocasi6o do descerramento da l6pida na primeira sede da *Revista Militar*, e ao fazer refer6ncia às revistas do pa6s, dirigiu à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

* * *

No s6bado, 6 do corrente, o Venerando Chefe do Estado recebeu, no Pal6cio de Bel6m, alguns dos mais antigos jornalistas, que se fizeram acompanhar pelos membros da comiss6o administrativa do Sindicato Nacional dos Jornalistas. Depois de dirigir algumas palavras de alto e carinhoso apreço à Imprensa e aos jornalistas, Sua Ex.ª declarou que, por proposta do sr. Ministro do Interior, 6cava de condecorar com a Ordem de Cristo, 7 jornalistas, que exercem activamente a profiss6o h6 longos anos: Engenheiro Fernando de Souza, nosso querido director, com o «Grau de Comendador»; Tito Martins, sub-director de *O S6culo*, com o «Grau de Comendador»; Aprigio Mafra, chefe da redaç6o do *Di6rio de Noticias*, com o «Grau de Oficial»; J6lio Oliveira, de *O Primeiro de Janeiro*, com o «Grau de Oficial»; e Rafael Ferreira, Jaime Valente e Sebastião Saraiva, de *O S6culo*, com o «Grau de Cavaleiro». A todos as nossas felicitações, em especial ao sr. Comendador Fernando de Souza, nosso ilustre director.

Linhas Estrangeiras Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Dezembro de 1891)

BRASIL

O Brasil e o Paraguai firmaram recentemente alguns tratados de alta importância para o seu intercâmbio comercial. Um desses tratados refere-se à criação da marinha mercante brasileiro-paraguaia, o outro relaciona-se com a construção duma linha de caminho de ferro, de Concepcion a Pedro Juan Caballero, com que com o Paraguai abrirá uma nova saída para os seus produtos destinados ao país vizinho.

Falando a um representante da Imprensa, o sr. Navio Ramon Martinho, Ministro das Obras Públicas do Paraguai, fez interessantes declarações de que arquivamos o seguinte:

«A construção da nova via-férrea representa uma velha aspiração do nosso país, pois ela significa a abertura duma porta de saída para os nossos produtos sem necessidade de nos limitarmos à rota fluvial. Entre as obras de que o Paraguai necessita, esta é uma das mais urgentes, e daí a magnitude do referido tratado que, em breve, será convertido em realidade, graças à política de «boa vizinhança», que com tanta eficácia realiza o presidente Vargas. E é por ela que ainda estamos empenhados em que o caminho internacional, que no momento somente chega até Vila Rica, possa algum dia atingir as fronteiras do Brasil, criando assim uma nova rota para a vida de nossas relações. Nenhum esforço parecerá excessivo ao governo de que tenho a honra de fazer parte, a fim de transformar esse projecto em realidade».

Mais uma vez se verifica que o caminho de ferro continua a ser em cada país um dos maiores factores do seu desenvolvimento económico.

ESPAÑA

O decreto de 26 de Setembro, pelo Ministério das Obras Públicas, elevou as tarifas ferroviárias para o serviço de passageiros e mercadorias. Assim, as tarifas para passageiros de primeira classe foram elevadas a vinte e cinco por cento; segunda e terceira classe a quinze por cento.

As mercadorias sofrem o aumento de 25% excepto o azeite, arroz, açúcar, carnes frescas, cereais, frutas frescas e secas, farinhas, hortaliças, ovos, leite, legumes frescos e secos, batatas e peixe, que passam a ser aumentados em cinco por cento.

Estas tarifas entraram em vigor no dia 23 de Outubro.

INGLATERRA

Acabam de ser apresentados ao parlamento inglês 3 projectos de lei para a construção de caminhos de ferro eléctricos, num percurso total de 24 milhas.

Linhas portuguesas

Linha do Pungue. — Foi entregue no dia 11 ao governo inglez o projecto d'esta linha, satisfazendo-se assim ao estipulado no contracto.

Sul e Sueste. — Parece que em 1 de janeiro começarão a vigorar n'aquellas linhas as novas tarifas de passageiros de que demos noticia no nosso n.º 91.

Comboios tramwais. — Já foi approvada pelo governo a tarifa para estes comboios, na linha de cintura de Lisboa. E' a que ha pouco publicámos, e daremos como annexo logo que o serviço principie.

Beira Baixa. — Foi dispensado do serviço de Fiscalisação d'esta linha, sendo elogiado pela forma porque desempenhou estas funcções, o sr. Gabriel Russel, encarregado da exploração em Abrantes.

Ascensores de Lisboa. — A companhia resolveu que os policias, nos seus carros, paguem como qualquer outro passageiro.

Achamos muito bem entendido, não só porque o logar da policia é nas ruas e não dentro dos vehiculos, onde só deve ir quando reclamada a sua presença, como porque assim se evitam abusos que tanto se repetem nos outros carros, com prejuizo do publico.

Sociedade de Geografia de Lisboa

Em 11 de Novembro último completaram-se 66 anos sobre a fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa. São 66 anos preenchidos por uma actividade admirável, tocada do mais puro e ardente patriotismo. Fundada por Luciano Cordeiro e um grupo de patriotas — por sentimento e cultura — com o fim de se criar e fortalecer uma consciência colonial, esta notável instituição tem sido, através das suas conferências, dos seus estudos, das suas exposições e do seu «Boletim», não só um instrumento de alta cultura mas também um instrumento da unidade nacional e do prestígio do país em terras estrangeiras.

O programa de Luciano Cordeiro, quando êste homem eminente morreu, não ficou nem interrompido nem esquecido: mãos piedosas de bons portugueses o tomaram e ampararam, e trouxeram-no até nossos dias. A semana das Colónias não é mais do que o desenvolvimento e actualização do testamento patriótico de Luciano Cordeiro.

As figuras mais eminentes de Portugal e do estrangeiro têm dado a sua colaboração à Sociedade de Geografia. Fundada, como já dissemos, por Luciano Cordeiro, de entre os seus sucessores não podemos esquecer os nomes gloriosos e respeitáveis dos que foram seus continuadores, como o almirante Ernesto de Vasconcelos, o conde de Penha de Garcia, que ninguém recorda sem uma viva saúde, e, agora, a pessoa ilustre do sr. conselheiro João de Azevedo Coutinho, e o secretário geral, sr. coronel Lopes Galvão, um e outro colonialistas de subido valor e conhecedores, como poucos, dos grandes problemas imperiaes.

Bem haja a Sociedade de Geografia de Lisboa pela sua obra, realizada durante os 66 anos da sua existência. Foi ela quem nos deu uma mais ampla consciência do nosso império e do nosso valor. Os povos só são verdadeiramente fortes quando têm a consciência exacta do seu destino e da sua história.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLIII

A «D. N. B.» foi informada de fonte militar: «Aviões alemães interromperam a chegada de reforços soviéticos em vários locais. 220 veículos, 12 carros, 4 canhões e 10 canoas pneumáticas foram destruídos. Durante ataques contra a rede ferroviária, foram interrompidas sete linhas principais, 29 combóios avariados, dos quais 12 com bombas incendiárias, podendo contar-se com a sua perda. Sete estações, depósitos e armazéns foram danificados ou incendiados. Uma ponte importante de caminho de ferro foi igualmente destruída. Também no sector da batalha de Leninegrado aviões alemães de combate bombardearam vários combóios e destruíram certo número de vagões. Na «frente» Norte a via férrea de Murmansk foi interrompida em vários pontos».

— A «E. T.» diz que, no ataque ao território do Reich, os aparelhos britânicos causaram grandes destruições, explosões e incêndios. Várias fábricas foram atingidas directamente, assim como linhas ferroviárias e depósitos de combustíveis e munições. Nas docas de Cherburgo, também se registaram grandes explosões e incêndios. Dois barcos foram atingidos.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte comunicado da R. A. F. no Próximo Oriente:

«Bombardeiros pesados da R. A. F. efectuaram, com êxito, um ataque ao pôrto de Bengazi. Reberentaram bombas no molhe da Catedral e sobre objectivos na cidade. O pôrto foi novamente atacado por aviões sul-africanos. Caíram bombas num desvio de caminho de ferro, perto da sede do governo, enquanto outras destruíram oficinas e instalações de caminho de ferro. Irromperam incêndios em fábricas e foram também atingidas instalações militares. Foram atacadas por hidroaviões as baterias costeiras de Bardia e a aviação naval bombardeou também uma concentração de munições, perto do aerodromo de Gambute. Estas concentrações foram, novamente, atacadas por bombardeiros médios da R. A. F. Foram alvejados com tiros de metralhadora veículos de transporte nas estradas costeiras do golfo de Syrte, tendo sido atingidos vários veículos. Um combóio de mercadorias, perto de Cotrone ao Sul da Itália, foi pelos

MANUEL RIBEIRO

Em pleno vigor mental e numa idade que nos dava o direito de esperar ainda mais um longo período de actividade, pois apenas contava 62 anos, faleceu o ilustre escritor Manuel Ribeiro, cuja obra, principalmente de «A Catedral» em diante, enche de singular beleza a literatura nacional. Tendo sido um dos mais ardentes propagandistas de extremas ideias revolucionárias, Manuel Ribeiro, que era, no fundo, um sentimental, um verdadeiro poeta (embora só escrevesse em prosa) converteu-se ao catolicismo, sinceramente, não só como escritor mas também como praticante. O seu romance «A Catedral», que marca o início da sua fase católica, é uma verdadeira maravilha literária. Os outros livros, que se lhe seguiram são documentos da sua sensibilidade e das suas notáveis qualidades de prosador.

Com Manuel Ribeiro desaparece uma das maiores figuras literárias do nosso tempo.

Através do Atlântico

Por lapso da revisão, saiu errado o sub-título deste interessante artigo, da autoria do sr. eng.º Américo A. Vieira de Castro, publicado no nosso número anterior. Assim, deve ler-se: «Economia e prestígio» e não como lá está.

Mais uma vez, que esta falta nos seja relevada.

ares, em virtude da acção de bombardeiros médios da R. A. F.. A estação de caminho de ferro e uma ponte nas proximidades desta cidade foram atingidas directamente. Todos os nossos aviões regressaram destas e doutras operações».

— A «O. F. I.» diz que em frente de Leninegrado, as tropas alemãs que cercam a cidade, a perto de 30 quilómetros de distância, conseguiram repelir uma tentativa de desembarque. Na «frente» finlandesa, as tropas do marechal Mannerheim que tentam a progressão ao longo do caminho de ferro de Murmansk, depois da tomada de Petrozavodsk, avançaram cerca de 100 quilómetros, nos últimos dias. Atingiram a cidade de Paatene, a 60 quilómetros a Oeste daquele caminho de ferro.

— Por informação da «E. T.» sabe-se que foram efectuados violentos bombardeamentos contra Tripoli, Bengasi, El Temimi, Bardia (Líbia) e Heraklion e Baía de Suda (Creta). No «raid» a Tripoli, foram atingidos em cheio edifícios ferroviários, depósitos de locomotivas e cais de mercadorias. Em Bengasi, foram bombardeados os navios ancorados e os edifícios do pôrto.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Três raparigas de agora... no AVENIDA

O original de Suarez de Deza estreado no teatro Avenida em 12 de Novembro de 1941 foi traduzido e adaptado à cena portuguesa por Fernando Santos e Almeida Amaral. Não conheço esta obra, mas, estou quasi convencido que os tradutores-adaptadores, ambos homens de teatro, conhecedores do «seu officio», fizeram como às vezes fazem os poetas: aproveitam as liberdades poéticas e vá de transigir com os gostos do publico.

O primeiro acto é francamente bom, o que se chama um acto em cheio. E esperámos que o segundo e o terceiro se mantivessem no mesmo nível. Mas, pelo contrário, descaem um pouco. Não é que não interessem a plateia, mas é que o primeiro é de comédia e os outros dois roçam já pela farça, e portanto pelo imprevisito e um tanto ou quanto pelo disparate.

Baseando-se no velho ditado «rindo castigat mores», a peça do Avenida é séria, mas, está cheia de verdades, ditas a rir, e alguma coisa delas há-de ficar. Trata-se de uma interessante «charge» à vida dessas raparigas que, usurpando o lugar dos homens, se metem no jornalismo, na política e no comércio. Não têm vontade própria, é certo, vêem que o sexo forte está muito diminuído aos seus olhos, por isso lutam, e algumas vencem, valha a verdade.

Essas raparigas, algumas trabalham para se poderem sustenter, mas a maioria é apenas para o luxo. Não é o caso das «3 raparigas de agora» do Avenida. São três irmãs, que traham fora de casa, debaixo das indicações da mãe, bastante conhecedora da vida e do mundo, que, com os seus conselhos, lhes ensina a maneira de triunfar. São elas que sustentam esta mãe e mais um irmão, autêntico cretino, que nada sabe fazer, e que, como muitos outros que há por aí, vestem bem, calçam melhor, autênticos manequins que se roçam pelas esquinas à procura de um casamento rico, não se importando com a idade da que há-de ser futura companheira. O que é preciso é dinheiro, para se poderem manter de corpo ao alto, sem nada produzirem.

Na peça aparece um primo milionário, vindo da América que se propõe casar com uma delas, visto ser solteiro, mas com a condição de, se casar, fazer entrar nos eixos a família. Esse casamento realiza-se e quando a gente ia saborear a

reviravolta dos personagens, eis que termina a peça, passando as raparigas a fazerem a vida de mulheres e adinheiradas, com o dinheiro do milionário, e o rapaz, pouco dado ao sexo fraco, passa a trabalhar, por obrigação.

Tudo isto se passa nos três actos, numa cena única interessante e chega-se à conclusão de que o «homem deve ganhar o pão com o suor do seu rosto» e a «mulher está destinada, pela natureza, a ser «esposa e mãe».

Espectáculo que todos podem e devem ver, e aqueles que são da qualidade dos personagens da peça, facilmente, enfiarão a carapuça e poderão ver ao espelho a figura que fazem na vida diária e mundana.

O desempenho foi muitissimo homogéneo. Em primeiro lugar coloco Maria Matos, que, trabalhando num papel sério, deu enorme relevo à sua «D. Helena», criticando, com bastante ironia e graça, os desmandos da sociedade, moderna e antiga. Representou como verdadeira mestra que é. A seguir Amélia Pereira, que foi formidável. Tem uma figura que a ajuda imenso a desempenhar o papel de «D. Glória», velha, mas gaiteira, a autêntica menina arrebicada, cheia de porcarias na cara e de anos de idade. Tõda a sua interpretação é perfeita, ridicularizando essas velhas-meninas que por aí abundam, à espera de poderem casar com rapazinhos novos, e cuja vida se limita a bailes, jantares concertos e chás. Depois Assis Pacheco, de grande cuidado na confecção do personagem «Nicolau», americano, solteiro e ainda por cima milionário. No entanto não é crível que uma pessoa vinda de um país civilizado e adiantadissimo, ainda creia em bruxedos. Mas, enfim, adiante.

Maria Helena, Georgina Cordeiro e Aida Ultz, respectivamente nas três Marias, Antónia, Luiza e Isabel, são as «três raparigas de agora».

A Maria Antónia dedica-se ao comércio, por ser a mais esperta. A Maria Isabel dedica-se ao jornalismo, se bem que seja sua mãe, quem lhe de os tópicos para os artigos, cujo sentido ela não entende ou com o qual não concorda. A Maria Luiza, essa faz conferências em salas ou pela rádio, invertendo o sentido das palavras que a irmã jornalista emprega. Enfim, três raparigas que trabalham, bem ou mal, mas somente a comerciante é que triunfa na vida.

Maria Helena representou muito bem tõda a sua parte. Georgina Cordeiro, apesar de possuir um físico que nada tem de rapariga, deu tõda a expressão ao seu papel. Aida Ultz, achei-a bastante sacudida, defeito que lhe notei no «Gonzaga». Bem sei que esta artista tem variado de géneros de teatro, por isso não admira que alguns defeitos do género «revista» ainda estejam arregaçados à sua pessoa.

Lucia Marianni, foi uma «cocotte» elegante e finória que,

com os seus ademanes e atitudes, consegue despertar os ciúmes daquela que mais tarde é a esposa do Nicolau. Eunice Colbert na «Rosalina», foi uma criada graciosa e gentil, muito feminina nas suas atitudes, tendo feito com graça a cena com «Tininho».

Este papel é interpretado muito bem por Alvaro Benamor, dando-lhe toda a naturalidade e vincando o ridículo da sua personagem. Alfredo Ruas, no «Saturnino» foi o actor correcto, de esplêndida caracterização e composição da figura. Não era, a meu ver, necessário este personagem. Se elle próprio confessa que é um «aldrabão» que não tem fluido magnético, mas que se aproveita da fraqueza de Nicolau, fraqueza imprópria de quem viveu bastantes anos na América, para que faz aquelas «momicas» no fim, quando segue com insistência a «D. Glória»? Este personagem, como acima escrevo, não era preciso, a não ser para provar mais uma vez quão grande é o valor de Alfredo Ruas, não só como actor, mas como compositor de tipos.

E, quando saímos do teatro, devemos concordar que a educação antiga, a chamada educação «bota de elástico» era muito superior e muito mais sólida do que a actual. E se os nossos antepassados saíssem dos túmulos, para lá voltariam outra vez, admirados de ver coisas que nunca tinham visto e que nós nunca julgámos ver na mocidade moderna.

Encenação esplêndida de Maria Matos.

Leonor de Teles... no D. MARIA

O teatro Nacional inaugurou muito tardiamente a época de inverno, quando, vendo bem as coisas, devia ser o primeiro, para dar o exemplo. Estou no entanto convencido que não foi por vontade da empresa arrendatária Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, que essa inauguração teve lugar em 14 de Novembro de 1941.

Conforme está estabelecido a primeira peça a representar é do género histórico e por isso foi-se buscar aos arquivos do teatro a magnífica peça de Marcelino Mesquita, «Leonor de Teles» a primeira que elle escreveu para ser representada numa recita de caridade por estudantes e tão boa ou tão má ella é que ficou pertencendo ao repertório de fundo do nosso primeiro teatro de declamação.

Está vista e revista, tão inúmeras têm sido as suas representações, mas, é sempre aplaudida e uma das mais rendosas para as bilheteiras. Marcelino Mesquita foi um dos mais talentosos escritores dramáticos portugueses e um dos mais festejados pelo público, conseguindo no teatro sucessos que outros, talvez com mais poesia, não alcançaram.

No papel principal «Leonor de Teles» a grande actriz Palmira Bastos, que tem bastante público feminino que a aplaude sinceramente. No público masculino também Palmira encontra admiradores inúmeros do seu talento e da sua probidade artística. Além de ser uma grande actriz, conhecendo todos os segredos da sua arte tão difficil, tem uma maneira de articular, inflexionar, gesticular e representar que, infelizmente, vai rareando nos nossos theatros.

Não se afasta um ápice do papel que encarna e representa sempre com verdade e não faz da sua arte um comércio mas sim um sacerdócio. Não se importa com os gostos do público com o qual não transige e por isso é admirada, respeitada e aplaudida. Em qualquer género de teatro, desde a opereta à revista, desde a alta comédia ao drama, é a grande actriz de sempre, de uma naturalidade extraordinária, possuidora de uma figura insinuante, rosto expressivo, voz terna e melodiosa que cativa e encanta todos os espectadores.

Se assim não fosse, como poderia ella interpretar a figura de «Leonor de Teles» por quem D. Fernando se apaixonou? É preciso realmente ter muito talento para poder, apenas com a caracterização, dissimular a idade da personagem. E a caracterização de uma senhora, sendo simples é muito difficil. Para o homem há além do «baton», a cabeleira, os bigodes, as suíças,

a barba toda, etc. etc. Enquanto que a senhora sómente pode disfarçar o rosto com o «baton» e com a cabeleira.

O tempo não perdoa. Passa por cima de nós e deixa vestígios. No entanto Palmira Bastos vence com galhardia todos os escolhos que se apresentam no seu caminho, defendendo-se briosamente, dando-nos a illusão, que o teatro é tudo, e por isso se impõe ao respeito e à consideração dos colegas e do público que vêem nela apenas uma enormíssima, uma colossal, uma extraordinária actriz.

Tem categoria sufficiente para regeitar qualquer papel, mas, disciplinada como é, aceita todos os papéis que lhe entregam, e faz o possível para os viver e para transmitir ao público toda a verdade que eles encerram, sem sofismas. Por isso não admira que o seu trabalho na «Leonor de Teles» fosse notável como o são todos aqueles que ella interpreta.

Nos outros papéis principais Raúl de Carvalho, João Vilaret, Samuel Diniz e Igrejas Caetano. Todos se mostram dignos do nome que possuem no teatro. Artistas correctos, conscienciosos, trabalhando por amor à arte, receberam aplausos merecidíssimos.

Maria Paula, Maria Brazão, Vital e Mário Santos, Pedro Lemos, Virgílio Macieira, José Cardoso, Joaquim Figueiredo, Henrique Santos, num conjunto harmónico trabalharam o melhor que souberam e puderam.

E, como se trata de uma reprise, não me alongo mais. Felicito no entanto Amélia Rey Colaço e Robles Monteiro, por já terem inaugurado a época.

Manda ventarolas... no MARIA VITÓRIA

Esta revista tem 2 actos e 20 quadros, originaes de João Nobre e Cordélio de Oliveira, com música de Jaime Mendes e Frederico Valério.

Os moldes em que assenta esta revista são diferentes dos habituais, se bem que as características sejam idênticas. Música agradável, alegre e saltitante, cenários e guarda roupa bonitos e de efeito, números de fantasia, cómicos, sentimentais e patrióticos, tudo em grande profusão.

Seria de aconselhar contudo que o qualro de abertura tivesse mais vida. Por exemplo: trocá-lo com o da «Brasileira» em que Carmencita Aubert se assemelha à Carmen Miranda.

Este espectáculo, cuja única pretensão é agradar ao público, tem a vantagem de não apresentar a tão estafada «canção nacional». Felizmente não há fadinhos choradinhos e piegas. Aqueles que se apresentam são vivos, alegres e saltitantes como os cantados por Carmencita Aubert e Ermilda de Sousa; engraçados e cómicos como o de Teresa Gomes, que interpreta uma «charge» à letra manhosa d'esses fados que se exibem nos retiros, donde se prova que esse fado não é mais do que uma série de incongruências com música. Berta Cardoso está integrada na revista. Canta uma canção patriótica alusiva à partida dos nossos bravos soldados para as ilhas e faz uma imitação de artistas nossos conhecidos. Começa pela de Ercília Costa que não é má, segue-se a de Maria das Neves que é perfeita. Depois a de Luiza Satanela que é boa, e finalmente a de Hermínia Silva, um pouco infeliz. Devia começar pela Ercília, depois a de Satanela e terminar com o de Maria das Neves, pondo de parte a de Hermínia.

Os números de êxito são muitos. Por exemplo: Melodia Eterna, Fadista Espanhola, Brasileira, Mexicana, Folião, Trocantes, Levy Anas, Canção de Portugal, Mulher do Povo, Fado a nove, Cidadão Pacifico, Desportista, Maluquinho (charge magnifica ao café Cristal), Sá Mouco. Há também a salientar a intervenção de Lucy Snow em dois bailados de fino recorte e das reparigas e rapazes, sendo estes últimos magníficos «sapateadores» tudo isto debaixo da direcção competentíssima de Rosa Mateus e Janou.

Alvaro de Almeida compadriu com muito acerto toda

a revista. Parece-me que é a primeira vez que vejo este artista num papel de compadre.

Carmencita Aubert eleva a a estréla da companhia tem muitíssimos papéis a seu cargo e todos para o seu feio artístico, exceto o «fadista espanhol» que lhe não está a carácter.

Teresa Gomes, como sempre, impagável. Tem uma naturalidade e comicidade flagrante. Faz rir o público a valer. A maneira como ela interpreta o «Troca-Tintas», ou seja a «charge» à letra do fado é deveras curiosa.

Berta Cardoso, com a sua voz quente e pastosa, ouviu estrondosas ovações na «Canção de Portugal» e nas imitações a que atrás me refiro.

Maria Brazão, Maria Benard e Cremilda de Sousa, formam um tercelo galante. Esta última é uma magnífica bailarina e prova-o em dois bailados difíceis com as raparigas e rapazes.

Madalena Vilaça está à vontade, mas tem pouca alegria para fazer o papel de «Alegria».

Maria Helena, Jeannette Vallee, Peggy Astor, Sascha Pietrech, Maria Munoz num friso elegante internacional, representando «Brasileira, Francesa, Inglesa, Alemã e Espanhola».

Carlos Leal abandonou desta vez o compadrio e com a sua veia cômica e naturalidade, interpretou um chefe de quadro e uma rábula. Fê-lo com aquela probidade que lhe é conhecida.

Carlos Alves com uma maneira muito particular de representar tem duas rábulas estupendas. Uma é o «de-portista» de recorte cômico. A outra é o «Meluquinho» magistralmente desempenhada, e alusiva aos espelhos do café cristal.

António Palma foi feliz no «Sá Mouco», número de assunto conhecido, mas bem tratado. António Palma precisa modificar a sua maneira de representar. Parece um «ché-ché» e isso prejudica o bastante.

Os quadros que mais se salientam, não só pelo cenário e guarda-roupa como também pela interpretação dos artistas e coristas, são: Canção de Portugal, Melodia eterna, Feira de Alcântara, Chinesa, Fado a nove, A apanha do Figo «au clair de la Lune», Mexicana, Brasileira.

Na primeira sessão da «première» os aplausos foram em grande número, testemunho evidente de que o público gostou e se o espectáculo não manda ventarolas, isto é se não é espanpanante, no entanto vê-se com muitíssimo agrado.

A menina Anastácia... no AVENIDA

«A menina Anastácia» é uma comédia em 4 actos original de Daniel Norman e Louiz Carolin, traduzida por Norberto Lopes.

Norberto Lopes traduziu para português esta peça francesa. Podia tê-la adaptado ao nosso meio porque todas as personagens que nela entram e o que se passa nos 4 actos, também existe entre nós. Não o quis fazer, preferindo localizar a acção em Paris, apresentando-nos o original apenas com as equivalências muito bem encontradas. É um bom trabalho do illustre jornalista e crítico de teatro.

«A menina Anastácia», que não faz parte da família «Maria Cachucha», «Gonzaga» e «Três raparigas de agora», é uma peça interessante, cujo interesse vai subindo gradualmente de acto para acto, até que chega a um final engrandíssimo e que é positivamente o ambicionado.

Dá o nome à peça uma solteirona que odeia todos os homens considerando-os o inimigo nato das mulheres, e isto porque, quando era rapariga nova, teve uma aventura amorosa sem consequências, mas verdadeiramente desastrosa. Não pode portanto ver o «bicho homem» sem repugnância, contudo não se importa de estar num estabelecimento de que é patrão um homem simpático, bem falante, ao qual serve e do qual recebe os vencimentos. Este patrão apaixonou-se por uma emgadita galante, insinuante e sonhadora, à qual faz propostas amorosas e com a qual depois casa, depois desta ter passado por uma aventura semelhante à da «Menina Anastácia». Esta, que durante os três actos se farta de desdenhar dos homens,

no 4.º acto, casa-se, visto que pela boca morre o peixe. E casa-se em idade já madura, com um empregado de idade avançada, que foi substituir e sua colega a quem o patrão desencaminhou.

São estes os tópicos principais da peça, que é muito francesa, leve, espirituosa, que faz rir, sorrir, e é possível que tivesse feito chegar às lágrimas aos olhos de muita menina romântica e sonhadora.

O desempenho valorizou o esplêndido trabalho de Norberto Lopes.

Maria Matos, com a sua habitual comicidade e naturalidade, conserva o público bem disposto. A maneira como fala contra os homens por quem sente rancor, até ao momento em que se casa, diz bem o valor desta grande artista que encarnou na perfeição o papel de «Menina Anastácia». Toda a sua intervenção e principalmente a sua actuação no segundo acto é suficiente para aquilatar do seu valor como comediantista distinta que é.

Maria Helena na «Rosinha», sonhadora e romântica, que ama a valer, representou muitíssimo bem toda a sua parte, especialmente todo o terceiro acto. Foi bem a mulher apaixonada, para quem o amor não é uma brincadeira mas sim um grande sentimento.

Erico Braga, interpretou muito bem e sem afecção o «Pedro Monfeury» que brinca com o amor mas depois a êle fica preso pelo casamento.

São estas as três figuras principais. Em papéis episódicos e seguindo a ordem da distribuição, temos:

Georgina Cordeiro na «Susana» teve uma cena muito engraçada no 4.º acto e bem desempenhada. Amélia Pereira na «Adelaide Meran» foi a actriz conscienciosa, dando o carácter de boa mulher mas muito rabugenta. Lucia Mariani representou na perfeição a cena do 2.º acto. A sua «Justina» é um bom trabalho. Eunice Colbert na «Gina» foi uma elegante mundana. Hortense Rizzo na criada de hotel foi gaiata e gentil. Depois fazendo uma fregueza teve uma entrada por saída, assim como Alja Ultz, e Mendonça de Carvalho. Maria Ruas marcou muito bem a régateira mulher da fruta e foi uma elegante fregueza. A pequena Maria José pouco tem que fazer na «Zecas».

Assis Pacheco deu o traço caricatural de «Meran», vítima da mecânica e do progresso. Alfredo Ruas apresentou, como de costume, uma boa caracterização no «Amadeu». Alvaro Benamor no «Lulu» foi um bom rapaz, bonacheirão, incapaz de impor o seu invento contra a ferragem, por falta de coragem e energia. Carlos Baptista, exteriorizou o esplêndido tipo de «Calisto». Alvaro de Lemos, o nosso conhecido «Fajeca», continua engraçado e à vontade na cena.

Agora três perguntas:

1.º Porque vão, todos os dias, «Anastácia» e «Justina» ao quiosque, onde se encontram, comprar os jornais, se depois citam os factos passados e não dizem que os leram? É por esquecimento? Uma vez, passa, mas, todas as noites, não é distração, mas desperdício de dinheiro.

2.º No 4.º acto, «Merin» sai do quarto em pijama, pede o café, estuda um discurso, volta para o quarto e nunca mais se vê, se não depois, entrando pela porta da rua, e vestido de «chauffeur». Por onde saiu, se não atravessou a cena, pelo menos que eu visse?

3.º Porque é que a pequena «Zecas» não corta o cabelo, cujo penteado não é próprio para uma petiza daquela idade?

Encenação boa de Maria Matos. Cenas interessantes e justas.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 21,50 - «As três noites de Eva».
OLIMPIA - 14,45 e 20,45 - «Casei com a aventura».
POLITEAMA - 21,50 - «Vida nova».

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 226, II série, de 27 de Setembro, publica o seguinte:

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos do Ferro Portugueses, no qual se anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 9-C (Bilhetes de mercados locais) e se anula a actual tarifa especial interna n.º 23, grande velocidade, (Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos de aplicação intermitente ou temporária), de 5 de Julho de 1937.

O «Diário do Governo» n.º 242, II série, de 16 de Outubro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 8 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro estabelecendo a aplicação do multiplicador 11 ao transporte das seguintes mercadorias: achas de madeira para queimar, cavacas para lume, cepa para queimar, faxina, lenha, raízes (cepa) para queimar e trambolhia (lenha).

O «Diário do Governo» n.º 256, II série, de 3 de Novembro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 28 do corrente, o seguinte:

Projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados os aditamentos n.ºs 28 e 15 ao mesmo complemento, em vigor nas linhas da antiga rede e nas do Sul e Sueste e do Minho e Douro;

Projecto de aditamento ao complemento à tarifa interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o 2.º aditamento ao complemento relativo a bonificação nos transportes de sal comum (marinho ou gema) da estação de Aveiro a Aveiro-Canal para as estações de Gaia e Campanhã ou mais além;

Projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são suprimidas as bonificações estabelecidas para os transportes de sal pelos 27.º e 14.º aditamento ao mesmo complemento, em vigor na antiga rede e nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro;

Projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia

dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta modificando de 6 para 11 o multiplicador aplicado aos transportes de achas de madeira para queimar, cavacas para lume, cepa para queimar, faxina, lenha, raízes (cepa) para queimar e trambolhia (lenha).

O «Diário do Governo» n.º 276, II série, de 26 de Novembro, publica o seguinte:

De harmonia com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 18 do corrente, os projectos de aviso ao público e de 1.º aditamento à tarifa de camionagem da cidade do Porto, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no primeiro dos quais se estabelece a via normal Pórtto-Pórtto-Trindade, para o seguimento dos passageiros procedentes das estações e apeadeiros situados ao sul de Ermezinde e de Ermezinde a Barca de Alva, destinados às estações e apeadeiros da Companhia do Norte de Portugal compreendidos entre Vila do Conde e Barradas, ambos inclusive, e no segundo se regula o seguimento das bagagens dos passageiros em serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes, Limitada, fixando-se a taxa de 1\$00 por cada fracção de 10 quilogramas de peso bruto.

O «Diário do Governo» n.º 211, II série, de 10 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, engenheiro chefe da 4.ª Repartição de Estudos, Via e Obras, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com António Ferreira Lourenço para a execução da empreitada n.º 40, de construção de uma rampa entre a Avenina Luiz de Camões e a Rua do Gontim (estrada nacional n.º 1-1.ª), em Viana do Castelo, para a supressão da passagem de nível da mesma Rua, ao quilómetro 80,753 da linha do Minho.

O «Diário do Governo» n.º 221, II série, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19 881, de 22 de Maio de 1931, o seguinte:

Approva, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de ampliação da linha de saco e alargamento do recinto destinado a cargas e descargas na estação de Alhos Vedros, da linha do Sul, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Declara sobranter, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935, uma parcela de terreno com a superfície de 617^m,91, localizada à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 152, 152,15 e 152,226 87.

A referida parcela de terreno é situada no lugar da Estação, freguesia e concelho Fornos de Algodres, distrito da Guarda, e confronta ao Norte e ao poente com Maria Augusta Simões Faria e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A supra citada parcela de terreno deverá ser vendida em

hasta pública, em conformidade com o que determina o artigo 6.º do referido decreto-lei n.º 22:562.

Declara sobranete, nos termos da mesma disposição legal, uma parcela de terreno, com a superfície de 114 metros quadrados, localizada à esquerda da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 18,205 e 18,295.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia de Muro, concelho de Santo Tirso e distrito do Porto e confronta: ao Norte com Serafim Correia de Oliveira; ao Sul e nascente com o caminho de ferro; e ao poente com o caminho público.

A supracitada parcela de terreno está sujeita a reversão, nos termos do artigo 4.º do referido decreto-lei n.º 22:562.

Anular a portaria de 28 de Janeiro do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, que declara sobranete uma parcela de terreno com a superfície de 114 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea de Guimarães entre os quilómetros 18,205 e 18 295.

O «Diário do Governo» n.º 241, II série, de 15 de Outubro, publica as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com António Veiga para a execução da empreitada n.º 42 da linha do Douro de construção da variante, casa de guarda e viaduto de alvenaria em Vila Meã;

Idem, idem, outorgue no contrato a celebrar com Ernesto Vieira para a execução da empreitada n.º 44 da linha de Évora, de fornecimento de 20:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea posta sobre vagões na estação de Estremoz.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1951, declarar sobranete nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1951, uma parcela de terreno, com a área de 61,50m² localizada à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 251,941.00 e 251,964.50.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Vilar Formoso, concelho de Almeida, distrito da Guarda, e

confronta: ao norte com terreno das alfândegas e ao sul, nascente e poente com caminho de ferro.

A mencionada parcela de terreno passa para a posse da Direcção Geral das Alfândegas, a qual é cedida de harmonia com o disposto no artigo 5.º do decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 242, II série, de 16 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, anular a portaria de 24 de Setembro de 1940, publicada no «Diário do Governo» n.º 229, II série, de 1 de Outubro do mesmo ano, que declarou sobranete uma parcela de terreno, com a superfície de 114 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 18,205 e 18,295.

O «Diário do Governo» n.º 245, II série, de 20 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 45 da linha de Évora, de fornecimento de 30:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea, adjudicar a José dos Reis Sanches a mencionada empreitada pela importância de 560.000\$00.

O «Diário do Governo» n.º 251, II série, de 28 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranete uma parcela de terreno, com a superfície de 50m²,64 à direita da linha férrea do ramal de Cáceres, entre os quilómetros 259,082.75 e 259,101.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1951.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santo António das Areias, concelho de Marvão e distrito de Portalegre, e confronta ao norte e nascente com o caminho vicinal, ao sul com Manuel Berenguel Vivas e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

**Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA**

TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA	VILAR FORMOSO
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º	(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES	End. Teleg.: VIVAS
PORTO	BEIRAM (MARVÃO)
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º	(FRONTEIRA PORTUGUESA)
	End. Teleg.: VIVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Villar—Cirurgia geral e operações—às 6 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pete e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, próte e—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

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

BADEN—SUISSA

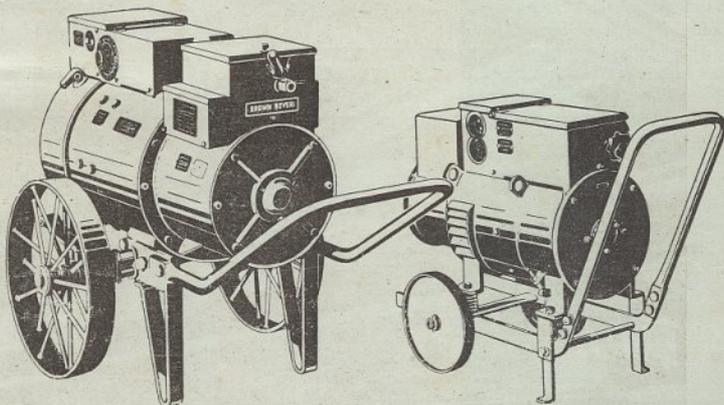
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



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

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3

Enderêgo telegráfico: LUSALITE

Os acionamentos
Maybach

para automotoras
são unidades
mecânicas
completas



- 1 Motor Diesel
- 2 Transmissão de energia
- 3 Instalação de arrefecimento
- 4 Instalação de escape
- 5 Aspirador de ar fresco giratório, combinado com o vector do escape
- 6 Instalação de combustível
- 7 Tanque de compensação de água de arrefecimento
- 8 Aproximamento de Posto de comando

MAYBACH

MOTORENBAU G·M·B·H·FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE

Representante geral para Portugal: Sociedade de Engenharia Michäelis de Vasconcellos S.A.R.L., Lisboa, Rua Fialho de Almeida I.