

DEPÓSITO LEGAL
55 NOV. 1943
19.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1943

Número 1339

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

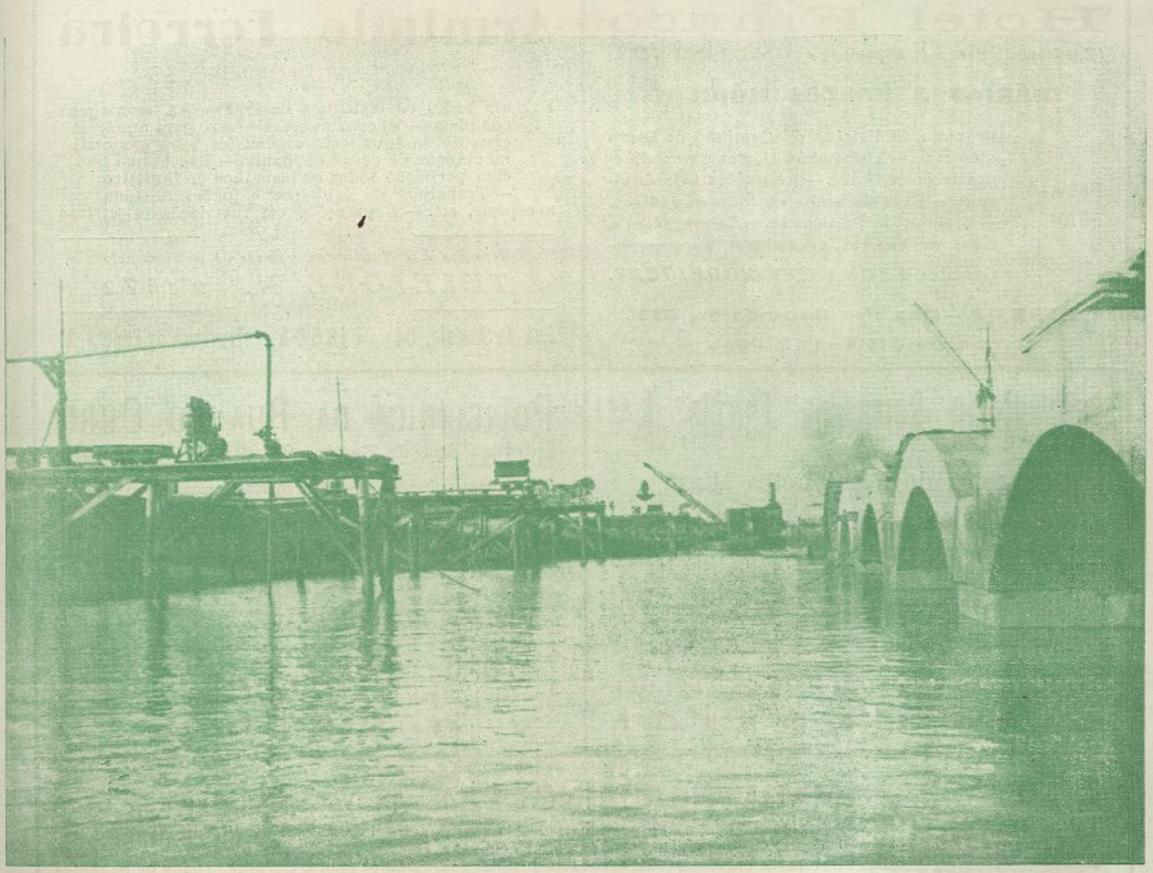


FUNDADA EM 1888
REVISTA QUINZENAL

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 20168 — LISBOA



Pôrto de Vila Real de Santo António

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!



Encerados para Vagão e Viaturas
 - VESTUÁRIO IMPERMEAVEL -
 ALUGUER DE ENCERADOS

TELEFONE 24254

QUERE
 DORMIR
 SOCEGADO ?

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

À VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.
 Gerente: *FERNANDO RODRIGUES.*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Armindo Ferreira

TECNICO EM CANALISAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações, montagens completas — Encanamentos de ferro para aquecimento de água — Encanamentos para gás e montagem de casas de banho — Executam-se com perfeição todos os trabalhos de funileiro — Trabalhos de caldeiras e fogões de toda a espécie, etc. — Reparações em instalações eléctricas

Peço aos Ex.^{mos} Clientes a fineza de pedirem pelo

TELEFONE N.º 2 1572

Rua da Atalaia, 34 LISBOA Travessa da Espera, 51

Auto União Serra da Estrêla, L.^{da}

Carreira de Camionetes Mixta
 ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com
 os Caminhos de Ferro da Beira Alta

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Sede — LORIGA

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 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 — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
 Dr. Aleu Saldanha — Ruio X — às 4 horas
 Dr. Mário Jaquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, 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: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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'ONELLAS

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 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

1339



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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Lavradeira de Viana do Castelo	459
O Lusitânia-Expresso	461
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	462
Instruções a observar nas rédes e instalações ferroviárias	463
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	464
Colónia de férias da Praia das Maçãs	466
As Bôdas de Prata do Sanatório «Vasconcelos Pôrto»	466
Vozes amigas de Espanha	467
Caminhos de Ferro Coloniais	467
Caminho de Ferro da Beira Alta	468
Há 50 anos	468
Imprensa	468
A Guerra e os Caminhos de Ferro	469
Linhas Estrangeiras	470
Repositório de assuntos referentes a Teatro e Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	471



LAVRADEIRA DE VIANA DO CASTELO

O Lusitânia-Expresso

Há que garantir, aos passageiros que saem de Lisboa, a compra, em Madrid, dos seus respectivos bilhetes de volta

EM 20 de Julho do corrente ano, inaugurou-se, entre Lisboa e Madrid, um novo combóio, que foi designado por Lusitânia-Expresso. O aumento de tráfego de passageiros entre as duas capitais exigia êsse serviço, que passou a efectuar-se às terças, quintas e sábados, sendo a partida da capital portuguesa às 19,20, com chegada a Madrid no dia seguinte às 9,30; saindo o combóio da capital espanhola às 20,20, com chegada a Lisboa no dia seguinte às 10,30.

O novo combóio, que tem carruagens-camas de 1.^a e segunda classe e mixta de 1.^a e 2.^a, oferece, além de ter encurtado sensivelmente o tempo da viagem, comodidades magníficas. O conforto, em ambas as classes, é, na verdade, notável. O serviço de restaurante é primoroso. E de tudo isso resulta que o passageiro têm a ilusão de que a viagem se faz apenas em meia dúzia de horas.

Às entidades dos dois países que planearam e organizaram o novo combóio, há que felicita-las e há que agradecer-lhes o serviço prestado em benefício da intensificação do tráfego e das relações luso-espanholas.

Os serviços de polícias e alfandegários tanto de Espanha como de Portugal são admiráveis e em nada incomodam os passageiros que, por tal facto, devem estar encantados.

É pena, porém, que o regresso a Lisboa

não seja garantido aos passageiros em Madrid. Ao passo que na estação do Rossio os bilhetes são adquiridos pelo seu justo preço, na estação espanhola das Delícias dificilmente se obtêm bilhetes pois os mesmos são adquiridos na RANF, na Calle de Alcalá, e êsses mesmo nunca se encontram à venda porque os contratadores e os especuladores assambarcam-nos por completo para os oferecerem pelos hotéis e pensões, e nas bichas a que os viajantes se sujeitam, com um aumento de preço de 30, 40 e 50 por cento. Não é por meras informações recebidas nesta redacção que denunciámos esta deficiência de serviço de venda de bilhetes, que toma as proporções de um abuso intolerável. É por experiência própria que fazemos esta afirmação.

O negócio, em Madrid, deve ser rendoso, porque os contratadores, vendidos os bilhetes que lhes dão o lucro ambicionado, deixam de aparecer e de vender os restantes, sucedendo que o combóio regressa a Lisboa com vários lugares vagos.

Porque não é facultada ao passageiro que sae de Lisboa a venda de bilhetes de ida e volta, ou em Madrid, na estação de Delícias, a venda dos bilhetes simples só ser feita a quem apresentar o respectivo passaporte em ordem?

Estamos certos que a nossa sugestão será bem recebida pelas entidades que, com tão louvável intuito, organizaram o Lusitânia-Expresso.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

O nosso próximo número, a sair em 16 de Outubro, é dedicado inteiramente, em edição extraordinária, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Numerosos artigos, acompanhados de gravuras, focam as principais características das cidades e vilas, servidas por aquêlê caminho de ferro, quer sob o ponto de vista económico, quer sob o ponto de vista turístico.

Com êsse número, que já começa a ser aguardado com vivo interêsse pelos nossos assinantes, prestamos homenagem não só àquela companhia ferroviária, mas, também, a várias e importantes terras da formosa e activa região da Beira Alta.

DEFESA CIVIL DO TERRITÓRIO*Instruções a observar***NAS RÊDES E INSTALAÇÕES FERROVIÁRIAS**

A Defesa Civil do Território é um trabalho sério de utilidade pública e do mais alto interesse nacional.

Desta forma a D. C. T., a cargo da Legião Portuguesa, tem por especial missão assegurar, em tôdas as emergências, o funcionamento das actividades locais, prestando todos os socorros que se lhes tornem necessários e garantindo através de tôdas as dificuldades, a resistência moral das populações civis.

Prosseguindo nas directivas estabelecidas no sentido de orientar e manter o funcionamento de tôdas as actividades, publicamos hoje as instruções a observar nas rêsdes e instalações ferroviárias.

1 — PRINCÍPIOS GERAIS — Serão observados todos os preceitos constantes das instruções à população, adaptados à natureza especial do serviço, sempre de forma a perturbá-lo o menos possível.

A marcha dos combóios e locomotivas isoladas durante a noite far-se-á com a marcha de precaução, ocultando-se desde o escurecer os clarões das locomotivas e iluminação das carruagens, evitando-se ou modificando-se, reduzindo ao mínimo a sinalização acústica.

Manter-se-ão iluminados os sinais de circulação, cobrindo-se superiormente com uma pala horizontal que impeça a visibilidade, de cima, do traço luminoso que irradiam (em especial as luzes amarela e verde).

Nas instalações de certa importância organizar-se-ão brigadas de socorro (demolição, desobstrução, águas, luz, incêndios, saúde, etc.).

No cais e estações devem ser sinalizados com tinta branca ou cal os degraus das escadas e os percursos de trânsito, adoptando para êstes traços feitos à altura de um homem normal.

Os serviços serão dirigidos por pessoal técnico das respectivas empresas, segundo os preceitos gerais estabelecidos.

2 — INSTRUÇÕES A OBSERVAR PELOS PASSAGEIROS — Pela sua afixação em lugares públicos das instalações ferroviárias, e bem

assim nas carruagens, será dado conhecimento ao público do seguinte:

1.º *Quando ocupam os combóios:* a) Não abandonar a carruagem, se o combóio parar fora da estação, sem que isso seja ordenado: b) Puxarem as cortinas das janelas das carruagens como precaução contra o estilhaçamento dos vidros e para ocultação de luzes durante a noite, à hora estabelecida: c) Se rebentarem bombas deitar-se-ão no chão: d) A iluminação das carruagens deve ser muito reduzida e de côr azul, não sendo permitido acender velas ou lampadas: e) Os vidros das janelas das carruagens devem conservar-se fechados, excepto quando o combóio fique debaixo dos alpendres das estações. A ventilação das carruagens far-se-á só pelos ventiladores próprios.

2.º *Quando nas gares:* As pessoas que se encontrem nas gares, ao sinal de alerta, dirigirse-ão imediatamente para os locais sinalizados que lhes foram indicados pelo pessoal da estação. Os passageiros que tenham de seguir nos combóios ocuparão os seus lugares nas carruagens, se assim lhes fôr indicado pelo chefe da estação ou segurião para onde êste indicar.

**INSTRUÇÕES
DE EXECUÇÃO
I M E D I A T A**

Tôda a população de Lisboa, Pôrto, Coimbra e Entroncamento deve começar desde já a:

1.º — Proteger os vidros das janelas com tiras de **pano** ou **talagarça** ou **papel muito forte, inteiramente colados com grude**, conforme instruções sabidas;

2.º — Preparar as brigadas de prédio;

3.º — Preparar as medidas de ocultação de luzes, tanto nas casas como nas viaturas.



Um dedo sacrificado por uma viagem

UMA menina dos Estados Unidos da América, na cidade de Blinghampton, vendeu, em 1939, pela bonita soma de 1.000 dólares um dos dedos da mão esquerda à esposa de um rico industrial da região de Texas, que estava em tratamento num dos hospitais de Nova York, em virtude dum acidente de automóvel, de que lhe resultou a amputação do dedo médio da mão esquerda.

Houve certa dificuldade em se encontrar qualquer menina ou senhora que, tendo os dedos exactamente parecidos com os da milionária doente, aliás muito bonitos, estivesse pelos ajustes de, voluntariamente, permitir a amputação necessária aos caprichos da rica hospitalizada.

Mais de vinte senhoras corresponderam ao apelo lançado, estabelecendo mesmo algumas o *quantum* pelo sacrificio de se deixarem estropiar e não exigiam pela amputação precisa para o enxerto menos de 500 dolares.

Finalmente apareceu uma jovem *Miss*, que foi a preferida, muito embora tivesse fixado o preço de 1.000 dolares pelo dedo a amputar, além da garantia do pagamento das despesas inerentes ao sacrificio.

E sabem os leitores porquê?

— Simplesmente porque pretendia visitar Paris e não dispunha de dinheiro para isso. Isto é, decidiu-se a sacrificar o seu elegante dedinho em troca de uma viagem. Preço elevado dum sacrificio ou insignificante perda parcial duma parte da mão, foi afinal o que lhe custou a almejada viagem.

Uma invenção recreativa segundo a opinião do presidente Thiers

JULGANDO-SE, talvez, mais comodamente instalados do que nas incómodas delícias ou mala-postas de outrora e, também, com certeza, muito mais arejados do que os viajantes que circulam nas terceiras classes dos actuais combóios de passageiros (primitivamente essas caruagens eram destapadas), seria crível considerar-se como verdadeiro prazer, que não excluía a audácia e mesmo a heroicidade da aventura, o praticar essas viagens em caminho de ferro, nessa data iniciado em França sob o aspecto de acontecimento de capital importância.

Estava-se em 2 de Maio de 1843 — há bem um século — e, com grande pompa, inaugurava-se a linha férrea de Paris a Orleans e no dia imediato a de Paris a Ruão que, por circunstâncias atendíveis, não poderia ter a sua inauguração na mesma data.

Interessante seria estabelecer um paralelo entre as naturais deficiências de conforto, da rudimentar segurança na circulação dos combóios, da qualidade ínfima do material de trânsito, do tipo, força e velocidade das locomotivas de então e de mil e um outros aspectos que só realçam pelos progressos atingidos a excelência dos serviços ferroviários da nossa época.

Nesses tempos tão recuados dos tempos actuais, quasi seria impossível admitir-se os benefícios que o tempo nos trouxe; pouco a pouco, facultando aos viajantes da nossa era excelentes materiais de circulação com as máximas comodidades e segurança absolutas, atingindo os seus combóios velocidades absolutamente pasmosas e conseguindo-se toda uma perfeita congregação nos seus múltiplos serviços, para que assim possam continuar a firmar-se justamente no primeiro plano dos transportes.

Porém, o espaço de que dispomos é escasso demais para nos alongarmos com esses considerando e por isso apenas vamos esboçar algo do que de mais interessante haveria a enunciar:

Até à data acima referida somente existiam em França três pequenas linhas férreas servindo os arredores de Paris. Eram as seguintes:

A chamada linha de Pecq (São Germano), com a extensão de 24 quilómetros e aberta ao público em 24 de Agosto de 1837 (!); a linha de Corbeil, com 31 quilómetros de percurso e aberta à exploração em 17 de Setembro de 1840 e finalmente a linha de Versalhes, pela margem esquerda do Sena, nessa mesma data já então tristemente celebrada pelo formidável descarrilamento sucedido em Bellevue, no dia 8 de Maio de 1842, acidente formidavelmente catastrófico que originou 155 vítimas, entre as quais se contava o almirante Dumont d'Urville, o grande explorador da Oceania.

O caminho de ferro de Paris a Orleans, cuja extensão é de 121 quilómetros foi realizado rapidamente, e, para essa época, a sua construção foi considerada assombrosa.

Todavia o respectivo projecto esteve em estudo desde 1830 e só a 16 de Junho de 1838 foi adjudicado, por 70 anos a um tal Casimiro Leconte que se comprometeu a executar a sua construção à custa própria, e sem o mínimo compromisso para o Estado. Constituiu para isso uma sociedade com o capital de 40 milhões de francos, dividido em 80.000 acções do valor de 500 francos cada, as quais dez anos depois conferiam aos seus possuidores a importância de 69 francos de dividendo por unidade.

Esses trabalhos foram todos dirigidos pelo engenheiro chefe Jullien e custaram, exactamente, o total de 59.801.293 francos e... 45 centimos.

Assim foi o início da empresa que mais tarde veio a ser a poderosa Companhia do Paris-Orleans, mais conhecida pela abreviatura de P. O., a qual dentro em pouco se fundiu com as congêneres Companhias do Centro, de Orleans a Bourdeus e de Tours a Nantes.

A prosperidade da nova empresa começara com bons auspícios e tão bem que ao seu décimo ano de exploração contava já no seu importante activo o seguinte material rolante: 468 locomotivas, de varios tipos e forças; 1.316 caruagens para passageiros e 4.904 vagões de mercadorias,

(1) Veja-se o nosso artigo intitulado «Do combóio aos bons pitêus», publicado no n.º 1.249 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1940.

Tudo isto a utilizar nos seus 1:143 quilómetros de vias férreas. Quanto a transportes, dizem as estatísticas dessa época, referidas ao ano de 1854, o seguinte:

Passageiros transportados 3:325:945; cães conduzidos 26:061; cavalos, 9:434; gado não discriminado, 559:528 cabeças.

No que respeita a receitas dêsse mesmo ano, note-se também a sua importância:

Receita do ano anterior 46:732:027 francos e 56 centimos por transportes de passageiros e 1:183:609 toneladas de bagagens e mercadorias.

A tal respeito dizia o então chefe do Estado francês, o Presidente Thiers:

«Estes números assombram-me!»

E, de facto, assim deveria ser, pois em sua opinião pessoal, tantas vezes expendida publicamente, os caminhos de ferro, mal nascidos ainda para as suas grandes funções, nunca passariam dum brinquedo grande e perigoso, para uso dos insensatos e destemidos que pretendiam recrear-se assim dessa maneira tão arriscada para as suas vidas.

Mas o que ainda muito mais o admirou foi saber que, a despeito das suas erradas suposições e da propaganda derrotista que a seu propósito se fizera, o lucro líquido sobre a receita cobrada (46:732:027 francos e 56 centimos) fôra de 22:544:557 francos e 96 centimos.

Estavam, pois, lançados e sob os mais brilhantes augúrios os fundamentos primordiais da importante rede ferroviária que a França veio a construir posteriormente e em nossos dias possui densas ramificações.

Entre o céu e a terra — Como dos aviões se podem tirar fotografias em plena noite

É incontestável que a fotografia aérea presta valiosos serviços, quer em tempo de paz, quer nas operações de guerra. Graças a ela podem estabelecer-se muito rapidamente cartas geográficas, representando não só extensas regiões, como, até mesmo, países inteiros.

É ainda devido à fotografia aérea que se torna possível o conseguir-se observações bem mais detalhadas dos terrenos, muitos dos quais são difíceis, ou quasi impossíveis de fotografar em terra.

As explorações das florestas ou bosques impenetráveis, descobertas arqueológicas nas regiões montanhosas e sem acesso fácil, são só possíveis com a fotografia aérea.

Mas, durante largo tempo, este ramo de arte e ciência fotográfica lutou com dois grandes obstáculos: o mau tempo e a escuridão da noite. Porém, presentemente, graças aos inauditos aperfeiçoamentos a que chegaram as emulsões e os aparelhos fotográficos, estes dois estorvos estão agora definitivamente vencidos.

Estabelecido o princípio, em prática desde 1932, de que era fácil obter-se boas fotografias aéreas mesmo com tempo nebuloso, desde que fôsem empregadas chapas ou películas sensíveis aos raios infra-vermelhos, impressionaram-se negativos de fotos tiradas de aviões que voaram entre 5:000 e 6:000 metros de altitude e que deram esplêndidos clichés de regiões onde o piloto e o operador eram incapazes de aperceber detalhes, mesmo com o auxílio de binóculos de grande alcance.

Por outro lado os americanos inventaram um engenhoso dispositivo com o qual se permite fixar de noite, por mais densa que seja a escuridão, fotografias tão nítidas como as tomadas em pleno dia.

Esse dispositivo é duma simplicidade infantil e tem por base a luz artificial originada pela deflagração do magnésio, elemento aliás muito conhecido, por ser utilizado na fotografia nocturna.

No entanto a instalação dêsse aparelho é bastante mais onerosa do que a dum simples disparador dos usados pelos fotografos, profissionais ou amadores. E a razão dessa diferença, aliás racional, reside no facto de haver necessidade

de iluminar durante alguns segundos, não uma vulgar sala, mais ou menos grande, mas uma região inteira e a distância extraordinariamente afastada da máquina.

Evidentemente que uma simples fita de magnésio, ou umas centenas de gramas de pó não bastariam para colher bons resultados, assim como também não era ainda suficiente o emprêgo do conteúdo duma lata de quilograma do mesmo produto. O que se emprega para o efeito — e só isso pode dar resultado — são verdadeiras bombas contendo sempre mais de cinqüenta quilogramas de substância explosiva e com o poder iluminante suficiente para garantir os bons resultados a obter.

Estas bombas, quando se inflamam dão, durante um a três segundos, uma claridade prodigiosa, pois o seu poder iluminante pode, nalguns casos, atingir a ordem de dois bilhões de velas.

É um verdadeiro relâmpago que se desprende do céu e, por consequência, abrangendo toda a extensão da paisagem.

Há, evidentemente, um certo inconveniente, o qual reside no risco de rebentarem essas cargas dentro do avião operador, o que determinaria ficar o aparelho imediatamente envolvido em chamas.

Para se obstar a tal perigo as referidas bombas iluminantes ficam suspensas de vastos para-quadras, fabricados com panos especiais e incombustíveis e que se mantêm no ar, à retaguarda do avião que os conduz, a mais duma dezena de metros.

Outro inconveniente ainda: quando das primeiras experiências que se realizaram na América, como já se disse, chegou-se à conclusão de que a luz emitida pela deflagração das tais bombas era tão intensa que, se deixassem a objectiva do aparelho fotográfico aberta —, tal como se faz correntemente nos trabalhos de simples reportagem — durante todo o tempo em que durasse a luz do relâmpago, sucederia que os negativos obtidos seriam todos ultra sobrepostos.

Para remover tão prejudicial circunstância um engenheiro americano inventou um pequeno sistema muito engenhoso, graças ao qual é a própria bomba que opera no movimento do obturador, provocando a abertura da objectiva, mas apenas durante uma fracção, calculada, de segundo.

Eis, resumidamente, como funciona tal dispositivo: quando o piloto ou o operador sobrevôa de noite qualquer região que pretende fotografar, larga do aparelho o dispositivo para-quadras que suporta a bomba iluminante e é este que, no momento desejado, dispara a *allumage* da bomba, para então a fotografia ser tirada.

Lendo até aqui o que escrevemos sobre o assunto era certa a confusão no espírito dos nossos leitores se não esclarecemos o caso, pois se notava uma falta de ligação entre a objectiva e o foco de luz necessário para operar com êxito.

— ¿Como poderiam, então, estar conjugados os momentos de sincronização absoluta, para as lentes darem passagem à luz que deveria influenciar a camada sensível do negativo?

— Desta maneira simples, mas de solução igual à do ôvo de Colombo: quando o relâmpago dissipa as trevas da escuridão um raio luminoso vai actuar sobre um dispositivo que encerra uma célula foto-eléctrica, colocada numa parte escolhida por mais conveniente, do avião. Esta célula comanda então directamente a abertura da objectiva que se fecha automaticamente, segundo a regulação previamente dada, que pode ir até aos limites de um a doze segundos.

Com emulsões especiais, escolhidas, obtêm-se por este processo magníficos negativos que dão provas difíceis de distinguir entre outras tiradas à luz do dia.

Alexandre de Seta

Colónia de Férias da Praia das Maças

Justa homenagem a dois directores da C. P.

No domingo, 12 de Setembro, realizou-se na Colónia de Férias da Praia das Maças uma pequena mas justíssima homenagem a duas figuras ilustres da C. P.: — os srs. eng.º Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração e general Raúl Esteves, presidente da Comissão de Assistência, em prova de agradecimento pela construção dos novos pavilhões com que foi notavelmente melhorada aquela instituição.

Os visitantes, acompanhados dos srs. major Mário Costa e eng.º Branco Cabral, respectivamente membro do Conselho de Administração e secretário geral daquela Companhia, foram recebidos pelas crianças, em número de 200.

A sessão de homenagem realizou-se no vasto refeitório, com a presença dos srs. eng.ºs Vicente Ferreira, Pedro de Brion, Campos Henriques, drs. Arnaldo Sampaio, Carlos Lopes, Morais Sarmento e Matos Cid, médicos da C. P.; dr. Durão Ferreira, do I. N. T., e representantes dos Sindicatos ferroviários do Norte, Centro e Sul, promotores da justa homenagem.

Falaram os srs. Vitor Afonso, em nome das entidades promotoras da festa, Mateus Gregório da Cruz, Manuel Pinto de Mesquita, António Domingues e por último os srs. eng.º Vasconcelos Correia e general Raúl Esteves, que agradeceram a homenagem, fazendo votos por que sempre houvesse o melhor entendimento entre dirigentes e dirigidos.

No decorrer da sessão foram apresentadas duas sugestões merecedoras de aplauso. A primeira foi apresentada pelo sr. Mateus Gregório da Cruz, que propoz que as instalações da colónia, durante os meses em que costumam ficar vagas fôsem aproveitadas para a estadia das crianças filhas dos ferroviários que vivem ao longo da linha férrea, devendo as despesas ser custeadas, em parte, pelos sindicatos. A segunda sugestão pertence ao sr. Manuel Pinto de Mesquita, procurador à Câmara Corporativa, que alvitrou a instalação de uma colónia semelhante na região noroeste.

Gazeta dos Caminhos de Ferro associa-se muito sinceramente à justíssima homenagem de que foram alvo os srs. eng.º Vasconcelos Correia e general Raúl Esteves.

As Bôdas de Prata

do Sanatório "Vasconcelos Pôrto"

No dia 11 de Setembro completaram-se 25 anos sobre a inauguração, em S. Braz de Alportel, do Sanatório Vasconcelos Pôrto. A data foi, nem podia deixar de o ser, festivamente lembrada, e às comemorações das Bôdas de Prata assistiram diversas personalidades, tendo ido ali, de Lisboa, os srs. dr. João Matos Rodrigues, presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios Ferroviários; Manuel dos Santos Cabanas, delegado do pessoal do Sul e Sueste e vogal da mesma comissão; José Fernandes Tavares, do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul, e Alexandre Correia Matias, chefe da 4.ª circunscrição da C. P. De Faro, esteve presente o sr. dr. Justino Bivar, governador civil substituto. Os srs. dr. António Proença, presidente da Câmara Municipal de S. Braz de Alportel e Joaquim de Sousa Uva e seus filhos, descendentes da benemérita senhora D. Francisca Pires Uva, que era proprietária da Quinta onde aquele Sanatório se construiu.

Os visitantes foram recebidos pelo sr. dr. Medeiros Galvão, ilustre fisiólogo e director clínico do Sanatório. Depois de terem percorrido as magníficas instalações do estabelecimento, os presentes assistiram à sessão solene, que foi aberta com algumas palavras de saudação ao venerando patrono e fundador do Sanatório. Depois, o sr. dr. Medeiros Galvão agradeceu a comparência dos visitantes, lamentando que, por falta de saúde, não pudesse ter vindo também à celebração das Bôdas de Prata o sr. general Vasconcelos Pôrto. Referiu-se aos melhoramentos últimamente introduzidos no Sanatório, como o aparelho de Raios X e o novo pavilhão, onde ficaram instalados os serviços administrativos e a residência do director. A seguir falou um doente, que dirigiu palavras de justa e comovida homenagem ao fundador daquele estabelecimento, e de gratidão ao presidente da Comissão dos Sanatórios.

Por último falaram os srs. Manuel dos Santos Cabanas, José Fernandes Tavares e o sr. governador civil substituto de Faro.

Após a sessão, foi servido um «Copo de água». À noite, os doentes da consulta externa promoveram um espectáculo, em homenagem ao seu ilustre director clínico.

Vozes amigas de Espanha

A propósito de um notável artigo do Dr. António Cuéllar, numa Revista de Badajoz

O nosso País tem na Espanha grandes e incondicionais amigos. É sempre com prazer que ouvimos as suas vozes, afirmando e renovando expressões de simpatia, de compreensão e lealdade. Entre os mais sinceros e ilustres amigos que possuímos em Espanha é-nos grato contar o dr. António Cuéllar, advogado em Badajoz, escritor e jornalista, membro da Diputación Provincial, e de cuja publicação, — *Revista del Centro de Estudios Extremeños* — é um dos mais notáveis e apreciados colaboradores.

O dr. António Cuéllar, que conhece bem o nosso país, quer sob o ponto de vista turístico, quer sob o ponto de vista literário, deu-nos, num dos últimos números daquela valiosa publicação de altos estudos, mais uma prova do seu ardente e apaixonado lusofilismo com um notável ensaio intitulado «Viejas saudades del Castillo de Albuquerque» (Romanza apaixonada) que é, nem mais nem menos, do que uma evocação poética, mas baseada na história, dos amores de D. Pedro e D. Inês de Castro.

O referido ensaio abre com esta quadra célebre do nosso cancionero popular :

*O que seria a Saudade?
quiseste um dia saber.
— É tudo aquilo que fica
depois de tudo morrer.*

O dr. António Cuéllar consultou, para a elaboração do seu estudo, além de algumas obras espanholas, as de Oliveira Martins, Afonso Lopes Vieira, Antero de Figueiredo e Conde de Sabugosa.

Ao registar a publicação do estudo do dr. António Cuéllar, que é também nosso consul em Badajoz, agradecemos-lhe, cordialmente, a oferta de um exemplar da importante *Revista del Centro de Estudios Extremeños*.

É com amigos sinceros, como este ilustre escritor, que a amizade dos dois povos peninsulares será uma das realidades mais gloriosas da Europa.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

A linha férrea que serve o Niassa

Segundo notícias recebidas de Moçambique prossegue a construção do ramal de Nacala no caminho de ferro de Moçambique, valioso melhoramento que não só assegurará maior importância económica a esta linha férrea da colónia, como valorizará a zona de influência do novo porto do mesmo nome.

O Caminho de Ferro de Moçambique tem 478 quilómetros de extensão. Partindo do Lumbo, atingiu no ano pretérito o rio Lúrio, onde foi construída a sua estação terminal. Admite-se, porém, que o seu prolongamento se efectuará quando a guerra terminar, visto o momento decorrente não ser propício a cometimentos, limitando as iniciativas ao estritamente indispensável.

Quasi todas as localidades servidas pela via férrea e as regiões que esta atravessa sentem já a sua influência, acentuando manifesto progresso. Via de penetração e impulsora de fomento, a sua construção foi justificadamente considerada como um factor de desenvolvimento da rica região do Niassa.

Mais do que qualquer outro processo de transporte, o caminho de ferro é ainda em Africa a via mais segura e relativamente económica para a drenagem de produtos. Frequentes e eloquentes exemplos o atestam, recomendando-o como elemento civilizador nos territórios ultramarinos portugueses.

Baseado no serviço que presta dilata-se a ocupação, o povoamento por brancos, a disseminação urbana, a exploração agrícola e industrial.

Influenciando a expansão económica das zonas servidas pela via férrea, contribue, por sua vez, o aumento proporcional do seu tráfego para dar vida aos portos do mar que lhe servem de apoio.

O Caminho de Ferro de Moçambique, segundo registou o relatório anual dos seus serviços técnicos de exploração, o seguinte tráfego nos últimos dois anos :

Mercadorias toneladas	1941	1942
Amendoim	3.586	3.773
Algodão	6.736	7.733
Arroz	146	203
Castanha de cajú	2.783	100
Mandioca	2.195	702
Milho	2.057	2.601
Tabaco	145	124

As possibilidades regionais asseguram, todavia, segundo observação de práticos e estudos técnicos, proporções auspiciosas.

Caminhos de Ferro da Beira Alta

O Governo concedeu uma participação de 10.000 contos para a substituição das pontes metálicas por outras de alvenaria

Pelo Ministério das Obras Públicas vai ser publicado um decreto autorizando o Governo a participar nas despesas que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta tiver de fazer com a substituição das pontes metálicas, da linha da Beira Alta por pontes de alvenaria. As participações, num total de 10.000 contos serão as seguintes; ponte de Côa, 1.800 contos; de Mili-doso, 1.000; de Trezoi, 900; de Breda, 700; de Cruz, 1.500; do Dão, 1.900; e de Varzeas, 2.200. As participações serão custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro e os pagamentos feitos de acôrdo com os trabalhos aprovados ou executados, e segundo a disponibilidade do mesmo Fundo. As referidas importâncias serão satisfeitas pelas forças da dotação do artigo 4.º capitulo 10.º, «construções e obras novas», número 1, «Caminhos de Ferro», do Orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

De harmonia com as disposições do contrato de comissão, a Companhia fôra notificada, há anos, para substituir as pontes, que tinham atingido o limite de serviço imposto pelas condições de segurança. Embora não houvesse disposição legal ou contratual que impusesse a natureza do material a empregar, o Governo resolveu participar nos encargos da substituição se as novas pontes fôsem construídas de alvenaria, de uma maneira geral mais interessantes para a economia do País e benefício largo e duradoiro das linhas férreas.

A decisão do Governo foi comunicada à Companhia em 1935, com a indicação de que a participação do Estado seria baseada na diferença dos orçamentos que viessem a ser aprovados oficialmente para as duas soluções, alvenaria ou aço macio. Observam-se, presentemente, agravamentos de custo muito fortes numa e noutra hipótese, e em grau muito mais elevado na solução de aço macio do que na solução de alvenaria. A diferença dos custos referidos no momento actual (com o grau de contingência que as estimativas hoje têm necessariamente) é, certamente menor do que teria sido em 1935 (cêrca de 10.000 a 12.000 contos), mas a diminuição não é relativamente, muito importante, pois não excederá, talvez, 15 a 25 por cento. Tendo em consideração êste facto e a circunstância de

Há 50 anos

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

Duas novas linhas — Vianna do Castello, que desde tanto tempo devia ter um caminho de ferro que, pela linda estrada à beira do rio a ligasse a Ponte de Lima, parece que vae ter agora, não uma linha, mas duas, a ligal-a com Arcos de Val de Vez.

Um grupo de capitalistas, dos quaes é principal o sr. Diogo do Souto, do Porto, obteve a concessão de uma linha pela estrada.

Este trajecto já foi a informar ao sr. director d'obras publicas do districto.

Outro grupo propõe-se construir uma linha entre aquelles pontos, mas de via reduzida e em leito proprio, contando com a protecção da Camara de Vianna.

Duas linhas concorrentes parece-nos demais, mas, em summa, antes isso do que nada, entre pontos tão importantes como daquelles.

Beira — Cartas d'África dizem que o engenheiro Percy anda estudando uma nova secção entre a Beira e a parte da linha já construída, tendo conseguido realizar já o traçado da passagem do Buri, proximo de Fontesvilla, em condições superiores ao que se julgava que a disposição do terreno consentiria.

Outra nova linha — Segundo diz um collega, o sr. Carlos Lisboa vae requerer a concessão de uma linha americana entre a estação do caminho de ferro e a cidade de Aveiro.

A concessão depende só da camara d'aquella cidade, visto tratar-se de terreno municipal.

Valle do Vouga — Teem continuado os estudos d'esta linha, sendo feitos por dois grupos de engenheiros, um que trabalha entre Espinho e Oliveira de Azemeis e já concluiu a parte até a Villa da Feira, e o outro, que partiu d'Oliveira de Azemeis e já concluiu a parte até a Villa da Feira, e o outro, que partiu d'Oliveira para o norte, já atingiu a cumiada divisoria das aguas do Caima e Antuã, proximo do logar da Branca.

Imprensa

«DIÁRIO POPULAR»

Entrou em 2.º ano de publicação o *Diário Popular*, que soube impôr-se rapidamente à simpatia do público de Lisboa e Província, não só pelo apurmo com que tratou, sempre, todos os assuntos, mas também pelas suas iniciativas.

Ao seu illustre director, sr. dr. António Tinoco, bem como a todos os redactores, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

que a Companhia terá de suportar por si os agravamentos de custo, verificados de 1935 para cá, o Governo que deseja manter-se fiel à posição de princípio tomada naquele ano, resolveu conceder a participação do Estado até á importância de 10.000 contos.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

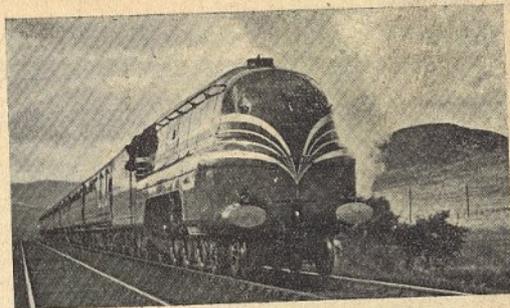
LXXXII

A «U. P.» em telegrama de Tunís diz que barcos de guerra ingleses, numa acção combinada com forças da aviação naval, bombardearam intensamente a linha de caminho de ferro costeira do Sul da Itália, que vai desde S. Lazzaro até Bianco, e na qual provocaram importantes destruições.

Foram atingidos e seriamente danificados três comboios e numerosos veículos que seguiam pela estrada costeira. Outros objectivos militares, como estações e entroncamentos ferroviários, quartéis, instalações públicas e depósitos de combustíveis e carburantes, foram também alvo de duro bombardeamento, que lhes causou estragos consideráveis.

Unidades de guerra norte-americanas atacaram, por sua vez, as cidades costeiras italianas de Palmi, Bagnara e Salim, esta última situada mesmo à entrada do estreito de Messina. Todas elas sofreram estragos importantes. Foram ateados numerosos incêndios, principalmente nas estações e parque ferroviários.

— «E. T.» em comunicado Q. G. Aliado do



Esta locomotiva «Corodation Scot», que figurou da Exposição Universal de Nova York, apresentada pela «London and Scottish Railway Company», encontra-se actualmente ao serviço da América do Norte

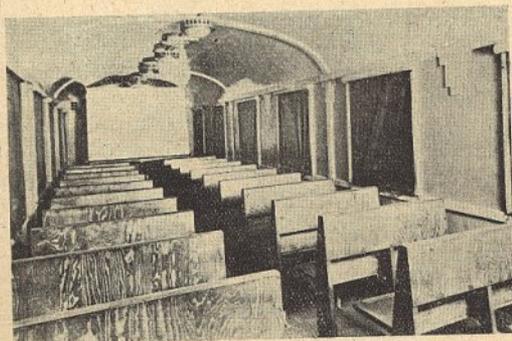


Numa estação de caminhos de ferro ingleses, uma mulher, que faz parte dos serviços femininos em tempo de guerra, dá o sinal de partida a um comboio

Norte de Africa, diz: A aviação do Noroeste africano efectuou violentos ataques às comunicações inimigas na Itália setentrional, central e meridional. Bombardeiros pesados atacaram os cais de mercadorias em Bolzano, a ponte de caminho de ferro, sobre a qual passa a linha da garganta do Brenner, foi atingida e interrompida. Registaram-se, também, golpes em cheio nos cais de mercadorias e linhas adjacentes. Em Tarento, igualmente situada na entrada ainda da garganta do Brenner, a linha férrea foi bloqueada e a ponte sobre a estrada ficou demolida. Em Bolonha, o cais de mercadorias e entrepostos foram atingidos e observaram-se explosões e incêndios. Bombardeiros médios, escoltados por caças de longo raio de acção,

efectuaram um violento ataque aos cais de mercadorias de Canello. Verificaram-se golpes em cheio e as linhas férreas, que partem em várias direcções, ficaram bloqueadas. Nêstes ataques, foi encontrada grande opposição de caças do Eixo. Bombardeiros médios e ligeiros efectuaram ataques de comunicações ferroviárias e posições inimigas, em vários pontos da Itália meridional. Explodiu um depósito de munições e foram também atacadas embarcações pequenas ao longo da costa.

— «E. T.», em telegrama do Cairo, diz que quando os Liberators atacaram as instalações ferroviárias de Potenza — a Sueste de Salerno e ponto vital de abastecimentos em linha férrea das forças inimigas — causaram grandes estragos na secção ocidental dessa linha férrea. A linha férrea foi atingida em muitos pontos.



Carruagem cinema expressamente construída pelos caminhos de ferro alemães, com lotação para 50 soldados

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA As automotoras rápidas não são, como se afirma geralmente, de invenção moderna, pois em 1903 já circulavam na Alemanha algumas, que atingiam velocidades de 210 quilômetros por hora. Aos próprios especialistas essas velocidades parecem hoje inacreditáveis. Pois aquêl «record» foi estabelecido há quarenta anos, na linha experimental Marienfeld-Zossen, por uma automotora AEG. Só em 1930 é que se conseguiu atingir igual velocidade, com o carro de hélice de Krukenberg. A antiga máquina antecipou-se, portanto, em mais de um quarto de século.

A firma construtora pôde comemorar agora outro jubileu do tráfego. Iniciou há 25 anos a construção de locomotivas a vapor e, depois que as fábricas Borsig, de locomotivas, entraram na propriedade da AEG, esta empresa pertence ao número das maiores casas da especialidade. Uma locomotiva Borsig, de linhas aerodinâmicas, detém ainda o «record» mundial de velocidade, em combóios de corredor. Êsse «record» foi estabelecido em 1936, no trajecto Hamburgo-Berlim: 201 quilômetros à hora.

BRASIL As vias-férreas norte-americanas obtiveram, nos primeiros oito meses deste ano, um lucro líquido de 467 milhões de dólares, contra 299 milhões no período correspondente de 1941. Esses mesmos caminhos de ferro acusaram, em 1938, um «deficit» de 87 milhões de dólares. Em 1939, puderam registar um lucro de 141 milhões, em 1940 de 243 milhões e, em 1941, de 501 milhões de dólares. Êste ano atingirão, provavelmente, no exercício inteiro, 800 milhões de dólares, além de 200 milhões de dólares transferidos para os fundos de depreciação. Os resultados financeiros são quasi tão brilhantes como em 1929, o período mais lucrativo na história dos caminhos de ferro americanos.

Os caminhos de ferro brasileiros não podem apresentar cifras tão fabulosas como as dos Estados Unidos. Mas o desenvolvimento financeiro é igualmente dos mais satisfatórios. A estatística quotidiana da Central do Brasil acusa todos os dias um aumento de 50%, às vezes mesmo de mais, em relação às receitas do ano precedente. Eis os dados da principal empresa ferroviária federal:

Renda Industrial da Central do Brasil

	1942	1941
	(em Cr\$ 1.000)	
3 de Dezembro	2.589	1.510
2 de Dezembro	1.275	1.282
1 de Dezembro	1.681	1.375
30 de Novembro	1.632	863

A «Central do Brasil» não é, certamente, o único caminho de ferro que revela forte acréscimo de receitas. Uma reportagem publicada na «Revista do Serviço Público», sobre o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, inclui a esse respeito uma documentação das mais interessantes. A receita total dos caminhos de ferro existentes no território nacional passou de 1.131 milhões de cruzeiros, em 1937, a 1.431 milhões, em 1941. A receita de 1937 deixara um saldo total de somente Cr\$196.000, o que significa que grande parte da rede ferroviária trabalhava com perdas. Em 1941, o saldo total elevou-se a Cr\$160.277,00, representando um lucro líquido de 11,2% sobre a receita bruta.

Entre os caminhos de ferro directamente superintendidos pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, os resultados financeiros foram ainda mais favoráveis. A Rede de Viação Cearense acusa uma progressão relativamente fraca de receita bruta, que passou somente de Cr\$12.672.212, em 1937, a Cr\$14.710.613, em 1941. Mas, graças a medidas de racionalização, o saldo desenvolveu-se da seguinte maneira:

	Cr\$
1937	— 256.006
1938	— 601.408
1939	+ 1.045.306
1940	+ 1.701.011
1941	+ 2.098.760

De um «deficit» de 5% sobre a receita bruta, essa rede conseguiu alcançar, em 1941, um lucro de 14,3%. O progresso ainda foi mais brilhante na Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, que, nos anos 1938-40, acusou um «deficit» de 10 22%. Em 1941, as receitas dessa ferrovia quasi dobraram, em relação aos anos precedentes, e deixaram um saldo activo de Cr\$1.311.741 sobre uma receita bruta de Cr\$5.912.118, o que equivale a um lucro líquido de 22,2%. A Estrada de Ferro de Goiaz, que sempre foi uma das mais florescentes, alcançou, em 1941, um saldo activo de Cr\$2.323.911, sobre uma receita de Cr\$7.686.432, ou seja um lucro líquido de 30,2%. É o resultado que se pode comparar com os lucros mais brilhantes das companhias ferroviárias norte-americanas.

Se a exploração das outras estradas de ferro progrediu, em 1942, nas mesmas proporções da Central do Brasil, pode-se esperar êste ano uma receita global de pelo menos 2 bilhões de cruzeiros e um saldo activo superior a 200 milhões. Para uma rede de 34.272 quilômetros — a dos Estados Unidos tem mais de 400.000 quilômetros — é um resultado respeitável.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**

Por **MIGUEL COELHO**

Pensamentos e comentários

Carlos Santos, ilustre artista e distintíssimo ensaiador, hoje afastado, por causa da idade, do lugar de professor do Conservatório, que exerceu com muita proficiência e competência, escreveu um livro intitulado «Poeria do palco», com certos pensamentos, alguns dos quais necessitam de comentários que me permito fazer.

Pensamento — Actores há que cabem, por seus méritos, dentro desta sumária definição: indivíduos que recebem dinheiro mensalmente para falar em cena.

Comentário — Isto é uma grande verdade. Mas, a culpa não é deles, mas sim de quem os fez actores e os contrata. Se tal não se desse, a legião dos desempregados não seria tão grande. Já o disse várias vezes. Há criaturas no tablado que para nada servem, mesmo para nada, mas, que, devido às empenhocas, estão a tomar o lugar de outras que já deram provas cabais do seu merecimento artístico. A própria classe teatral devia bani-los do seu meio e indicar-lhes outro caminho, pois há officios muito rendosos e com menos responsabilidades para os quais não é necessária a cultura que o actor deve possuir. Isto de ser actor não é para todos. E é por essas e outras que os teatros estão cheios de ilustres desconhecidos, que só servem para aumentar as fôlhas de companhia.

P. — Certos lugares de cavaco, onde pontificam alguns sapos da critica, são como pântanos de águas estagnadas: é conveniente passar-lhes ao largo, ou então, se fôr possível, transpô-los arregaçando as calças.

C. — Também é verdade, mas, nem por isso os senhores artistas deixam de os freqüentar e acamaradar com êsses críticos, pagando e aceitando bebidas. Essa camara-dagem, parece que não, mas influe imenso no espirito d'êsses

tais «sapos» que não são sinceros e justos, ouvindo segrêdos cheios de veneno e ódio, ditos por êsses alcoviteiros das caixas de teatro.

P. — As grandes criações histriónicas são aquelas que o público conserva de memória indefinidamente.

C. — E presentemente onde existem essas grandes criações? Lá aparece de vez em quando um ou outro trabalho que merece referência especial. De resto, a maior parte dos senhores artistas não trabalha por amor à Arte, mas, sim pelo que se costuma chamar «barriga». E, se assim não fôsse, não exigiam os ordenados exorbitantes que alguns vencem, sem terem merecimentos para isso, obrigando as emprêsas a tabelarem caros os lugares dos teatros. Se se applicassem mais à Arte e ao Teatro, talvez os cinemas não tivessem a concorrência que têm, e a quem é dada a preferência pelo público.

P. — Há inflexões dadas em cena por certos artistas que, muitas vezes, levam a crer que a sua gesticulação é feita com os pés.

C. — Mas, se existem artistas dêsse quilate, seria conveniente dizer quem são para nos pôrmos em guarda. Lá que uns para os outros sejam desleais, isso é o costume, e que se dá em tôdas as classes. E lá está o ditado que diz «o nosso maior inimigo é o official do mesmo officio». Que sejam rancorosos para com os críticos também é vulgar. Basta que um crítico diga que não gostou do trabalho de um artista de quem seja amigo. Imediatamente o transforma em inimigo. Isto depende, é claro, da educação do artista. Mas, na cena, gesticularem como se o fizessem com os pés, isso, não acredito.

P. — Conhecer da peça apenas o seu papel e as cenas em que intervem, é como andar às apalpadelas numa casa às escuras e onde entrassemos pela primeira vez.

C. — O artista, o verdadeiro artista, não procede assim. Não tem pressa de que o ensaio acabe. Mas, os tais que recebem dinheiro para falar em cena, êsses não se interessam pelo assunto. O que lhes interessa é acabar o ensaio para irem para o tal centro de cavaco, criticar e dizer mal dos colegas, das peças e dos papéis que lhes entregam, com a objecção de que são inferiores para a sua categoria artística.

P. — Os críticos são por vezes injustos nos seus juízos sôbre uma interpretação, esquecendo nos seus elogios aquele que de direito mais os merece: o ponto.

C. — Tem muitíssima razão. O ponto, um dos mais obscuros obreiros do teatro sempre metido na sua concha, a que

N. Costa Galvão
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES — COMÉRCIO GERAL
 Aceita representações, cobranças e vendas à comissão
76, Rua da Alegria — LISBOA

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA

SEVEN
de Luxo
 LISBOA

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

A venda

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

Telefones **2 8775 — 4 7958 — 2 7829**

se chama «caixa» é continuamente esquecido e só é lembrado quando fala alto, porque o artista não sabe o papel. O ponto tem muito mais trabalho do que os artistas. Assiste, desde o princípio, aos ensaios da peça, tem de dar a entoação necessária às frases que pronuncia, tem de saber quais são os personagens que entram na peça e quais os artistas que os desempenham, para, com as mãos, lhes dar as indicações de réplicas precisas. Emfim o ponto além de não descansar, tem de conhecer a peça toda e de a saber interpretar. E isto tudo numa caixa que mede 60 centímetros e onde se não pode mexer, quer seja verão, quer inverno.

P. — A vida de um ponto é feita de altos e baixos. Deve pontar tão alto que o actor o oiça e tão baixo que o público não dê por ele.

C. — Partindo da hipótese que o artista sabe o papel, o ponto deve limitar-se a seguir com a vista a representação e entrar na altura de uma vacilação ou falha de memória. Agora, se os artistas vão para a cena, sem saber o papel, então o caso muda muito de figura. Mas, isto só é admissível numa substituição feita à última hora. Para estes últimos, o ponto é o verdadeiro salva vidas. Caso contrário, não admito que um artista, seja ele qual fôr, vá para a cena, perfeitamente em branco.

E se o ponto adoecer, quem o substitue, de repente? O ponto é esquecido não só pela crítica, como pelos espectadores, mas outras entidades há que merecem reparo e que também são esquecidas: o ensaiador que, além de ensaiar a peça, ainda tem de fazer a marcação da mesma, isto é: a deslocação das figuras em cena. Quantos dias de trabalho de candeia e de locubrações para nos dar a ilusão da realidade?

E se a peça não agrada? Que trabalho perdido. E quantos ensaiadores temos nós, dignos desse nome? Aqui fica pergunta.

E o contra-regra que anda incessantemente a correr de um lado para o outro, fora de cena, a dar entradas aos artistas e a ditar-lhes a primeira frase, pois quando entram não ouvem o ponto? E têm de fazer um esquema desse trabalho exaustivo?

E quantos obreiros de teatro não ficam na escuridão, por serem modestos? Tais como maquinistas, cabeleiros, alfaiates, costureiras, etc.? E todos eles, mais ou menos, contribuem para o conjunto de uma representação.

Se não gostarem, tenham paciência. Se puder e souber, para outra vez farei melhor.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «A sedução de Marcos».
OLIMPIA - 14,45 e 20,45 - «A hora fatal».
COLISEU - 21,30 - Filmes variados.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

Nova Estação da Curia

Acaba de ser superiormente aprovado o projecto da nova estação dos caminhos de ferro da Curia, magnífica estância de turismo de que a Bairrada, justamente, se orgulha.

Com este melhoramento assegura-se à Curia um maior movimento de passageiros, principalmente durante a época estival.



OLIMPIA CLUB

Sensacionais e famosos espectáculos com os notáveis artistas

DIAMANTES RUBIOS (ELVY Y ZAURY)

Colossais artistas de baile e canto, que executam o empolgante número

«SONHO DE ÓPIO»

Grandioso êxito de

IZABELITA OTERO E JÚLIO ESPARZA

Os reis do baile espanhol

GRETA SOL, escultural coupletista e bailarina

Alegria permanente com a ORQUESTRA ABEL RESENDE, a melhor de todas



BERTRAND IRMÃOS L^{DA}
TRAV. DA CONDESSA DO RIO, 27—LISBOA
TELEFONE P. B. X. 2 1368-2 1227

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380
Officinas 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 lato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO
CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sédo para onde deve ser dirigida tóta a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

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

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

BADEN—SUISSA

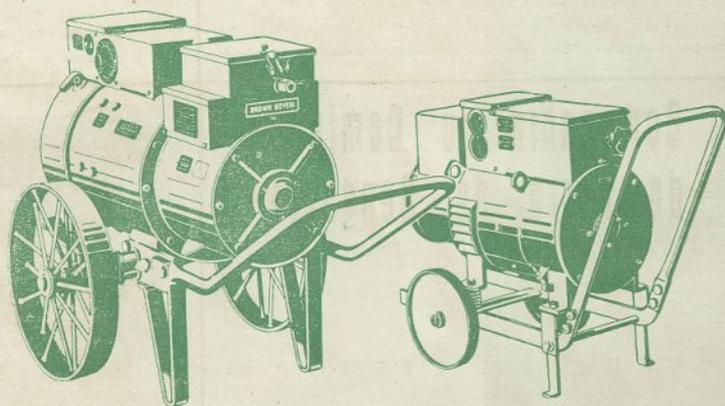
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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 :: ::

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

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

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

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

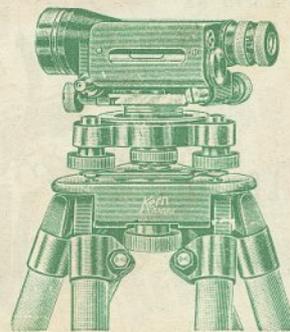
Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

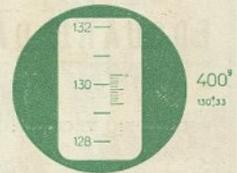
S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3

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



Kern
AARAU
SUISSE



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