

DEPOSITO LEGAL  
ABR 1943

5.º do <sup>55</sup>54.º ano

Lisboa, 1 de Março de 1943

Número 1325

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

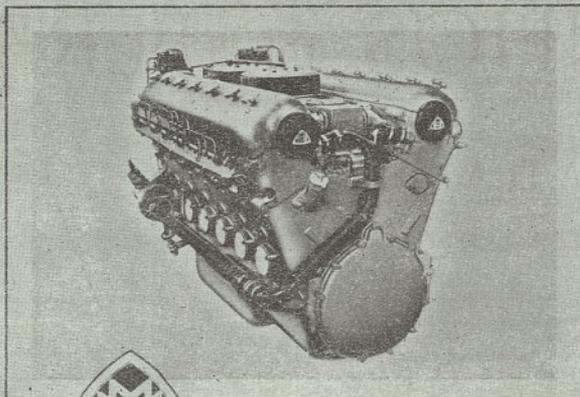
**REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158—LISBOA



PORTO-VISTA GERAL DA CIDADE



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV,  
n = 1400 r. p. m.



# Maybach

## ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

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

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 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 no Pôrto ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

# 1325

## 1 — MARÇO — 1943

## ANO LIV

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

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

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

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

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

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

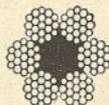
Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

### REDACÇÃO:

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

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



## S U M Á R I O

Tondela, Chafariz da Praça . . . . .	157
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta . . . . .	159
Notas da Quinzena . . . . .	164
Há 50 anos . . . . .	165
Vida Ferroviária . . . . .	166
Uma nova locomotiva alemã com turbina Krupp . . . . .	166
Grupo Tauromáquico «Sector 1» . . . . .	166
Câmara dos Agentes Transitários . . . . .	166
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i> . . . . .	167
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	168
O que todos devem saber . . . . .	168
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	168
Brindes e Calendários . . . . .	168
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	169
Parte Oficial . . . . .	171
Publicações recebidas . . . . .	172



T O N D E L A — Chafariz da Praça

# Companhia dos Caminhos de Ferro

## Portugueses da Beira Alta

### RELATÓRIO DOS TRABALHOS MAIS IMPORTANTES REALIZADOS DURANTE O ANO DE 1942

*A nosso pedido, dignou-se a illustre gerência da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, enviar-nos um extenso relatório dos trabalhos levados a efeito, em várias das suas secções, durante o ano de 1942. Agradecendo a atenção havida com a velha Gazeta dos Caminhos de Ferro, passamos a reproduzir na íntegra o valioso documento da actividade daquela Companhia, reservando para outra ocasião os comentários que merece e os louvores a que de modo algum nos poderíamos eximir.*

*Segue o relatório:*

#### **Via e obras complementares**

Foram as seguintes as obras realizadas neste sector:

#### **Balastro**

Refôrço de balastro de pedra, 13.004,0ml; refôrço de balastro de areia, 1.202,0ml; substituição de balastro de areia fatigada por pedra, 572,0ml.

#### **Revista metódica**

Executada na extensão de 126.218,<sup>m</sup>0, em que se empregaram 31.596 travessas, 27.699 tirefonds, 805 parafusos e 226 éclisses.

*Canas* — Iniciados os trabalhos de construção do Ramal C. U. F.

*Alcafache* — Feito o prolongamento da linha de sacco, num comprimento de 72<sup>m</sup> e executado, previamente, um aqueducto coberto de 0,<sup>m</sup>40 x 0,<sup>m</sup>40, atravessando todas as linhas numa extensão de 24m.

*Guarda* — Executados os trabalhos de terraplanagem, movimento de terras e construída uma linha de sacco por detraz do cais, com um comprimen-

to de 218,<sup>m</sup>80, tendo-se mudado para esta linha uma placa de vagões retirada da linha 3.

*Vilar Formoso* — Construídos 2 grupos de linhas de sacco, com um cais descoberto de permeio, de cêrca de 100 metros de comprido, para a firma «Vivas», tendo-se feito, anteriormente, as terraplanagens e movimento de terras.

#### **Pontes e pontões metálicos**

Foram feitas, durante o ano, seis revistas a todas estas estruturas, não se tendo encontrado defeitos de importância; executada a pintura geral das longarinas, carlingas, escoras destas e contraventamento horizontal da ponte do Criz; concluída a pintura parcial do tabuleiro da ponte do Dao, iniciada em 1940; feita a pintura geral do pontão de Santa Comba.

#### **Pontes e pontões de alvenaria**

Reparados os dos quilómetros 153,206-153,813-155,065-200,329-209,818-220,353 e 227,442.

#### **Túneis**

Reparados os de Alhadas, Carpinteiros e Murilo.

#### **Aqueductos**

Construídos 3, abertos de 0,<sup>m</sup>40 x 0,<sup>m</sup>40 de secção, respectivamente aos quilómetros 36,794-44,620 e 159,780; reparados, metódicamente, todos os compreendidos entre as estações de Mangualde e Vilar Formoso, ou sejam 65 aqueductos.

#### **Revestimentos**

Iniciado o revestimento sob a vedação de betão armado do jardim da estação de Guarda, com o comprimento de 27,<sup>m</sup>50

**Reforço de aterros**88, m<sup>3</sup>400.**Muros de suporte**

Reparado o muro de suporte do aterro à saída da ponte da Brêda, lado direito.

**Desabamentos e limpezas transportadas**297, m<sup>3</sup>600**Desmontes de trincheiras**

Executados e transportados: Pedra, 696, m<sup>3</sup>0; Terra, 219, m<sup>3</sup>0.

**Tomadas de água**

Reparado o cano de condução de água para Figueira, aos quilómetros: 3,300-4,945-5,070-5,400-6,200-6,220-6,230-6,257-6,282-6,480-6,515 e 6,535. Reparada, na extensão de 5 metros, a mina do quilómetro 88,121, que abastece a estação de Santa Comba. Substituída a canalisação de ferro da tomada de água de Mangualde, que era de 2 1/2, por tubos «Lusalite» de 100 m/m tipo III com juntas «Gibault», numa extensão de 680 metros. Executadas diversas reparações nas tomadas de água das estações de Arazede, Pampilhosa, Santa Comba, Canas, Mangualde, Vila Franca, Guarda, Cerdeira e Vilar Formoso. Na estação de Figueira foi substituída a boca de incêndios junto do marco fontenário.

**Placas de máquinas**

Executadas pequenas reparações nas das estações de Figueira, Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Gouveia e Vilar Formoso e pintada a de Santa Comba.

**Placas de vagões**

Reparadas as das seguintes estações:

*Figueira*: as das linhas 2 e 6 pintadas; *Pampilhosa*: a da linha 4; *Mortágua*: a da linha 3 e do cais; *Nelas*: a da linha 3 com pintura parcial; *Mangualde*: a da linha do cais; *Gouveia*: a da linha 3; *Celorico*: a da linha 3 e do cais; *Vila Franca*: a da linha do cais; *Vilar Formoso*: a da linha do cais.

**Básculas**

Reparadas e tareadas as de: Figueira, Costeira, Pampilhosa, Santa Comba, Canas, Nelas, Fornos, Celorico, Barçal, Sobral, Guarda e Cerdeira. Pintadas as duas de Figueira e a de Nelas.

**Charriots**

Reparados por diversas vezes, os de Figueira e Pampilhosa.

**Gabarits de carga**

Reparados e pintados os das estações de Nelas, Mangualde e Celorico. Substituído o travessão de madeira do de Pinhel.

**Cruzamentos**

*Figueira* — Reparado o suporte do indicador da agulha 12. Reparado o cachimbo da agulha 18. Substituída a bandeira do sinal da agulha 4.

*Pampilhosa* — Substituída a contra-lança esquerda da agulha 45. Substituídas por novas, as agulhas flexíveis dos cruzamentos 3 e 42.

*Alcafache* — Colocado um cadeado Bouré na nova agulha n.º 1 e pintados os limites.

*Mangualde* — Substituídas as lanternas das agulhas 1, 2 e 5.

*Gouveia* — Colocada uma chave Bouré para conjugação dos discos com as agulhas.

*Celorico* — Substituída a cróssima de Tg.-0,125 do cruzamento 3.

*Sobral* — Pintadas as lanternas das agulhas.

*Guarda* — Colocada uma chave Bouré na agulha 2. Reparado o balanço da agulha 1. Reparado o giro do sinal da agulha 1. Substituída a cróssima n.º 1. Substituídas as lanternas das agulhas 1, 2 e 5.

*Vila Fernando* — Substituídas as lanternas das agulhas 1 e 3.

*Vilar Formoso* — Pintadas as bandeiras e numeradas as agulhas do lado de Freineda. Reparado o esquadro da lança direita da agulha 1. Reparado o cachimbo da agulha 12. Substituídas as lanternas das agulhas 1 e 4.

**Cunhas «Barberot» empregues**

Para material de 30 quilos 2.764; para material de 40 quilos 6.986.

**Discos**

Reparados, por diversas vezes, os indicadores dos discos das estações de: Figueira, Costeira, Santana, Murtede, Pampilhosa, Luso, Mortágua, Santa Comba, Oliveirinha, Canas, Nelas, Mangualde, Contenças, Gouveia, Fornos, Barçal, Vila Franca, Guarda, Cerdeira e Freineda.

*Arazede* — Colocada uma pedra para fixação da escada do disco do lado de Santana.

*Murtede* — Colocada uma pedra para fixação da escada dos discos.

*Oliveirinha* — Colocada uma chave prisioneira na fechadura Bouré do disco ascendente.

*Nelas* — Reparado o cadeado Bouré do disco avançado do lado de Canas.

*Mangualde* — Reparada a fechadura Bouré do disco do lado de Contenças.

*Celorico* — Reparados os faroes dos discos.

*Vila Franca* — Reparado o cadeado Bouré da

alavanca dos discos. Colocados, novos, esmaltados, nas estações de Canas, Contenças, Fornos e Freineda.

#### **Áceiros**

Executados os do costume em tôda a linha.

#### **Passagens de nível**

Pintadas as cancelas da estação de Contenças; reparadas as cancelas das P. N. das casas 6-19-34 e 66 das estações de Alcafache, Gouveia e Pinhel.

#### **Paragens**

Reparadas as plataformas das de Cordinhã, Silva e Mala.

#### **Linhas telegráficas e telefónicas**

Arame, 16.959,00; Postaletes, 144; Ganchos, 254; Isoladores, 361; Postes de carril, 1; Soldaduras feitas, 51. Montados telefones nas P. N. das casas n.ºs 19-21 e 22, respectivamente aos quilómetros 51,320-54,048 e 56,300.

#### **Reparação das cróssimas com soldadura autogénia**

*Pampilhosa* — a cróssima do cruzamento, n.º 13; *Mortágua* — a cróssima do cruzamento, n.º 2; *Santa Comba* — as cróssimas dos cruzamentos, n.ºs 6 e 13.

### **Edifícios e diversos**

#### **Figueira da Foz**

Reparada a porta principal das Oficinas Gerais; substituída a porta do cais de P. V.; reparados os aros e caixilhos das Oficinas Gerais; substituída a parte que faltava dos rebôcos interiores das Oficinas Gerais; colocados 5 lanços de vidros estriados num lanternim das Oficinas Gerais; reparado o dique das carruagens nas Oficinas Gerais, tendo sido substituídas as loungarinas de madeira por cordão de cantaria; Reparado o gabinete do Chefe do Serviço dos Armazens Gerais; Substituídas as chapas de ferro zincado do telhado da Caldeiraria, por chapas «Luselite»; reparada a casa dos carregadores; construído um forno com a respectiva chaminé na Oficina da Fundação; substituída uma porta da cocheira de carruagens; caiado exteriormente o edifício dos Escritórios Centrais e pintadas as gelosias; executados os rebôcos interiores da cocheira de máquinas; reparado o escritório da Fiscalização do Governo; reparado o dormitório do pessoal de Tracção; reparado o escritório do chefe do Depósito; substituído o portão junto à Oficina de verificação dos telégrafos; assente a canalisação da água para o jardim; reparados 3 tramos da vedação de ferro da estação lado do mar; reparado o portão da cocheira de carruagens e o

das expedições de G. V.; reparado o escritório das chegadas de G. V. e devidamente pintado.

#### **Alhadãs**

Feita grande reparação do edifício de passageiros.

#### **Santana**

Colocada uma porta nova no cais; reparados todo o cordão e alvenarias dos cais; reparado todo o cordão e alvenarias do cais «Lapa»; aberto um poço para abastecimento de água à estação, o qual foi devidamente revestido e com tampa de betão armado. Neste poço foi assente uma bomba de reológico; reparada a marquise.

#### **Arazede**

Reparada a barraca da ferramenta do chefe do 1.º Lanço, com substituição da telha portuguesa por tipo marselez.

#### **Limede**

Reparado o solho do escritório e habitação do chefe; colocadas 2 portas novas na arrecadação.

#### **Cantanhede**

Reparado o quarto do carregador-agulheiro; reparada a barraca do pessoal do cantão 5. Substituída a porta da arrecadação.

#### **Murte**

Substituída a porta do quarto do pessoal da via e reparado o tecto; reparada a sala de espera de 1.ª e 2.ª classes; reparadas e Pintadas as portas e janelas do edifício de passageiros; executadas pinturas e caiações no edifício de passageiros, muros, retretes, arrecadação, quarto da via e quarto do carregador.

#### **Pampilhosa**

Executadas reparações de carpinteiro, pedreiro e pintor nas casas do Bairro Operário; construído um refeitório para o pessoal de Serviço do Movimento; reparado interiormente o escritório do Chefe de Depósito; reparados os degraus da plataforma entre as linhas 1 e 2; reparado um dos pilares do cais de transbordos, avariado em manobras dum vagão; reparada a barraca do quadriciclo do chefe do 2.º Lanço e instalada esta na retaguarda da casa da guarda fiscal; feitas novas cancelas para o levante da revisão de material; reparada a cancela de correr do cais local; substituída a canalisação da água para o jardim; Reparadas e pintadas as portas da Cantina; reparada a vedação de travessas do Depósito, junto às pilhas do carvão; reparado o cordão da linha 1 do dique do depósito de máquinas; reparada a vedação de

travessas junto ao depósito de máquinas, num comprimento de 25 metros; rebaixado e embelezado o muro de vedação, lado Nascente (comprimento de 136 metros) com a substituição dos rebôcos exteriores, ficando o novo com pilastres e molduras.

#### **Lúso**

Reparada a barraca que serve de dormitório ao pessoal do cantão 8; substituídos 3 vãos de cancelas e reparados 2; colocado um calço limite na linha do cais.

#### **Mortágua**

Colocados novos calços limites na linha do cais e Ramal Cró; substituída uma chapa de ferro na cobertura da báusula; substituídas as cancelas do cais de mercadorias. Reparado o aro da porta da arrecadação.

#### **Santa Comba**

Reparada a barraca dormitório do pessoal do cantão 11; reparada a casa de habitação dos factores; colocado um novo calço limite na linha do cais; substituído por um novo, o escritório do cais de P. V.; colocado um poste para a iluminação eléctrica; reparadas as duas cancelas do lado de Carregal.

#### **Carregal**

Reparada de pedreiro e pintor a habitação do factor; reparadas as portas da sala de espera de 1.ª e 2.ª classe.

#### **Oliveirinha**

Reparada a vedação de travessas do lado esquerdo, na extensão de 150 metros; reparada interior e exteriormente de pedreiro e pintor, a casa habitada pelo carregador-agulheiro. Nesta casa também foram executadas algumas reparações de carpinteiro. Reparada a cancela de entrada e a porta da arrecadação; caiada e pintada a habitação do chefe; caiado e pintado o vestíbulo, sala de bagagens e o escritório do chefe; feita a betonagem para assentamento do solho no quarto do factor e caiado o mesmo quarto.

#### **Canas**

Grande reparação na casa de habitação do factor; reparada a cancela de acesso ao cais; colocado um calço limite na linha do cais.

#### **Nelas**

Reparada a vedação da estação, na extensão de 18 metros, de ambos os lados; caiada a habitação do chefe; assente uma pedra aparelhada para apoio duma coluna da marquise,

#### **Mangualdê**

Na casa habitada pelo agulheiro foi assente uma porta nova e reparado um aro, devidamente pintado; construído um estrado para depósito das lenhas do Serviço de Tracção; construídos mais 2 estrados para facilitar o abastecimento das lenhas; reparado o dique do depósito de máquinas, refechadas as juntas do cordão e feita nova furação para os trefonds que fixam os carris; refechadas duas fendas na casa da máquina da creosotagem. Assente a canalisação de água para o depósito do creosote e reparada a serpentina; reparada a maquinaria da creosotagem; reparada de pedreiro a cantina e a cosinha e limpas as madeiras do Restaurante; reparada de caiador e pintor, exteriormente, a casa de habitação do chefe do 3.º Lanço; reparada a cancela da sala de bagagens; reparadas as portas do cais; reparada a vedação junto à casa do Ajudante de Via; reparada de caiador e pintor a casa do Revisor de material.

#### **Contenças**

Reparada, numa extensão de 57 metros, a vedação de travessas de ambos os lados.

#### **Gouveia**

Reparada a cancela do cais descoberto; rebocado e caiado o muro de vedação da estação, na extensão de 215 metros; executada a grande reparação da estação; reparada a casa de habitação do factor e do agulheiro; reparada a cancela de acesso ao cais; reparada e pintada a marquise.

#### **Fornos**

Reparada a cancela do cais e devidamente pintada e caiados os muros de vedação.

#### **Baraçal**

Reparado de carpinteiro o edifício de passageiros.

#### **Vila Franca**

Reparada a vedação de travessas do lado direito, na extensão de 145 metros; reparada a cancela do cais; pintados os caixilhos das janelas; reparados os muros de vedação da estação e pintados os 3 vãos de cancelas.

#### **Sobral**

Reparados os caixilhos e portas do edifício de passageiros.

#### **Guarda**

Reparada a vedação de travessas do lado direito, na extensão de 25 metros; reparado e pintado o escritório da transmissão; feito um estrado para abastecimento das lenhas às locomotivas; re-

parada a cancela de acesso ao cais; colocadas janelas no dormitório do pessoal de Tracção; reparada a habitação do chefe de Reserva; reparada a habitação dos carregadores; assente a canalisação de água para a residência do chefe; reparado o dormitório do pessoal de trens; reparado o portão do depósito de máquinas; assentes 9 vãos de portas no cais coberto e devidamente pintados.

#### Vila Fernando

Reparada, num comprimento de 20 metros, a vedação de travessas do lado direito; colocada uma cancela nova dentro do limite da linha do cais para serventia particular.

#### Cerdeira

Caiado o pavimento superior do edificio de passageiros e reparado o mesmo edificio e o cais.

#### Noemi

Executadas reparações de pedreiro, pintor e capiteiro no edificio de passageiros.

#### Freineda

Reparadas as 4 portas do cais; reparados de carpinteiro, pedreiro e pintor, o edificio de passageiros e a casa do agulheiro.

#### Vilar Formoso

Reconstruído, numa extensão de 10 metros, o muro de vedação do poço filtrante; reparado o portão da cocheira de carruagens; reconstruído o muro de vedação junto do poço velho; reparado de carpinteiro o dormitório do pessoal do Serviço de Tracção e o portão do depósito de máquinas, avariados por material em manobras; pintada a janela e óculo de tópo do edificio de passageiros, lado de Freineda; pintadas as portas da central eléctrica e as da casa do Pulsómetro; reparados os pilares de tijolo e tubos da vedação do Hotel Restaurante; reparado o portão do Depósito de Máquinas; reparados os caixilhos e porta da Central Eléctrica; reparada a barraca do chefe do 5.º

Lanço; reparado o cordão do cais; executada a reparação de pedreiro, carpinteiro e pintor na casa Hotel, tendo sido colocado um lavatório novo na sala do Restaurante com respectiva canalisação; reparada a cantina; reparada de caiador a habitação do chefe e do factor e retoques nas paredes do corredor do dormitório do pessoal de trens; assente uma porta no muro em frente da pensão «Trigo»; reparadas as portas do cais.

#### Casas de guarda

Executada a grande reparação das casas n.º 30-36-42-48-59-64-67-78 e 83; executadas pequenas reparações nas n.ºs 16-18-23-25-28-34-46-50-53-60-73 e 102; reparados os fornos de coser pão das n.ºs 24-34-58-67-83 e 85.

### Serviço de Material e Tracção

Além dos trabalhos correntes de conservação do material motor e circulante, merece relêvo a construção de 2 vagões da série G. e um vagão-cisterna, série Z., com as seguintes características:

#### VAGÕES DA SÉRIE G

Comprimento máximo (com tampões), 7,º280; Comprimento do leito, 6,º140; Afastamento dos eixos, 3,º200; Comprimento interior da caixa, 6,º090; Largura interior da caixa, 2,º740; Altura máxima interior da caixa, 2,º180; Carga máxima, 12.000 kgs.; Tara média, 7.750 kgs..

#### VAGÃO-CISTERNA SÉRIE Z

Comprimento máximo (com tampões), 8,º00; Comprimento do leito, 7,º060; Afastamento dos eixos, 3,º500; Largura interior do leito, 2,º103; Capacidade, 18.000 litros; Carga máxima, 18.000 kgs.; Tara, 10.200 kgs..

Na construção destes vagões, realizada nas Oficinas Gerais da Companhia da Beira Alta, interveio largamente a soldadura eléctrica, sendo o corpo cilíndrico do vagão-cisterna totalmente soldado.



---



---

# Notas da Quinzena

---



---

## Acôrdo comercial luso-espanhol

T RÊS factos assinalam, especialmente, a segunda quinzena de Fevereiro: o acôrdo comercial luso-espanhol, o centenário do nascimento de Teófilo Braga e a morte do Homem Cristo. Ocupemo-nos, nestas notas, do acôrdo comercial luso-espanhol, em primeiro lugar.

Em nota de 20 de Dezembro de 1942, o sr. Presidente do Conselho, que é também Ministro dos Negócios Estrangeiros, declarou, a propósito da visita do Conde de Jordana, Ministro dos Estrangeiros do país vizinho, e da constituição do Bloco Peninsular, que «o entendimento e cooperação, dentro do respeito que merecem a independência e particularidades de um e outro ser colectivo, se lealmente executados, hão-de desentranhar-se em benefícios recíprocos na ordem material e naquela mais alta e nobre do cumprimento da sua missão civilizadora.»

A assinatura, em Madrid, no dia 22 de Fevereiro, do novo acôrdo comercial luso-espanhol vem dar ao Bloco Peninsular mais sólidas bases de entendimento e duração. Da nota officiosa com que se anunciou, no nosso país, a assinatura do referido acôrdo comercial, desejamos arquivar o seguinte, que resume, lapidarmente, o espírito que o informa: «O texto do acôrdo consagra o desejo de estreitar as relações económicas entre os dois países, dentro do espírito de amizade e compreensão em que se baseia a política peninsular.»

O Bloco Peninsular, toma, com este acôrdo, uma realidade mais viva e eficiente. Ele não significa alheamento egoísta pelos acontecimentos e pelo drama sangrento da guerra — mas prepara-nos para enfrentarmos, quando a paz se restabelecer os problemas vários que a paz não deixará de trazer e provocar.

Mais peninsulares do que propriamente europeus, somos, acima de tudo, dois povos que se voltaram, mais do que nenhum outro, para o Atlântico. O século das grandes viagens marítimas encontra-nos, a portugueses e espanhóis, à cabeça dos povos navegadores e civilizadores. Da América Central à América do Sul só se falam duas línguas: o espanhol e o português. Em frente no Brasil, que foi nosso, está a construir-se um novo império português: Angola. Portugal e Espanha, que se encontram e cruzam em tantos cantos do Mundo, não podiam desencontrar-se na Península.

O Bloco Peninsular é uma garantia de paz, não só para nós mas também para a civilização latina e cristã.

## Teófilo Braga

N O dia 24 de Fevereiro comemorou-se, em quasi todo o país, o primeiro centenário do nascimento de Teófilo Braga. E' dos Açôres este homem, a quem se deve a «História da Universidade de Coimbra» e a «História da Literatura Portuguesa». E' dos Açôres, da ilha de S. Miguel, como o foram igualmente Sena Freitas, Antero de Quental, Roberto Ivens e Hintze Ribeiro. Descendente de reis, tanto pelo lado da mãe como do pai (que era miguelista) Teófilo Braga militou nas fileiras republicanas, tendo, por duas vezes, ascendido à presidência da República. Mas o que fica dele é a sua vasta obra literária, é o seu amor a Portugal, é a sua crença firme num destino mais alto da nossa nacionalidade, e é, ainda, o seu apêgo às nossas tradições.

Vários actos comemorativos consagraram a data do nascimento de Teófilo. Dois dos seus discípulos mais ilustres, os drs. Prado Coelho e Marques Braga, recordaram, em conferências notáveis, o nome e a sua obra nacionalista. A distinta poetisa D. Manuela Reis, na sessão comemorativa promovida pelo «Museu João de Deus», provou, ao ler algumas composições de Teófilo, que este era também um grande poeta de emoção.

## Homem Cristo

F ECHAMOS estas notas com o registo da morte de Homem Cristo, em Aveiro. A cidade pitoresca, de canais e salinas, onde repousa o cadáver da princesa Santa Joana e onde existe um Club, como não há outro em Portugal, o «Club dos Galitos», deve muito a Homem Cristo. Esquecemos, neste momento, o panfletário tremendo, de linguagem agressiva, contundente, sempre temido, e mais temido que odiado, pelos seus adversários — para nos lembrarmos, apenas, — a «Gazeta» não é um órgão político — do aveirense ilustre que se interessou com paixão pelas obras do pôrto da ria da sua linda cidade, obras que, concluídas, virão conferir à região uma importância económica incalculável.

O comércio de Aveiro encerrou as suas portas e acompanhou o funeral do grande panfletário, numa verdadeira demonstração de amizade e reconhecimento por quem tanto lutou pela terra da sua naturalidade.

Recomendado

por

esta

REVISTA



Recomendado

por

esta

REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

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

Peça V. Ex.<sup>cia</sup> Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ

LANIFÍCIOS

Vendas aos Alfaiates e Retalhistas

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Março de 1893)



## Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa

Reuniu no dia 27 a assembléa geral, sendo-lhe apresentado e por ella approvedo o relatorio e contas do anno findo.

A receita da companhia até 31 de dezembro foi de 87:306\$045 réis e a despeza de 57:936\$235 réis, sendo a differença de 29:369\$808. Juntando a este saldo o do anno de 1891, prefaz-se a quantia de 35:014\$415, da qual a direcção propõe se tirem 5 por cento para fundo de reserva, 5 por cento para deterioração de material e 4:500\$000 réis para amortisação da conta de encargos de obrigações, ficando liquidos 27:900\$375 réis, dos quaes a direcção propoz o dividendo de 5 1/2 por cento.

A eleição dos corpos gerentes deu o seguinte resultado:

Assembléa geral: presidente, A. J. Gomes Netto; vice, visconde de Melicio; secretarios, Henrique Soares de Mendonça; Alfredo Lopes de Carvalho; vice, J. J. Moreira da Motta, Libanio A. Affonso.

Direcção: effectivos, Manuel Alves Gonçalves Ferreira, A. J. Gomes Netto Junior e Arthur Porto de Metlo e Faro. — Substitutos, J. A. Campos e Souza, Manuel F. de Almeida Brandão e José do Nascimento Lopes.

Conselho fiscal: effectivos, conselheiro dr. Abel Motta

Veiga, Arthur Sieuve de Seguier, Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich e Visconde do Rio Sado. — Substitutos, Estevão Brochado, Abilio David, Luiz Diogo da Silva Rodrigues e Joaquim Alves Ferreira.

## Assembléa da Companhia Nacional

Realisou-se no dia 22 a assembléa geral d'esta companhia, para apresentação do relatorio da commissão executiva do conselho da administração, documento que extractamos no proximo numero.

A reunião esteve muito concorrida, comparecendo representantes de mais de 15.000 acções.

Presidiu o sr. Hypacio Brion, como procurador do sr. Marquez da Foz, que é o maior accionista da companhia.

As conclusões do relatorio, que resavam sobre a approvação das contas, distribuição de 1\$110 a cada obrigação como lucro de 1895, e eleição da mesa e dos corpos gerentes foram approvadas.

Procedendo-se á eleição sahiram da urna:

Assemblea geral. Presidente: — José Mesquita da Roza; Vice-presidente: Firmino Ribeiro Ermida; 1.º secretario: — Augusto Faustino dos Santos Crespo; 2.º secretario — Eduardo José Mendes; 1.º Vice-secretário: Manuel Antonio Borges da Silva; 2.º Vice-Secretário — Manuel de Campos Ferreira Lima.

Direcção. Effectivos: — Antonio José Gomes Lima, Antonio Francisco da Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes; Substitutos: — Francisco de Assis Clemente, Manuel Maria d'Oliveira Bello e Belchior José Machado.

Conselho fiscal. Effectivos: — Pedro Maria da Fonseca Araujo, Julio Henrique de Seixas e Frederico Pereira Palha; Substitutos: — Antonio Carlos Vieira de Souza, Clemente Meneses e Eugenio Henrique Pires.

# Vida Ferroviária

## Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal

Na noite de 10 de Fevereiro, realizou-se na sede do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, Barreiro, a abertura solene das aulas do curso profissional para empregados de estações, sob a presidência do sr. Vasco Moura, secretário geral da direcção da C. P., que representava o director geral, sr. Eng. Lima Henriques, patrono da escola. Ladeavam-no os srs. Joaquim José Fernandes, presidente da Câmara Municipal do Concelho; engenheiro José Gomes e Máximo Pinto; D. Júlia Franco, dr. Homem de Melo, tenentes Joaquim Antunes da Silva e José Monteiro e Bento Rodrigues Amaro, inspector da C. P.

Falou em primeiro lugar o presidente do Sindicato, sr. Mateus Gregório da Cruz, que se referiu largamente ao melhoramento inaugurado e à acção do Instituto dos Ferroviários, que vem cuidando e mantendo escolas para instrução da classe.

Seguiram-se-lhe no uso da palavra os srs. Presidente do Município, Anibal Pereira Fernandes e Vasco Moura, que salientaram o benefício que a escola vem prestar a todos os trabalhadores ferroviários.

«Gazeta», como não podia deixar de ser, regista com alegria a abertura do curso profissional para empregados de estações.

## Orfanato dos Ferroviários da C. P.

Para os corpos gerentes desta instituição, foram eleitos os seguintes senhores:

*Assembleia Geral* — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; Vice-Presidente, Aduindo Carlos Quintas; 1.º Secretário, José Maria Pereira Gomes; 2.º Secretário, António Nunes de Almeida; Vice-Secretário, João Matos Cardoso; 2.º Vice-Secretário, João Maria Mourinho.

*Direcção* — Presidente, Fernando de Albuquerque; Vice-Presidente, Leopoldo Tôrres; Secretário Geral, Júlio Martins de Araújo; Secretário Adjunto, Carlos Garcia Cohen; Tesoureiro, Francisco João Moga; 1.º Vogal, António Monteiro; 2.º Vogal, Joaquim Francisco Silva.

*Conselho Fiscal* — Presidente, Mário de Sousa Diniz; Secretário, Vítor Afonso; Relator, António da Conceição Coimbra.

## Júlio de Noronha Oliveira

A direcção da Sociedade Estoril promoveu, por mérito, a sub-inspector do movimento o adjunto da Inspecção, sr. Júlio de Noronha Oliveira, funcionário distinto e zeloso, que bem mereceu a simpatia dos dirigentes da linha eléctrica do Estoril.

## Uma nova locomotiva alemã com turbina Krupp

Estão a construir-se na Alemanha para os caminhos de ferro do Reich duas locomotivas com turbina Krupp. Trata-se de máquinas «1D2», isto é, de máquinas com um eixo à frente e dois atrás, não aparelhados, e entre o primeiro e os segundos, 4 eixos aparelhados. Destinam-se a rebocar combóios expressos pesados, que fazem o itinerário das locomotoras. Terão caldeiras normais com pressão manométrica de 22 atmosferas. A sua temperatura de vapor atingirá 450°. A turbina principal só trabalha em andamento para a frente, sôbre a via livre, ao passo que uma turbina auxiliar serve para as manobras nos dois sentidos e pode desenvolver grandes rendimentos.

As turbinas motrizes para a condensação, para a instalação de refrigeração e para ateamento do fogo, funcionam automaticamente.

A primeira locomotiva de turbina construída por Krupp fez durante anos o percurso entre Aacheu e Hanovre. Notabilizou-se nêsse serviço pelo seu diminuto consumo de carvão, excelentes qualidades de marcha, rápida aceleração e fácil manejo. Foi posta de parte em 1941 porque já não correspondia totalmente às últimas prescrições do Reichsbahn.

## Grupo Tauomáquico "Sector 1"

### Uma conferência de Rogério Perez

No dia 13 de Março, às 22 horas, o nosso camarada de imprensa Rogério Perez, crítico tauomáquico do *Diário de Lisboa* fará a sua «charla» taurina, na sede do Grupo Tauomáquico «Sector 1», Rua do Salitre, 19, 2.º.

A Direcção desta colectividade tem aberta a inscrição, só para sócios, para uma visita a Sevilha, por Vila Real de Santo António, aproveitando a Semana Santa, e a Feira, assistindo a quatro corridas de toiros, e cuja partida se fará a 21 de Abril e o regresso a 3 de Maio.

## Câmara dos Agentes Transitários

Tomou posse a nova direcção da Câmara dos Agentes Transitários, tendo presidido ao acto o sr. eng.º Júlio José dos Santos, delegado do Governo junto daquêlê organismo, que proferiu algumas palavras de saudação, tendo falado também os srs. dr. Serafim Augusto da Silva Garcia, Filipe Diogo Vitor dos Reis, Guilherme Otero Salgado, dr. Neves Pereira e António Carvalho.



### Quando havia o istmo do Panamá

ANTES de se cuidar da realização do canal do Panamá apareceu a ideia de estabelecer um caminho de ferro, para transporte dos navios através do istmo.

Eis como a Revista *O Ocidente*, de Lisboa, de 1 de Agosto de 1881, se referia ao citado projecto:

«O inventor, o sr. Eads, bem conhecido engenheiro americano, distinguio-se durante a guerra civil pela rápida criação de uma esquadra de improvisados couraçados e, subsequente-mente, pela edificação de um agrande ponte entre o Mississipi e o S. Luiz.

Propunha-se o notável engenheiro a construir o referido caminho de ferro para o transporte de navios de alto bordo poderem ser conduzidos de um oceano a outro, isto é, do Atlântico ao Pacífico, por meio de fortes e especiais locomotivas.

A linha consistiria em dois caminhos marítimos, juntos por umas quatro vias de carris (*rails*). A condução seria feita numa espécie de plataforma, que preveniria tóda e qualquer eventualidade que pudesse dar-se no trajecto.

O navio seria levantado da água por meio de poderosos guindastes e devidamente fixados a uma espécie de carreira que o conduziria sobre os *rails*, os quais seriam doze, e colocados a distância de quatro a cinco pés um dos outros. As locomotivas seriam cinco vezes mais poderosas e fortes do que as melhores máquinas comuns da actualidade e os doze *rails* seriam todos servidos por duas locomotivas e *tenders*. As carreiras, ou estrados, seriam dispostos de modo que pudessem receber navios das maiores lotações e seriam equipadas com rodas afastadas umas das outras três pés, isto por cada carril, subindo a quantidade das rodas para os grandes vapores, a um total de mil ou mil e duzentas. O trânsito far-se-ia com a velocidade de dez a doze milhas por hora.

O Sr. Eads assegura que o seu caminho de ferro, o qual seria construído em muito maior altura sobre o istmo, do que o canal projectado por Lesseps, custaria metade da importância do canal de eclusas ou comportas e um quarto da despesa do que fôsse estabelecido ao nível das marés».

### A força do vapor

POR serem muito curiosos e provarem assim que os antigos já conheciam a maravilhosa força do vapor, tida como descoberta dos tempos menos remotos, sumariamente deixamos aqui alguns dados que foram colhidos através de variadissimas publicações:

Antes de Cristo, Hero, de Alexandria, no seu livro *Spiritualia seu (?) pneumatica* tratou da força expansiva do vapor e descreveu o uso das válvulas e do êmbolo metálico.

Salomon de Caio, também antes de Cristo, falou do transporte terrestre pelo vapor, admitindo-o como empreendimento de possível realização.

Wobison, já na nossa era, em 1750, sugeriu a James Watt que a força do vapor podia fazer mover carros ordinários, mesmo que fôsse de grande peso.

O francês Nicholas Joseph Cugnot, em 1769, construiu a primeira locomotiva capaz de pôr em movimento e rebocar simultaneamente carros de enorme peso.

Dois anos depois e adaptando-lhe aperfeiçoamentos construiu Cugnot para o Governor francês, uma locomotiva com cilindro simples de 15 polegadas, caldeira de cobre e uma roda dianteira de 4 pés de diâmetro e duas polegadas de diâmetro, a qual ainda se conserva num museu de França.

James Watt em 1774 propoz os meios de dar movimento articulando-os entre si e apresentou oficialmente o modelo construído por Murdock, seu contramestre de officio.

Em 1803 John C. Stevens, de Nova York, inventou a caldeira em forma de tubo, da qual tirou patente e cujo principio é o adoptado ainda hoje.

Trevetrick, em Inglaterra, melhorou bastante a construção das locomotivas, do que tirou as necessárias garantias officias e James de Naville, também britânico, inventou em 1826 a caldeira multi-tubular.

Seguin, engenheiro francês, inventou em 1828 o emprêgo de pequenos tubos para a chaminé.

Stephenson, em 1829 realizou as primeiras experiências da locomotiva que, com o seu nome, inaugurou a linha férrea de Liverpool a Manchester.

Em 1830 foi construído por Edward Bury o primeiro tipo permanente da locomotiva moderna.

### Estatísticas

SEGUNDO uma estatística official franceza e referida a 31 de Dezembro de 1898, a extensão total das linhas férreas da Europa era, nessa data, de 269.743 quilómetros, cabendo nesse número 2.362 quilómetros attribuidos a Portugal.

A maior extensão das rédes ferroviárias pertencia, então, à Alemanha, com 49.560 quilómetros e menor à Ilha de Malta, que apenas contava 110 quilómetros.

### Ascendência feminina

DURANTE muitos anos, na Itália, todos os lugares de guardas de nível e de agulheiros eram occupados por mulheres, sob a razão de que os individuos dêsse sexo eram menos propensos à embriaguês e, por isso mesmo, de maior confiança nos serviços que lhes estavam distribuidos.

### Uma recta de formidável extensão

A linha de caminho de ferro que liga Bulawayo às Cataratas de Vitória, na Rodésia, tem um trço de linha que atinge 116 quilómetros, sem descrever a mais insignificante curva no seu longo traçado.

Alexandre F. Seltzer

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

LXIX

«Rádio Roma», em telegrama de Buenos Aires, informa, a propósito da grande explosão que incendiou e destruiu uma grande propriedade na cidade de Dawson Creek, na Colúmbia Inglesa, ser esta entroncamento da importante linha ferroviária do Alasca, constituindo a base dos reabastecimentos militares norte-americanos.

— «E. T.» diz, em telegrama do Cairo, que bombardeiros pesados atacaram o pôrto e o aeródromo de Heraklion, na ilha de Creta, tendo provocado dois incêndios. Durante os ataques que, na mesma noite, a aviação realizou a cinco combóios na Sicília, foram incendiadas duas locomotivas e três seriamente avariadas. Aviões das bases da ilha de Malta metralharam um combóio de veículos motorizados na Tunísia. Não regressaram à base dois aviões.

— A «D. N. B.» informa, em telegrama de Berlim, que nos seus meios militares se anunciam, acerca das operações na Tunísia, que ataques de um grupo de combate alemão, para a conquista da cidade de Sidibu, ponto terminus da linha de caminho de ferro que se dirige, para Sfax, levaram-no à Tunísia central.

O adversário empreendeu contra-ataques, com o auxílio de grande número de carros blindados. Essas investidas malograram-se, com perdas sangrentas para o adversário. Foram destruídos catorze carros blindados do inimigo.



Aeroporto do «Tempelhof»

## O que todos devem saber

No dia 13 de Março, a hora legal  
adianta sessenta minutos

Pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações vai ser publicada a seguinte portaria:

«Considerando que as excepcionais circunstâncias de momento aconselham a que se adopte no corrente ano a hora de verão escalonada por dois períodos, conforme as normas que se fixaram para o ano de 1942 pela portaria 10.634, com as correções, ainda que ligeiras, que a experiência aconselha serem de introduzir quanto ao início dos períodos e da data do restabelecimento da hora normal;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do decreto-lei n.º 29.484, de 17 de Março de 1939:

1.º — Que seja adiutada de sessenta minutos a hora legal, na noite de 13 para 14 de Março do corrente ano, às vinte e três horas.

2.º — Que seja adiutada de mais de sessenta minutos a mesma hora, na noite de 17 para 18 de Abril às vinte e três horas.

3.º — Que seja atrasada de sessenta minutos a hora de verão, na noite de 28 para 29 de Agosto, às vinte e quatro horas.

4.º — Que seja restabelecida a hora normal, na noite de 30 para 31 de Outubro, às vinte e quatro horas.

### Correspondência para os militares que estão nos Açores

Segundo informa a Administração Geral do C. T. T., as correspondências postais, encomendas e telegramas destinados aos componentes da Guarnição Militar dos Açores, devem comportar apenas no endereço, além do nome do destinatário:

- a) designação da unidade militar a que pertence;
- b) nome da ilha em que se encontra.

Em nenhum endereço deverá figurar nome da localidade onde estaciona a respectiva unidade militar. Não será dado curso às correspondências encontradas fora destas normas, as quais serão restituídas aos remetentes, sempre que comportem tal indicação; caso contrário, serão remetidas aos serviços de refugos postais, depois de devidamente observadas.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

### Ainda o nosso número especial de Janeiro

Tiveram a gentileza de nos fazer referências, que muito nos sensibilizaram, a propósito da publicação do nosso número especial do Ano novo, os seguintes jornais:

*Jornal de Estarreja*; *O Regional*, de S. João da Madeira; *Ecos do Alcôa*, de Alcobaca; *Jornal de Abrantes*; *Cardeal Saraiva*, que se publica em Ponte de Lima; *O Jornal de Felgueiras* e *Notícias de Vouzela*.

A todos reconhecidos agradecimentos.

## Brindes e Calendários

Registamos hoje o oferta de alguns exemplares do calendário de reclamo à firma *ferrania*, de J. C. Alvarez, L.<sup>da</sup>, especializada em produtos de fotografia.

Também a firma Manuel Guedes, L.<sup>da</sup>, proprietária da Fundação Tipográfica *Gini*, nos enviou um calendário.

A todos os nossos agradecimentos.

# Espectáculos

## Panorama da Temporada

### T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

#### MARIA VITÓRIA — Dia da Espiga

A seguir ao «Senhor da Pedra» apareceu no palco do Maria Vitória a revista o «Dia da Espiga», da autoria da mesma parceria António Porto, Aníbal Nazaré e Fernando Avila, reunidos a Fernando Carvalho e Jaime Mendes.

Talvez porque a revista tivesse sido escrita à pressa e à pressa ensaiada, ou porque os motivos vão escasseando, o que é certo é que desta vez os autores não foram tão felizes. É facto que tenho visto coisas peores, mas, como em cena estão peças boas, naturalmente o público ressentiu-se disso e por esse motivo não recebeu com agrado a nova revista do Maria Vitória.

E, como o «Dia da Espiga» apareceu extemporâneo, as «espigas» e «papoulas» que brotaram no campo Maria Vitória, não têm aquele viço e frescor que era para desejar, tanto mais que a parceria que assina este novo trabalho tem apresentado revistas que despertam o entusiasmo do público.

Os artistas Maria Albertina, mais à vontade, Laura Alves, cada vez em melhor forma, Carlos Leal e Carlos Alves, excelentes cómicos, Santos Carvalho (Manuel e Ricardo, este último servindo de compadre), Maria Sidónio, que continua parada em quadros de movimento, Filomena Casado, Maria Fernanda, Graziela Mendes, António Rosa, Peggy e Humberto, excelentes bailarinos excêntricos, Gema Samaria, fizeram todo o possível para, com a sua arte e alegria, tirarem o maior e melhor partido dos números que lhes distribuíram, mas mesmo assim, não conseguiram triunfar.

Esperemos novos trabalhos da conceituada parceria, para desfazermos a má impressão que esta peça nos causou.

#### VARIEDADES — A Bicha de Rabiar

Depois de 6 anos de ausência, voltou a brilhar no teatro Variedades a esplêndida comédia em 3 actos, original de Felix Bermudes, Ascensão Barbosa e Abreu e Sousa, que, durante muito tempo, esteve no cartaz do Avenida.

É que a comédia está recheada de ditos de espírito e

e trocadilhos, qual deles o melhor, de maneira que a risota é tanta que os artistas vêm-se na necessidade de diminuir o ritmo da representação, para que o público ria e saboreie à vontade essa avalanche enorme de graça bem portuguesa.

O título, apesar de sugestivo, não é lógico. Não se falando em nenhuma «bicha» a não ser a da bilheteira, achava mais adequado o de «poetisa aldrabona». Isto, é claro, em nada influe no êxito da peça, visto que logo de princípio começa a interessar e num crescendo constante chega ao fim com a mesma alegria e humorismo das primeiras cenas.

Como se trata de uma reposição, os confrontos são descaídos. E por isso limito-me a dizer que Maria Matos e Assis Pacheco foram formidáveis de graça e naturalidade. E que os restantes intérpretes Luis Campos, Maria Schultz, Benamor, Vital dos Santos, Eunice Colbert, Isabel de Carvalho, Lucía Mariani, Hortense Rizzo, António Palma, António Cruz, Costa Andreia, num magnífico conjunto, contribuíram imenso para o agrado desta peça, que deve ser igual ou superior ao de há 6 anos.

#### D. MARIA II — Electra e os Fantasmas

Henrique Galvão, ilustre escritor, traduziu para português a célebre trilogia de Eugénio O'Neill «Mourning Becomes Electra» a que deu o nome de «Electra e os Fantasmas». São três peças: «Regresso ao Lar», «Expição» e «Fantasmas» formando um todo mixto de interesse e horripilante, de uma grandeza complexa e profunda, simbolizando o julgamento da Humanidade e pondo a nu, crimes, taras, defeitos de vários seres racionais.

Os jornais de grande informação referiram-se detalhadamente à peça e falta-me o tempo e sobretudo espaço, para tratar aqui do assunto.

Representação perfeita, completa, notável. O espectáculo de D. Maria II poderá não ser comercial e a mentalidade de parte do nosso público não está a altura de apreciar e profundar a peça. Além disso a vida não está para tristezas, apesar de rodeada de inquietações.

Mas, é um espectáculo retintamente artístico. No entanto, Amélia Rey Colaço foi a alma da peça. Sem o seu saber, a sua inteligência, o seu bom gosto, não se podia assistir a um espectáculo tão empolgante e que subjuga, obrigando a uma grande tensão de nervos.

Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro que, no D. Maria II, actualmente modernizado e confortável, têm feito pura Arte, quizeram, para inaugurar a reabertura da época, apresentar um espectáculo em forma, dignificante de Arte e mostrar as

possibilidades e resistência dos artistas, que interpretaram sem vislumbre de cansaço físico e moral, esta obra magnificante de arte, beleza e emoção.

E, como a peça não se presta a ser interrompida pelos «snobs» retardatários, foi posto em execução o parágrafo 5.º do artigo 160 do decreto n.º 13564, informando que não era permitida a entrada na sala, depois do pano subido, medida esta que gostaria ver observada nos restantes teatros.

#### APOLO = Ribatejo

«Ribatejo», que os autores Alberto Barbosa, José Gahardo, Vasco Santana e Amadeu do Vale, chamaram opereta, é uma peça regional em 3 actos e 9 quadros, bem escrita, com princípio, meio e fim, de sabor bastante popular, focando a nobre, leal, corajosa, honrada e portuguesíssima gente de Salvaterra, que tão depressa monta a cavalo e derriba toiros, como joga o pau e dança o fandango.

O espectáculo é interessante, vê-se e ouve-se com agrado, para o que muito contribui o bom desempenho, vistoso cenário de Joaquim Viegas, José Mergulhão, Hernani Martins, Pinto de Campos, José Duarte, Manuel de Oliveira e Manuel Mira, guarda roupa dos ateliers Paiva e música de Vensclau Pinto, Raúl Portela e Raúl Ferrão, bonita, ligeira e alegre, principalmente a canção do 3.º acto, cuja cadência se estende à plateia que canta o «refrain» com entusiasmo.

Na peça que, como disse, está bem feita, há três «senões» a apontar:

1.º senão: — Aquela personagem «Duarte», não faz, não pode fazer parte da campinagem. O campino é nobre e leal mas nunca traidor. Se o fosse, seria expulso da «grei» cujo lema é «um por todos e todos por um».

2.º senão: — Para triunfar a moral, a razão e a justiça, não era preciso o final do 8.º quadro — «O perdão». Este final peca por inadmissível e até mesmo por inverosímil. Estou convencido que os autores são da mesma opinião.

3.º senão: — e o mais grave — é o final do 1.º acto: «Juramento sagrado». Discordo por completo da maneira como é apresentado. Além de não ser necessário para o desenvolvimento da acção, é muito perigoso pela maneira como está exposto, apesar de respeitoso.

Se os autores achavam que era precisa essa passagem, então deviam apresentá-la doutra maneira. O sentido real seria o mesmo, mas o efeito não era tão cru e não chocava tanto. Assim como está, não pode passar sem a minha discordância.

Estes três «senões» não prejudicam na sua essência o «Ribatejo», que teve uma interpretação condigna por parte da Companhia do Teatro Apolo, onde agora foi reposta.

Mirita pertence a uma família de toureiros. Representou muito bem a sua parte de «Manuela», bastante fatigante para duas sessões e, ainda por cima, com números bisados. Dançou muitíssimo bem o fandango com Francisco Costa e jogou o pau com agilidade. Mais uma vez mostrou ser boa cavaleira, pois entra em cena a cavalo. Vasco Santana, Armando Machado, João Pio e Ema de Oliveira, formam um magnífico quarteto cómico indispensável a este género de trabalhos. Mantiveram o público em constante gargalhada. Alberto Reis, possuidor duma magnífica voz e articulando na perfeição, encarregou-se dum papel muitíssimo antipático, «D. Jorge», no que foi muito bem secundado por Constantino de Carvalho, que interpretou o «Duarte» cínico e autenticamente patife. Ora sendo deste estófo, nunca poderia pertencer à campinagem. Ainda esteve à espera de ver se era castigado como merecia, mas, infelizmente, tal não se deu. Maria do Rosário encarregou-se de dois números musicados muito bonitos. Um é a «rapariga de Samora», trecho do folclore ribatejano; o outro chefiando um numeroso grupo de raparigas cantando uma moda espanhola «As sevilhanas», que é um interessante passo de revista. Maria Reis, Branca Salda-

nha e formam o restante elenco feminino, interpretando com graciosidade papéis sem responsabilidade. São eles Rosa e Rita. Da parte masculina falta-me dizer que João Guerra foi magnífico quer como caracterização quer como intérprete do velho e honrado abegão «Ezequel». Emílio Correia pouco tem que fazer no «Marcolino» e Francisco Costa, certo no «Manel». Elvira Velez muito bem na proprietária «D. Vicência».

Em resumo: Todos contribuíram para o êxito que teve o «RIBATEJO» nesta reposição e que deve ser igual ao da estreia no «Variedades», em Maio de 1939.

Ainda um reparo antes de terminar. Sendo D. Vicência uma viuva rica e grande proprietária, não se compreende que não tivesse uma capela ou pelo menos um oratório, onde fizesse as suas orações, acompanhada pela campinagem. Além disso, parece ilógico que «Duarte» tivesse comprometido «Manuela» publicamente e no fim, apenas confessasse deante da família, o seu crime. Mas, tudo é teatro, e, portanto, tudo é admissível.

#### TRINDADE — Sinal de Alarme

Quando a gente puxa pelas cerejas, vêm umas atrás das outras. É o que está sucedendo ultimamente com as peças teatrais. «O Sabão n.º 13», «A bicha de rabiari», «Ribatejo» e agora «Sinal de Alarme», original de Henequim e Coolus, ilustres escritores teatrais.

São três actos magníficos, traduzidos primorosamente por acaso de Paiva, poeta e humorista distintíssimo.

Henequim empregou todo o seu espírito irónico e graça subtil; Coolus observou e analisou as figuras e caracteres. Da junção destes dois distintos homens de teatro, resultaram três actos com cenas de emoção e uma graça que faz rir o espectador constantemente. As cenas são bem divididas, os actos proporcionados e com uns desfechos de grande efeito, isto tudo aliado a um diálogo repleto de ditos cheios de espírito e muito bons.

Irene Izidro, magistral. No 2.º e 3.º actos dá-nos todas as cambiantes de ternura e graça. É bem a figura simples de mulher educada na província, em que os costumes são sãos e os sentimentos são puros.

Cremilda de Oliveira está a tornar-se uma esplêndida característica. O papel está cheio de dificuldades, mas ela venceu-os galhardamente.

Fernanda de Sousa muito elegante e vestindo bem, Margarida d'Almeida e Maria Manuela, correctas.

Erico Braga, esplêndido de naturalidade e com grande à vontade em cena, retomou o seu antigo papel de «Boby». É um papel que gosto de o ver fazer.

Ribeirinho correcto no «Paginot». Barroso Lopes, Alberto Ghira, Tarquínio Vieira, Alfredo Henriques e Mário Fernandes, certos dentro de um esplêndido conjunto.

Encenação boa de Erico Braga.

#### AVENIDA — Fora dos Eixos

Sobre esta revista estreada na Avenida, escreverei no próximo número, visto não dar tempo a ser composta e impressa a minha apreciação.

#### CARTAZ DE HOJE

##### TEATROS

COLISEU — 21,15 — «Viuva Alegre»  
APOLO — 20,30 e 22,45 — A opereta «Ribatejo»

#### CARTAZ DA SEMANA

##### CINEMAS

EDEN 21,50 — «Esquadra à vista».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Nancy e a escada secretas».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Direcção Geral de Assistência

O «Diário do Governo» n.º 31, 2.ª série, de 6 de Fevereiro de 1943, publica o seguinte:

Santa Casa da Misericórdia de Alcácer do Sal — autorizada a ceder, à razão de 10.000\$00 por hectare, à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para uma estrada de acesso ao apeadeiro de Vale do Guiso, 5:457 metros quadrados de terreno da sua herdade denominada de Arapouco.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 41, 2.ª série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte:

**Decreto-lei n.º 32:693**

Considerando que as restrições verificadas nos meios de transporte, devidas à falta de combustíveis, e as necessidades prementes do abastecimento público impuseram à Direcção Geral de Caminhos de Ferro novas funções de fiscalização e distribuição de material circulante ferroviário, tanto no serviço interno como no de trânsito internacional:

Considerando que o excessivo serviço que deriva destas novas funções não pode ser executado só com o pessoal dos quadros, que continua a ocorrer ao expediente dos seus serviços normais, e que se torna necessário fazer elevado dispêndio com impressos e artigos de expediente, que se não comporta nas dotações orçamentais da mesma Direcção Geral;

Considerando que, nestes termos, se justifica a adopção de medidas de emergência, que permitam resolver sem de

longas os problemas de transportes que ao Governo se deparam;

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

**ARTIGO 1.º** — É a Direcção Geral de Caminhos de Ferro autorizada, mediante despacho ministerial, a assalariar o pessoal administrativo necessário para ocorrer aos novos serviços de fiscalização e distribuição de material circulante ferroviário nas linhas das várias empresas concessionárias.

**ARTIGO 2.º** — As despesas a fazer com a remuneração deste pessoal e, bem assim as relativas à aquisição dos artigos de expediente e impressos necessários à execução dos novos serviços serão satisfeitas pela dotação do n.º 2.º do artigo 10.º «Diversos encargos do Fundo Especial de Caminho de Ferro», da classe «Pagamento de serviço e diversos encargos».

O «Diário do Governo» n.º 43, 1.ª série, de 23 de Fevereiro, publica o seguinte:

**Portaria n.º 10:340**

Considerando que as circunstâncias de momento não justificam que se mantenham em vigor as disposições dos artigos 53.º e 76.º da tarifa geral aprovada pelo decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, com a redacção que posteriormente lhes foi dada pelo decreto n.º 18:880, de 22 de Setembro de 1930, sobre transporte de veículos acondicionados ou não;

Convindo, por outro lado, estabelecer doutrina quanto às taxas a aplicar a tais transportes quando constituam um só volume por agrupamento ou sobreposição:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a actual redacção dos artigos 53.º, 76.º, 77.º e 79.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, seja substituída pela seguinte:

**Artigo 53.º** Os veículos, acondicionados ou não, de peso superior a 3:000 quilogramas e bem assim os de comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida só podem ser aceites a transporte, em grande velocidade, mediante ajuste prévio.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!



**MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)**

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Beia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados, e cujo peso exceda 3:000 quilogramas ou cujo comprimento seja superior a 6<sup>m</sup>,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida.

Artigo 76.º Os veículos cujo transporte exija o emprêgo de mais de um vagão são taxadas por tantas unidades (veículos) quantos os vagões empregados.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar a cada um dos veículos que forem apresentados a despacho agrupados em um mesmo volume cujo transporte exija o emprêgo de mais de um vagão.

Artigo 77.º São taxados a peso, como simples mercadoria da 1.ª classe, nas condições estipuladas no capítulo XII, os veículos cujo peso unitário exceda 3:000 quilogramas por vagão empregado.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados, ficando neste caso cada veículo que constitua o volume sujeito ao mínimo de cobrança correspondente a 3:000 quilogramas por vagão empregado.

Artigo 79.º Os veículos de peso superior a 20:000 quilogramas e bem assim os de comprimento superior a 21 metros na via larga e a 16 na via reduzida só podem ser aceites a transporte mediante ajuste prévio.

§ único. A doutrina deste artigo é ainda de aplicar ao volume em que dois ou mais veículos tenham sido agrupados e cujo peso exceda 20:000 quilogramas ou cujo comprimento seja superior a 0<sup>m</sup>,5 nas linhas de via larga e a 5 metros nas de via reduzida.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1943. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

O «Diário do Governo» n.º 40, 2.ª série, de 17 de Fevereiro de 1943, publica o seguinte:

#### Reparição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear para exercerem o cargo de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro durante o corrente ano, em harmonia com o artigo 3.º e seu § 2.º do decreto-lei n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, os cidadãos abaixo indicados:

António de Oliveira Calem, pelas Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto.

Engenheiro Mário de Sousa Drumond Borges, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto.

Luiz Xavier da Gama, pela Associação Central Agricultura e Liga Agrária do Norte.

O «Diário do Governo» publicou, um decreto autorizando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, mediante despacho ministerial, a assalariar o pessoal administrativo necessário para ocorrer aos novos serviços de fiscalização e distribuição de material circulante ferroviário nas linhas das várias empresas concessionárias.

## Publicações recebidas

Prontuário de Ortografia — por *António da Costa Leão*.

Entrou na 10.ª edição o valioso «Prontuário de Ortografia», de António da Costa Leão, estudioso e enamorado defensor da nossa língua. Vem esta edição acrescentada e corrigida conforme o vocabulário da Academia, o que confere ao livrinho, de utilidade manifesta para todos que escrevem e gostam de empregar a boa ortografia, a melhor actualidade.

A crítica do trabalho de António da Costa Leão está feita; dez edições, num espaço de tempo relativamente curto, mostram o apreço e a confiança em que o público leitor o tem; finalmente, na «Introdução» do Vocabulário da Academia, o sr. Prof. Rebelo Gonçalves consagrou-o, oficialmente, com palavras justas.

A Costa Leão, os nossos agradecimentos pela oferta dum exemplar com que nos distinguiu.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



ESTATUETAS  
E FANTASIAS

NÃO SÃO PRODUTOS

DA

“Estatuária Artística”

DE

COIMBRA

OS MODELOS QUE NÃO TENHAM  
AS MARCAS INDICADAS

Rua Rosa Falcão, 28 — Rua do Arnado, n.º 147  
Telefone n.º 3768



IMAGENS  
RELIGIOSAS

## Olimpia Club

ABRILHANTADO

PELA FAMOSA ORQUESTRA ABEL RESENDE

As animadas FESTAS DE CARNAVAL  
vão iniciar-se com a notável colaboração  
das incomparáveis estrêlas de baile

*BRAZALEMA*  
*CARMELITA DEL RIO*

e das gentis vadetas LUCENTINA e ARACELY CORAL

Sensacionais noites de festa e de franca alegria

Vistasas decorações — Brindes às senhoras — Entrada grátis às senhoras mascaradas



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT  
**Sociedade Universal de Transportes, L.<sup>da</sup>**  
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários  
(Decreto n.º 51.253 de 28 de Abril de 1941)  
**TRANSPORTES INTERNACIONAIS**  
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.  
Portugal — LISBOA

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

## BADEN—SUISSA

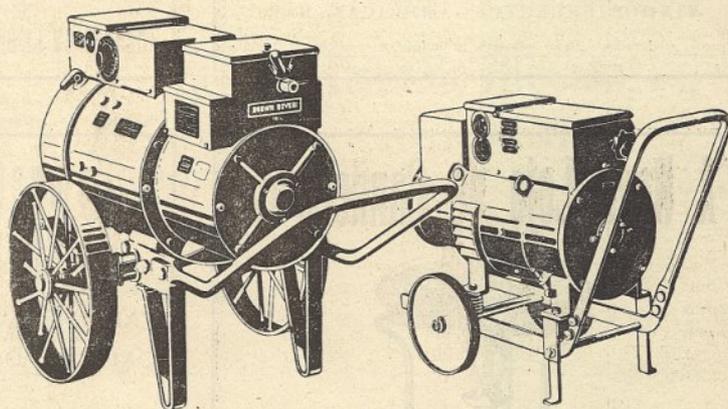
*A firma que instalou o maior  
número de kilowatts nas Centrais  
Eléctricas Portuguesas—A firma  
que montou o maior número de  
turbinas a vapor em Portugal.*

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 :: ::

# TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Endereço telegr.: «Palace-Lisboa»  
 Telefone: n.º 2 0231



## Avenida Palace Hotel LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade

130 QUARTOS—80 QUARTOS COM BANHO

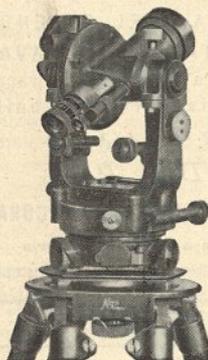
Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL  
 ESMERADÍSSIMA COMIDA  
 VINHOS SELECTOS—AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

## TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2

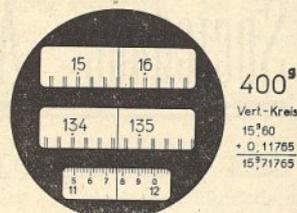
**Kern**  
 AARAU



Última criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES  
 DISPOSITIVOS PERMITIN-  
 DO UM TRABALHO MAIS  
 RÁPIDO E PRECISO

Exemplo de Leitura com Micrometro Optico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.



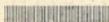
PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.ª L.ª DA Rua dos Fanqueiros, 15

## “A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM



Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA  
 LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:  
 PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

**MANUEL GOMES LILA**

Oficina de soldadura eléctrica -- Serralharia mecânica e tornos

Soldadura a electricidade e autogénia. Especialidade em soldaduras em caldeiras marítimas e terrestres. Cortes a massarico. *Executam-se todos os trabalhos em:* Motores a óleos pesados, máquinas a vapor, debulhadoras, tractores e todo o material agrícola

**VILA FRANCA DE XIRA**

Largo Marquês de Pombal, 70  
Telefone: VILA FRANCA DE XIRA, 58

Residência: Rua Gervásio Lobato, 20, 1.º-Esq.  
Telefone 60843 — LISBOA

**Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª**

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serralção  
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tóda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA  
Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

C H A

P E

L A

R I A

**E L I T E**

A PREFERIDA DOS «**Carlos**»  
EM

CHAPEUS DE CATEGORIA

151, Rua Augusta, 153

Telefone 22030 LISBOA

● ●  
Aos filiados nos «**CARLOS**» desconto de 10 %.

**COMPANHIA DE SEGUROS****Europêa**

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

**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 cam-  
pinho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

**POLICLÍNICA DA RUA DO OURO**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 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 5,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas  
Dr. Silveira Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

**ANÁLISES CLÍNICAS**



## EMISSÕES PARA PORTUGAL

<i>Hora</i>			<i>Comprimentos de onda</i>	
10,45	} NOTICIARIO. . . . .	}	GRV	24,92 m. 12,04 mc/s
			GSO	19,76 m. 15,18 mc/s
			GRZ	13,86 m. 21,64 mc/s
12,15 e 12,30	} NOTICIÁRIO e ACTUALIDADES.	}	GRV	24,92 m. 12,04 mc/s
			GSO	19,76 m. 15,18 mc/s
			GRZ	13,86 m. 21,64 mc/s
21,00 e 21,15	} NOTICIARIO e ACTUALIDADES.	}	GRM	42,11 m. 7,125 mc/s
			GRK	41,75 m. 7,19 mc/s
			GRU	31,75 m. 9,45 mc/s
			GRX	30,96 m. 9,69 mc/s
				261,10 m. 1,149 mc/s
			1.500,00 m. 200 mc/s	

## SERVIÇO PARA O BRASIL

15,30		16,59 m. e 16,64 m.
22,45 24,00	}	42,11 m. 7,125 mc/s
		31,55 m. 9,51 mc/s
		24,92 m. 12,04 mc/s

O Noticiário às 24,00 é transmitido também em 30,96 metros (9,69 mc/s)