

14.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Julho de 1942

Número 1310



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (L.E.M.F.)

N.º

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

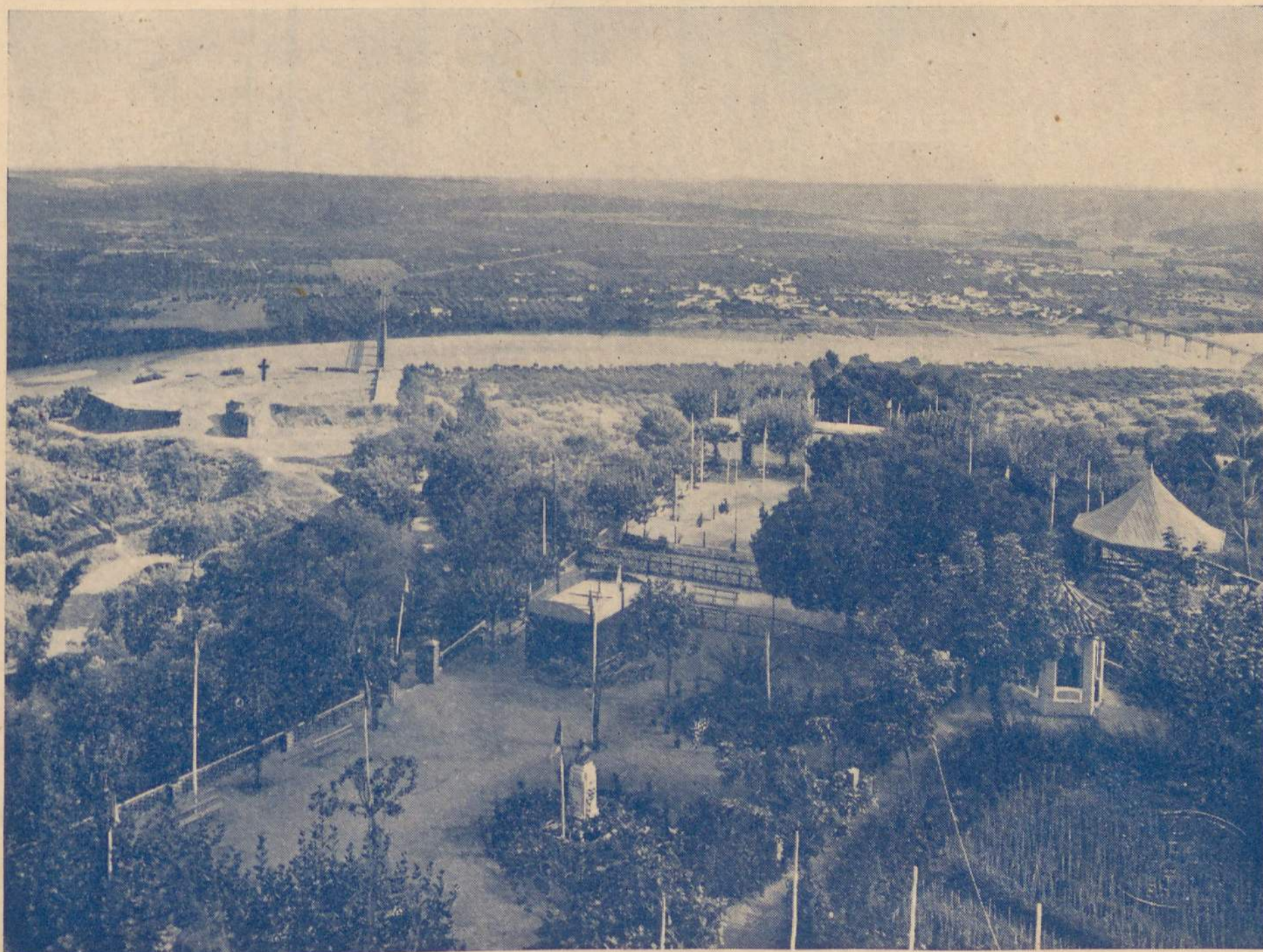
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



ABRANTES — Parque Dr. Oliveira Salazar e Outeiro de S. Pedro, † local onde vai ser

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

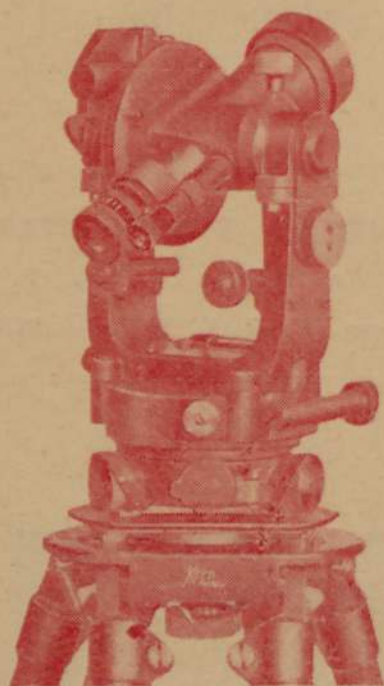
Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO

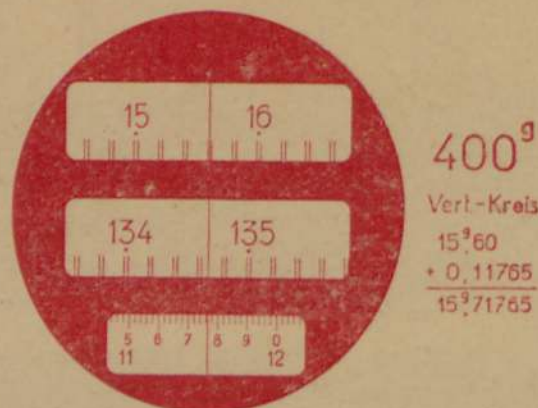
DK M2

Kern
AARAU

Ultima 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

Rua dos Fanqueiros, 15

Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.ª
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
(Decreto n.º 51.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
Portugal — L I S B O A

Manual do Viajante em Portugal

ENCONTRA-SE À VENDA
EM
TODAS AS LIVRARIAS
O
2.º VOLUME, REFERENTE
ÀS PROVÍNCIAS DE POR-
TUGAL, COMPLETA-
MENTE ACTUALIZADO

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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 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—Boca e dentes, próte e—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Saizre, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
Escritórios } PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2542

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 20158; Direcção 27520

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

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

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

1310

16—JULHO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.
NUMEROS ESPECIAIS AVULSO 10\$00

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
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M Á R I O

Portalegre — Porta barroca que dá ingresso ao Convento de S. Bernardo	345
O Pôrto de Lisboa — A propósito de um notável relatório, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	347
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settás</i>	349
«Palavras para os Novos»	350
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	352
Linhas Estrangeiras	354
A Linha do Leste e o serviço de passageiros	354
Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	355
Imprensa	356
Parte Oficial	357
Há 50 anos	358





PORTALEGRE — Porta barroca que dá ingresso
ao Convento de S. Bernardo

O Pôrto de Lisboa



A propósito de um notável relatório

ESTÁ publicado o Relatório com as contas e elementos estatísticos do ano de 1940 da Administração Geral do Pôrto de Lisboa. É um grôso volume com perto de 500 páginas de texto. Ao folheá-lo, com aquele interêsse que nos devem merecer sempre todas as coisas da vida portuguesa, colocamo-nos na presença das nossas maiores realidades, da nossa importância, como país europeu, e dos nossos recursos, como nação colonial. Para os que se habituaram, ou por curiosidade ou por obrigação profissional, a ler e a consultar mapas estatísticos, os algarismos não só falam, mas sugerem, com eloquência, com persuasão, ideias, alvitres e problemas. Neste volume presente, disposto com notável método, sente-se a respiração ampla e funda — se nos permitem esta expressão — de um país, que, à sombra da sua neutralidade, procurou vencer com inteligência dificuldades e organizar todas as suas forças de modo a não sentirmos mais desastrosamente o bloqueio marítimo a que a Europa está sujeita. Estamos, ao mesmo tempo, na presença de um milagre da providência, para que concorre a nossa posição geográfica, e dos resultados benéficos da nossa neutralidade — encaminhada com segurança, com lealdade e raro sentido político, pelo Governo nacional.

Nas considerações com que o ilustre administrador do Pôrto de Lisboa, sr. eng.º

Salvador de Sá Nogueira abre o Relatório, faz-se menção justa da nossa posição política de relações com os países em guerra. É a ela que o Pôrto de Lisboa deve a importância extraordinária assumida nêstes últimos anos.

A política de neutralidade e a nossa posição geográfica, diz-nos o sr. Sá Nogueira, são dois factores que contribuíram para a importância do nosso pôrto — afirmada pelo aumento das suas receitas, embora tanto o movimento de navios estrangeiros, sobretudo, como o de mercadorias tenha sensivelmente deminuído. Como se explica êste paradoxo? O sr. Sá Nogueira esclarece-o dêste modo:

«O paradoxo tem explicação no facto de afluir agora aos armazens maior quantidade de mercadorias do que antes. E a aflluência é tal que muitas delas são forçadas a permanecer ao ar livre cobertas com encerados, portanto em más condições, e muitas outras em fragatas ou em armazens alfandegados situados fora da área do pôrto e por vezes muito afastados do cais.

Alvitra em seguida o ilustre engenheiro a necessidade de aparelhar indefinidamente o pôrto como a melhor política.

Num quadro sinóptico encontra-se a evolução do Pôrto de Lisboa nos últimos cinco anos.

Para elucidação dos nossos leitores

vamos transcrever parte daquele quadro, que julgamos suficiente para fazermos uma idea das receitas e da movimentação do primeiro pôrto do Império:

Anos económicos	Receita orçamental ordinária anual cobrada (contos)	Movimento de navios entrados (Tonelagem de arqueação bruta)	Movimentação de mercadorias	
			Entradas (Toneladas)	Saídas (Toneladas)
1936	30.164	13.078.503	2.386.535	1.544.626
1937	32.736	13.755.566	2.861.349	1.694.918
1938	31.276	13.444.200	2.516.619	1.463.239
1939	30.811	11.514.551	2.540.596	1.541.756
1940	34.713	6.032.720	2.309.523	1.585.149

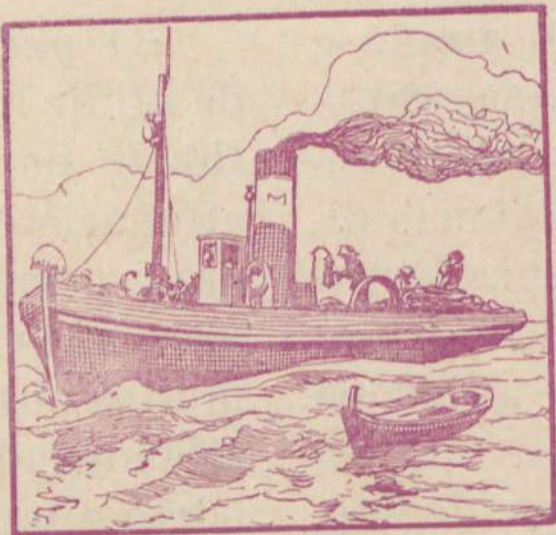
Informa-nos o Relatório que foi notável a actividade do estaleiro naval da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, cuja exploração está sendo feita pela Companhia União Fabril, tendo-se construído nêlê durante 1940 quatro unidades, a saber: *Soure* (rebocador) e *Costeiro Terceiro* (navio de carga) para a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes; *João Côrte Real* e *Alvaro Martins Homem* (navios de pesca) para a Sociedade Nacional

dos Armadores de Bacalhau. Fizeram-se nêlê também importantes reparações em vários barcos nacionais e estrangeiros e iniciou-se uma nova actividade: salvamento de navios, com êxito assinalado e a que a Imprensa, ao tempo, se referiu largamente. Com efeito, o salvamento do rebocador *Cabo Sardão* e o da draga *Alcântara* foram dois casos dignos de registo, a que seguiu, também com grande êxito, o salvamento da célebre *Nau Portugal*.

As contas do ano económico são subscritas pelo dr. Raúl Humberto de Lima Simões, licenciado em ciências económicas e financeiras, e que nêste género de trabalhos vem revelando especial competência.

Depois de lido êste Relatório fica-se com a certeza orgulhosa e consoladora de que o Império Português é uma das mais gloriosas realidades do glôbo e de que são imensas as nossas possibilidades.

João Brumado





Uma linha férrea que nem parece americana

TODA a gente sabe que nos Estados Unidos da América as realizações de qualquer ordem ou natureza são sempre grandiosas.

Ali tudo anda à roda do imenso e tudo se cota na categoria do máximo.

Sucede, porém, que, inversamente, a linha férrea mais pequena do mundo é a da «Ferdinand Railway Company», que liga duas pequenas cidades do Estado de Indiana, pois mede só nove quilómetros de extensão e o tempo gasto no percurso total não excede quinze minutos.

Apenas quatro empregados asseguram o tráfego desta linha e neste reduzido número está compreendido o seu Director geral, o Sr. Crewe que, resolvendo sãbiamente o problema da mão de obra, acumula em si, simultaneamente, os lugares de engenheiro da exploração, de via e obras, maquinista, chefe da contabilidade e... se calhar, também, o de descarregador, em casos de emergência.

A lubrificação dos carris

EMBORA o pareça, pelo título, não se trata de qualquer processo de impregnação de óleo o que, aliás, só desvantagem traria para o bom andamento dos combóios. O caso limita-se apenas, e estritamente, às necessidades julgadas indispensáveis.

Como se sabe as rodas que assentam sobre os carris são levemente cónicas e têm na parte interior um acentuado rebordo que impede o descarrilamento. Pois bem, nas curvas — e quanto mais estas forem apertadas, maior é a pressão — de via essa parte do rodado apoia-se de tal maneira contra os carris que, em virtude dessa fricção não só retarda a marcha do combóio como ainda determina um apreciável desgaste nesses pontos do contacto, isto é, nos carris e nas rodas.

Foi com o fim de se evitar tal facto que se pensou em lubrificar os *rails*. Para se conseguir esse efeito muniram-se as locomotivas com uma espécie de tampão, que se dispôs no bordo interior dos carris.

Verificou-se depois que os combóios inscreviam as curvas com mais facilidade e que o desgaste das linhas tinha diminuído em cerca de 90 %, o que garantia o resultado perfeito da experiência.

Todavia, como o tampão funcionava constantemente e mesmo em linha direita ia consumindo óleo inutilmente, imaginou-se outro aparelho que o substituisse o qual é, no seu princípio, semelhante a um pulverizador de *toilette*. Utiliza-se para a pulverização o ar comprimido da conduta dos freios e só nos momentos precisos se acciona o dispositivo da lubrificação. Desta maneira o consumo de óleo ficou reduzido a três quilogramas, apenas, por cada 100 quilómetros e os resultados colhidos têm sido magníficos.

Extensão Ferroviária — O comprimento total dos caminhos de ferro da Bélgica é de 9.790 quilómetros.

Metropolitanos

A despeito da formidável guerra actual que tanto desequilibra a economia das nações, perturbando a normalidade da vida corrente, nada obsta a que em Roma se prossiga nos preparativos da Exposição de 1942.

Ao mesmo tempo e dentro do programa previamente estabelecido será inaugurado um metropolitano, cujos trabalhos, com as naturais dificuldades, continuam a fazer-se.

A propósito deve recordar-se que o primeiro caminho de ferro com esta designação foi construído em Londres, no ano de 1863. Era um pequeno ramal, de via reduzida, que percorria inteiramente uma cidade, em *rails* assentes numa profunda trincheira de trinta metros de altura, o qual ficou sendo conhecido pelo «Under Ground», o «Subterrâneo».

Nove anos mais tarde, em 1872, o primeiro metropolitano da América do Norte foi aberto ao serviço do público em Nova York, cidade que possui hoje uma rede com 432 quilómetros de via.

Mais tarde foi Berlim que inaugurou o serviço de combóios metropolitanos e, quanto a Paris, a linha n.º 1 de caminho de ferro subterrâneo que o público designa, abreviadamente, por «metro», foi inaugurada no ano de 1900, por ocasião da Exposição Universal.

Deve-se a sua construção ao engenheiro francês Bienvenue que em 1898 conseguiu da edilidade de Paris que considerasse o seu projecto de utilidade pública.

O «metro» parisiense conta actualmente cerca de 200 quilómetros de linhas.

Só alguns anos mais tarde é que três outras capitais inauguraram idênticos serviços ferroviários. Foram elas: Moscovo, em 1927, Buenos-Aires e Tóquio, anos depois.

Do metropolitano desta última cidade faremos, em breve, uma especial referência.

Parece blague mas é mesmo assim

PESSOA amiga, vinda recentemente de França, contou-nos que na linha que vai de Marselha a Aix se pode ler o seguinte aviso aos passageiros, o qual se transcreve tal como está afixado, isto para não se perder pitada do sabor sério-jocososo de que está impregnado:

«Defense de poser les pieds et autres objects sales (*sic*) sur les banque-banquettes».

Electrificação ferroviária — A maior extensão de linhas férreas electrificadas é a que separa Paris de Handaia, a qual tem de comprimento 820 quilómetros.

Alexandre F. Settar

“Palavras para os Novos”

No desenvolvimento de uma esplêndida acção cultural, está a realizar-se em Sintra, com notável êxito, uma série de palestras educativas subordinadas ao tema geral de “Palavras para os Novos”, iniciativa que despertou o mais vivo interesse e que se deve à Comissão de Patrocínio dos Escoteiros daquela vila, a que preside o ilustre advogado sr. dr. Jacinto Carreiro, presidente igualmente da Comissão Concelhia da União Nacional.

Abrindo a série de palestras, o dr. Jacinto Carreiro proferiu uma admirável alocução, na qual, a par de uma prosa cuidada, se encontram alguns conceitos e conselhos aos quais os novos — e também os que os educam — não podem ficar indiferentes.

A alocução é como segue, pois damo-la na íntegra:

Sr. Almirante Botelho de Sousa
Sr. Presidente da Câmara Municipal de Sintra
Sr. Presidente da Associação dos Escoteiros de Portugal
Ilustre Conferente

Minhas Senhoras e meus Senhores:

Tomo a atenção de V. Ex.^{as} por alguns momentos apenas — e sòmente para não transgredir preceitos imperiosos, que seria manifestação de mau gòsto esquecer ou desprezar.

Considero indispensável dizer que devemos à esclarecida compreensão do sr. Presidente da Câmara a circunstância altamente honrosa de se realizarem no Palácio Municipal as palestras educativas que a Comissão de Patrocínio dos Escoteiros de Sintra, sob proposta minha, em boa hora resolveu promover, integradas nas comemorações do 8.º aniversário da sua fundação, que precisamente agora decorre.

Mas outra circunstância — esta de or-

dem puramente sentimental — carece de registo público porque deu alento e trouxe vibração a uma ideia que, nem por ser generosa e desinteressada, podia correr o risco, sempre iminente, de sossobrar e submergir-se.

Quero referir-me ao magnífico espírito cívico que desde logo evidenciaram, e á colaboração cheia de entusiasmo que imediatamente nos prometeram, as individualidades convidadas a proferir as conferências.

Não me atrevo, porém, a compôr o seu elogio, ou a esboçar a sua biografia: São os conferentes sobejamente conhecidos pelos seus talentos para dispensarem, por completo, as apresentações que dêles alguém houvesse de vos fazer.

Se algum elogio aqui cabia, quasi se havia de dizer que dêle se tinham encarregado, por amável antecipação, os próprios conferentes, tão certo é que de bom grado nos distinguiram com a contribuição esplêndida da sua cultura, da sua reflexão e do seu saber.

E se essa contribuição é, porventura,

demasiada para tarefa que inicialmente se nos afigurou modesta, bem pôde ser que se converta em verdadeira espiritualização das almas, bem pôde constituir expressão nítida de afectuosidade e ternura pelos Novos, e sintoma consolador a revelar-nos que é legítimo aspirar-se a uma vida local tranqüila e fecunda.

Podem até — estas palavras educativas — ser o ponto de partida para novos cometimentos, para outros e melhores serviços em benefício desta terra, que outros saberão abnegadamente prestar-lhe com bem maior brilho e proveito.

* * *

Mas, detenhamo-nos sôbre o verdadeiro sentido e sôbre os intuitos exactos desta iniciativa para se reconhecer e concluir que o problema da educação da juventude sempre preocupou os intellectuais de todos os tempos, e que é dos mais angustiosos, talvez dos mais instantes da hora presente.

Plutarco, o moralista grego, deixou-nos um verdadeiro tratado sôbre «Edu-

cação das creanças»; Milton desenvolveu vasto programa pedagógico na sua obra «Sôbre a Educação»; mais tarde é Fénelon que se dedica ao problema publicando o «Tratado da Educação das Meninas». Depois é João Locke com os seus «Pensamentos sôbre a Educação», e Rousseau com o «Emílio», tão conhecido e tão discutido; depois ainda, sem falar em tantos outros, Lessing, Schiller e Herbert Spencer, este último com a sua obra notabilíssima sôbre «Educação intelectual, moral e física», para cuja tradução portuguesa o falecido Prof. Ricardo Jorge escreveu um prefácio muito apreciado.

Mas as nossas homenagens são devidas igualmente aos educadores e pensadores que mais próximo do nosso tempo, ou mesmo nossos contemporâneos, têm dedicado seus cuidados de espírito à formação da juventude e à reflexão dos problemas referentes ao seu desenvolvimento integral.

Recordarei para as exaltar, e citarei para as recomendar à sensibilidade e ao respeito da gente môça que me escuta, as figuras quási lendárias de dois educadores universalmente conhecidos: Dom Bosco, que fundou 150 estabelecimentos de educação e ensino, nos quais recolheu 300.000 rapazes pobres ou abandonados, e Pestalozzi que popularizou, corrigindo-os, os métodos de Rousseau, e em cuja Quinta de Neuhof, na Suíça, educou para uma vida sã mais de cem creanças de origem humilde.

E o movimento iniciado em Inglaterra por Lord Baden Powell, depois difundido por todo o Mundo sob a designação consagrada de Escotismo, que é senão um sistema educativo maravilhoso?

Lembremos ainda os nossos encantadores «Jardins-Escolas João de Deus» tão úteis e tão simpáticos, embora destinados quási só à primeira infância. Mas saudemos, vibrantemente, a rádiosa organização nacional — «Mocidade Portuguesa» — instituída no país por um grande Ministro, o sr. Prof. Carneiro Pacheco, que não pretende levar a juventude para um nacionalismo agressivo e exagerado, porque tem por fim principal a educação política e social, a formação moral e o desenvolvimento físico dos jovens agrupados nos seus quadros.

A preocupação dominante é, todavia, inalteravelmente e sempre a mesma em todos os tempos: *Educar*, que quer dizer «vigiar atentamente o crescimento orgânico» do educando, na sua evolução total, abrangendo assim a alma, o espírito e o corpo.

Ora, a avaliar pelo número dos trabalhos e dos estudos lançados a público pelos pedagogistas, que as montras das livrarias submetem constantemente à curiosidade e à meditação dos estudiosos, ou dos simples amadores destes

problemas, pôde com razão afirmar-se que a Juventude está na ordem do dia, e que preocupa os responsáveis pela sua educação e pelo seu destino.

Uma simples resenha ou enumeração dêesses trabalhos seria impossível, e as omissões mais do que inevitáveis.

Apenas para documentar a asserção, referirei os escritos de D. Ana de Castro Osório, de D. Maria Amália Vaz de Carvalho, e de D. Virginia de Castro e Almeida sôbre educação feminina; as obras tão interessantes e sugestivas do Dr. Agostinho de Campós, das quais destacarei para exemplo, «Analfabetismo e educação»; «Casa de Pais, Escola de Filhos»; «Educar, na Família, na Escola e na Vida»; lembrarei a campanha sustentada pelo Padre António de Oliveira, de que nos ficou éco duradouro no seu volume «Deixemos os pais, cuidemos dos filhos», e a iniciativa do nosso falecido compatriota Dr. Faria de Vasconcelos fundando na Bélgica, com os melhores resultados, aquilo a que chamou «Uma Escola Nova», e ácerca da qual nos deixou ampla documentação.

Mas é notabilíssima pela fôrma e pelos conceitos, como também porque atingiu o acume da eloquência e da emoção patriótica, a memorável «Exortação á Mocidade» do grande romancista Carlos Malheiro Dias; como igualmente o são a obra esgotada do sr. Dr. Trindade Salgueiro, Bispo de Helenópolis — «Poder da Vontade na Educação», e o último livro do sr. Dr. João Ameal «Rumo da Juventude».

Os franceses por seu turno — como os espanhóis (e cito apenas estes porque são os estrangeiros que conheço), oferecem-nos também constantemente óptimas fontes de estudo e de exame.

Lembrarei: «Á la jeunesse — Conseils d'hier e d'aujourd'hui» de Mgr. Baudrillart; «Le Devoir», de Jules Simon, «L'éducation de nos fils» do Dr. Jules Rochard, «L'instruction e l'éducation» de Charles Robin; a médica Simone Marcus com a sua dissertação sôbre «O Escotismo e as creanças atrasadas»; a colecção Labor, de Barcelona, com vários volumes sôbre a educação da adolescência, educação activa, educação da mulher contemporânea, etc., etc..

Para fechar esta ligeiríssima digressão pelos escaparates dos nossos livreiros, mencionarei com especial satisfação um volume enternecedor, que tem a particularidade de haver sido composto e impresso nesta vila de Sintra, há poucos meses ainda, concebido e delineado por um amigo meu, meu antigo colega numa vereação municipal desta terra.

Refiro-me aos «Conselhos para meu filho», do Coronel Francisco Pedro Simões, conselhos repassados de tanta ternura, de tanto saber de experiência feito, que escutá-los uma vez — é recordá-los por toda a vida.

Em suma: «Não se pense, porque é um erro, que a juventude vale só como promessa de futuro. Não. Ela tem um valor nacional imediato.

É nos jovens que podemos encontrar facilmente os agentes da regeneração espiritual e da reeducação cívica. É fácil torná-los colaboradores duma luta contra o cepticismo e o desespero. Basta que haja quem saiba coraçá-los contra o ambiente adverso e os adestre para a campanha».

Estas últimas palavras não são minhas: são do sr. Prof. Marcelo Caetano, Comissário Nacional da Mocidade Portuguesa, que as escreveu para um dos jornais de maior leitura em todo o país, o «Diário de Notícias».

Pois bem: não posso ocultar que me impressionou vivamente este apêlo do eminente catedrático, do homem que, na expressão sempre límpida e rigorosa do sr. Ministro da Educação Nacional, «ocupa a mais linda posição a que pode aspirar um português», e perante o qual os Escoteiros de Sintra, na posição de sentido, hão-de sempre fazer a «Grande saudação», sinal do maior e do mais comovido respeito, além do muito mais porque foi dos primeiros Escoteiros-chefes, diplomados, do nosso País.

Minhas Senhoras e meus Senhores:

Aqui têm V. Ex.^{as} exposta — a traços largos — a idea-mãe destas palestras educativas, confiadas como de certo sabeis já pela imprensa, a alguns dos homens que melhor poderão doutrinar a Mocidade desta terra, e despertá-la para o cumprimento pontual dos seus deveres para com a Pátria.

Dito isto, que reputava essencial, calome e termino para ceder a palavra ao conferente desta tarde, o sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira.

É, porém, com intenso júbilo e com o mais justificado orgulho que ainda digo: não seria fácil inaugurarmos estes nossos trabalhos sob melhores auspícios. A presidir à conferência — um dos mais altos valores do pensamento contemporâneo português, o sr. Almirante Botelho de Sousa, chefe supremo da gloriosa corporação da Armada Portuguesa — tão íntegro e austero como indulgente e afável; e a honrar-nos com a sua lição sôbre «Educação e caracter» — um dos mais considerados e completos servidores do Estado. Doutor em engenharia pela Reggia Scuola Navale de Génova — o seu nome, claríssimo como a água da Fonte dos Amores, é por nós todos respeitado e admirado.

As conferências promovidas pela Comissão de Patrocínio dos Escoteiros de Sintra abrem, assim, com chave de ouro.

Tenho dito.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LIV

Diz a «E. T.» que a R. A. E. voltou a bombardear Rostok, e poderosas formações atacaram outros objectivos militares na Alemanha e nos territórios ocupados. As importantes fábricas de aviões Heinkel, em Rostok foram intensamente bombardeadas. A maior parte das oficinas e instalações de montagem de aviões foram destruídas, e a área do pôrto de Rostok, assim como importantes entroncamentos ferroviários sofreram grandes destruições.

— A «E. T.» diz que em Rostok foram, como nos três «raids» anteriores, atingidos combóios e vagões, carregados com material de guerra e abastecimentos vários, destinados aos soldados alemães que lutam na «frente» oriental. Um importante entroncamento de seis grandes linhas de caminho de ferro foi duramente atingido. Foram destruídos importantes troços de via férrea. Vários armazens do pôrto ficaram em chamas e atigiram-se várias embarcações no pôrto. Os «caças» da R. A. F. encontraram, pela primeira vez, considerável oposição, de que resultaram violentos combates aéreos. Centenas de «Spitfires» renovaram as ofensivas diurnas contra o Norte da França. Não encontraram séria resistência dos «caças» alemães. Foi atacada a estação do caminho de ferro de Saint-Omer. Os pilotos viram as bombas cair no edifício da estação e numa ponte que atravessa o rio. Bombardeiros protegidos por «caças» atacaram os estaleiros em Hazebruck, onde foram vistas as bombas cair. Dois «Spitfires» em patrulha, atacaram um navio antiaéreo e dois navios-motor, que encontraram no Havre. Foram atingidas a casa do leme e a super-estrutura do navio antiaéreo. A artilharia fôra reduzida ao silêncio.

— A «U. P.» diz que os paraquedistas russos, que actuam à retaguarda das linhas alemãs, destruíram 26 vagões, com material de guerra e abastecimento e fizeram ir pelos ares uma ponte e duas estações ferroviárias.

— O informador militar anunciou pela «U. P.» que cinco divisões completas japonesas, num total de 100.000 homens, avançam pela margem sudoeste do planalto da Alta Birmania. Acrescentou que as cinco divisões japonesas são apoiadas por ele-

vado número de «tanks», carros blindados e bombardeiros, e que todo o caminho de ferro de Lashio e Mandalay está seriamente ameaçado por estas importantes forças nipônicas.

— Diz a «D. N. B.» que aviões de combate ligeiros alemães atacaram de dia, instalações dos estaleiros da ilha de Wight e objectivos de caminho de ferro, na costa meridional inglesa, tanto à bomba como com armas de bordo.

— A «R. R.» diz que a aviação japonesa efectuou a sua primeira incursão sobre Bahadulpur e Silchar, cidades situadas na linha de caminho de ferro que liga Chittagong e Calcutta com Saliy. As instalações ferroviárias e interpostos foram devastados.

— A «R. R.» diz que uma delegação de altos funcionários dos Caminhos de Ferro búlgaros chegou a Iztambul afim de entabular negociações com os dirigentes dos Caminhos de Ferro turcos sobre o tráfego ferroviário entre os dois países.

— «R. R.» diz que chegou a Sofia a delegação turca que vem tratar do restabelecimento das comunicações ferroviárias entre a Bulgária e a Trácia e o Egeu através do território turco. A importante linha ferroviária Sofia-Svilengrade-Andrinopla-Salónica, que fora interrompida no último ano, em virtude da campanha da Grécia, será restabelecida em breve.

— Pela «O. F. I.» sabe-se que jornais suecos dizem que, depois da evacuação de perto de 100.000 habitantes de Rostok a cidade se encontra isolada, com as comunicações ferroviárias e por estrada cortadas. Os projuízos em Kiel e em Colónia — declara-se em Berlim — são muito menos importantes do que os de Rostock.

— Diz a «E. T.» que algumas esquadrilhas de «caças» escoltaram os bombardeiros «Boston» que atacaram a estação e os cais ferroviários de Saint-Omer.

— A «R. R.» diz que o correspondente do jornal inglês «Daily Telegraph» assinala que teve de gastar seis dias e seis noites no percurso de Baku a Moscovo, visto o combóio ter percorrido apenas dez milhas por hora, o que dá uma ideia da situação actual dos transportes naquela região.

— Diz a «E. T.» que, segundo notícias, morreram entre quarenta a cinquenta alemães num acidente de caminho de ferro, próximo de Ruão. Esse acidente provocou rápidas represálias dos alemães, tendo sido presos numerosos reféns.

— A «D. N. B.» diz que aviões de combate do Reich atacaram as instalações ferroviárias da cidade de Eastbourne na costa britânica, com êxitos notáveis.

— A «E. T.» diz que em Nanquim as tropas chinesas, provavelmente do tipo dos «Camandos», abriram caminho até ao centro da cidade e a luta

travou-se em volta do arsenal e da estação de caminho de ferro. Na cidade houve muitas explosões e incêndios.

— Diz a «E. T.» que as tropas japonesas ocuparam Monyná, terminus da linha férrea de Mandalay.

— Sabe-se, pela «D. N. B.», que aviões de combate ligeiros do Reich aproximaram-se da costa Sueste da Inglaterra e atacaram a «gare» de Folkestone, voando a baixa altura. Um combóio ficou gravemente danificado. As últimas carruagens foram destruídas e as primeiras descarrilaram. Registaram-se danos na estação e numa fábrica das proximidades.

— A «O. F. I.» diz que, segundo a «rádio» as forças chinesas que fizeram uma incursão em território ocupado pelos nipónicos infligiram importantes estragos aos edifícios do Estado Maior da Marinha nipónica e à central eléctrica de Xangai. Dinamitaram, também, as comunicações ferroviárias. Por outro lado em Nanquim firiu-se combate violento e os chineses fizeram explodir, em cinco pontos, a principal linha de caminho de ferro.

— A «R. R.» diz que estão em curso os trabalhos para a construção da nova linha de caminho de Okuciani e Banjaluka. A linha terá grande importância porque ligará directamente a Eslavonia a Botnia e favorecerá o desenvolvimento económico nestas regiões.

— Diz a «R. R.» que o comunicado emitido por Xung-King, admite a queda de Iwu e Iting, junto aos caminhos de ferro de Cekiang e de Gyang, a dezoito quilómetros a sueste Iwu. O mesmo comunicado deixa prever que colunas japonesas penetraram em Yunan, situada a quarenta e cinco quilómetros ao sul de Iwu.

— A «U. P.» diz que nas proximidades Smolensko, as tropas paraquedistas russas, que operam à retaguarda das linhas alemãs, fizeram ir pelos ares a sede do comando da artilharia alemã e um combóio carregado de munições.

— A «U. P.» diz que bandos de guerrilheiros neerlandeses prosseguem na obra de destruição, fazendo ir pelos ares, com dinamite, combóios, linhas ferroviárias e estações de caminho de ferro.

— Diz a «R. R.» que Comissão internacional encarregada da divisão do material ferroviário pertencente à antiga Jugoslávia terminou os seus trabalhos, nos quais participaram os representantes da Bulgária, Itália, Alemanha, Croácia e Hungria. Uma parte importante do material foi atribuído aos Balcans.

— Diz a «R. R.» que o ministro do Interior convocou 3.300 judeus mobilizados para a construção na via dupla férrea, na linha que liga Sofia ao centro mineiro de Pernik.

— A «R. R.» diz que se registou um grave incidente em Anvanet, nas imediações de Par-

thenay, em virtude dum pequeno combóio de transporte de pedra ter descarrilado e provocar a explosão duma mina, que abriu uma cratera com mais de três metros de profundidade.

— A «U. P.» diz que coincidindo com a reintegração de Laval no governo francês, desencadeou-se uma onda de terrorismo na zona ocupada da França. Registaram-se, em Paris, dois ataques contra os alemães e outros dois, na bacia industrial do Norte. Um combóio que transportava tropas alemãs, em gozo de licença, descarrilou, em consequência de ter sido sabotada a via férrea. Diz-se que houve quarenta mortos.

— A «E. T.» informa que, no ataque da aviação britânica ao Norte da França, foram atacados entroncamentos ferroviários, estações de caminho de ferro, campos de aviação e fábricas de munições, provocando destruições e incêndios.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que na África do Norte se travaram duelos de artilharia e actividade de reconhecimento, de parte a parte. Em ataques nocturnos, o caminho de ferro do Deserto britânico e concentrações de camiões foram bombardeados, com êxito, pela «Luftwaffe».

— Sabe-se pela «U. P.» que no sector de Smolensko, as tropas russas de paraquedistas, que operam à retaguarda das linhas alemãs, fizeram descarrilar um combóio, que transportava tropas e abastecimentos. Morreram mais de mil alemães. Fizeram ir pelos ares duas pontes, um grande trôço de via férrea e uma estação ferroviária.

— «R. R.» diz que foi restabelecido o serviço dos caminhos de ferro entre Rangun e Mandalay. Dos três mil e trezentos quilómetros de linhas ferroviárias existentes na Birmânia, dois mil e seiscentos foram postos em condições de funcionamento, pelos japoneses.

— Pela «R. R.» sabe-se que os japoneses ocuparam Tankishien, importante localidade situada na linha ferroviária que vai de Hengchow a Kiabghsan.

Diz «R. R.» que as vanguardas das forças japonesas que ocuparam Kinhua e Lantchi lançaram-se no perseguição das tropas inimigas, as quais continuam batendo em retirada. Outras unidades japonesas ocuparam Tangih sien, importante localidade da linha dos caminhos de ferro de Hankeu a Kiangnhan.

— Pela «E. T.» sabe-se que o assalto russo foi lançado em três secções principais: primeiro, no centro, sobre o entroncamento ferroviário do Vladilovk; segundo, de Teodosia, ao longo da costa do Mar Negro; terceiro, ao longo da margem norte da península de Kertch.

— Pela «U. P.» sabe-se que partiu de Madrid, com destino a Lisboa, o último combóio especial, vindo da Itália e que transporta os diplomatas americanos acreditados em Roma.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA A Empresa dos Caminhos de Ferro Alemães acaba de apresentar o seu relatório de contas referentes ao ano de 1941, que trouxe consigo, para os serviços ferroviários, novos problemas de grande envergadura relacionados com o abastecimento da frente de guerra e com a manutenção dos serviços no interior do país. Como se depreende do relatório, as receitas elevaram-se a 3.249 milhões de Marcos no movimento de passageiros e bagagens, contra 2.430 no ano anterior, o que corresponde a um aumento de 33,7 %. O movimento de mercadorias rendeu 5.282 milhões de Marcos, ou seja, 11,9 % mais. As receitas totais de 1941, com a sua importância de 9.026 milhões de Marcos são 18,7 % mais elevadas do que em 1940. As despesas totais, por outro lado, ascenderam a 8.688 milhões, o que corresponde a um aumento de 19,8 % em comparação com o ano precedente. O saldo positivo eleva-se a 337 milhões de Marcos contra 352 milhões em 1940. Em entregas ao tesouro do Reich é indicada a soma de 310 milhões. Incluindo o imposto de transportes, resulta que os Caminhos de Ferro Alemães entregaram ao tesouro 9 % das suas receitas.

Um pormenor importante é que o número do novo material rolante foi maior do que no ano anterior, a-pesar-de serem maiores os esforços exigidos. A empresa passou novas e grandes encomendas de locomotivas a vapor e de vagões de mercadorias. O número de pessoas que trabalham nos serviços ferroviários aumentou também em vista do alargamento da rede. O relatório assinala expressamente que para a solução dos problemas dados contribuiu o trabalho exemplar de todo o pessoal dos Caminhos de Ferro.

— O número de pontes destruídas e reconstruídas desde o começo das hostilidades é extraordinariamente elevado. Os caminhos de ferro alemães repararam, no decurso dos anos de 1939-40, 11.000 metros de pontes de via simples e 2.500 metros de via dupla, que permitem a passagem de comboios a grande velocidade. Este trabalho foi acabado com o mínimo de material, nomeadamente de aço. O número de pontes, inteiramente reconstruídas até ao fim de 1940, é igualmente muito importante. Ficaram completamente acabados 6.000 metros de pontes de aço para via estreita e 3.500 metros para via dupla, assim como 400 metros de pontes massiças de via simples e 600 metros de via dupla. Entre estas pontes de aço, há algumas sobreiros com superestructuras de um comprimento de 135 metros; indo o peso de cada arco até 2.000 toneladas. Estes trabalhos são particularmente meritórios, tanto assim que o inverno de 1939-40 foi extraordinaria-

A Linha do Leste

e o serviço de passageiros

UM ALVITRE

De um grupo de antigos assinantes da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* recebemos uma carta em que nos é exposto um alvitre, a propósito do serviço de passageiros dos comboios da Linha do Leste.

A carta, de que fazemos um resumo, diz-nos o seguinte:

A Linha do Leste não está suficientemente servida de comboios e, por consequência o tráfego de passageiros para Lisboa, é feito por camionetas. Os passageiros que se servem dos comboios partem de Elvas às 16,2 para chegarem a Lisboa às 6,39 da manhã do dia seguinte, excepto às terças e sextas, em que há ligação, no Entroncamento, com o «rápido» do Porto.

Sem prejuízo para a Companhia e para comodidade do Público tudo seria facilmente remediado. Como? Eis o alvitre que nos é sugerido:

Estão em circulação os comboios rápidos de Madrid n.ºs 151 e 152. Se fôsem postos em circulação os comboios mixtos n.ºs 123 e 122 entre Torre das Vargens e Elvas, já previstos no Livro Horário em vigor n.º 82, o Leste, por este processo, ficava bem servido como está o Ramal de Cáceres, o tráfego de passageiros aumentaria, consequentemente, e além disso a tracção dos comboios n.ºs 123 e 122 era bem aproveitada visto que é importante o movimento de mercadorias entre Elvas e Torre.

Eis aqui o alvitre que, por certo, não deixará de merecer a atenção das esferas competentes.

mente rigoroso, o que exigiu grandes esforços da parte do pessoal que ali estava empregado.

INGLATERRA A Imprensa de Estocolmo diz que, segundo notícias de proveniência britânica, a Rádio de Londres teria convidado o público inglês a evitar as viagens de longo curso, por caminhos de ferro, a-fim-de economizar, tanto quanto possível, o consumo de combustíveis e material. A mesma rádio acrescenta que, sendo possível, o público britânico deixe, mesmo por completo, de realizar qualquer viagem em caminhos de ferro.

URUGUAY Os jornais de Buenos Aires, segundo comunicações de Montevideo, noticiam que as linhas de caminho de ferro uruguaianas foram reduzidas em 25 %, em virtude da falta de combustíveis.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Sua Alteza... no D. MARIA II

Para inaugurar a época de verão, apresentou a empresa Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, a peça do Dr. Ramada Curto «Sua Alteza» que fez parte do repertório do grande Chaby Pinheiro.

As peças que foram interpretadas por este artista, têm tido agora uma «saída» extraordinária, e afinal só servem para recordar bons tempos em que se fazia teatro, tempos que infelizmente não voltam, pois é materialmente impossível fazer comparações em desempenhos.

Os artistas, é claro, esforçam-se por representar bem ou o melhor que podem e sabem, mas, mesmo assim, não conseguem apagar da memória as impressões que deixaram essas belas noites de bom teatro.

«Sua Alteza» tem todos os predicados das obras de Ramada Curto. Irónico, incisivo, mordaz, e cáustico, em abundância, castigando a rir e explorando o ridículo do «snobismo» da chamada alta sociedade, onde há bom e mau, e pondo no mesmo nível o operário que trabalha e se quer engrandecer por esse trabalho e a rapariga, nascida e criada nessa mesma sociedade, que ela detesta e abomina, a-pesar-de ser rica, ambicionando apenas encontrar a felicidade no amor desse rapaz trabalhador.

A crítica já se pronunciou há tempos sobre esta peça e não vale a pena reeditar o que se disse na ocasião. E a-pesar-de ter passagens impróprias para menores e adolescentes, não em palavras mas em atitudes, o certo é que esta reposição dignifica a casa de Garrett.

João Vilaret, artista como é, não copiou, mas criou, dando uma nova modalidade, muito sua, à personagem de «Príncipe Carlos». Todo o seu trabalho é perfeito, a-pesar-de ser difícil, devido principalmente à «algaraviada» poliglótica, de que está cheio o papel. Inflexões e expressões adequadas. No entanto o final do 3.º acto foi um pouco «cantado».

Lucília Simões, muito certa na mulher da sociedade, bastante leviana e «coquette». Lalande, muito bem na rapariga sensata. Maria Clementina correcta. Beatriz Santos e Eunice Muñoz engraçadas em duas «meninas possidonias».

Robles apresentou um bom tipo. Luiz Filipe muito digno.

Augusto Figueiredo, magnífico num tipo de «swing». Raposo. Virgílio Macieira, José Cardoso e Henrique Santos, certos.

É claro que estes papéis não oferecem dificuldade de maior, se atendermos às possibilidades artísticas dos actores e actrizes que os interpretaram.

Encenação boa de Robles e a cena única, cuidada com o esmero impecável de Amélia Rey Colaço.

Nos intervalos o público admirou a exposição de faianças e cristais portugueses, que contribuíram para a boa disposição para o espectáculo.

Pinga Amor... no AVENIDA

O teatro Avenida apresenta como cura do fígado, o «Pinga Amor», farsa original de Joaquim Paso e Gonzalez del Toro, que Ascensão Barbosa, adaptou, traduziu e arranjou para o nosso meio.

É uma peça que faz rir, mas rir a valer, e certamente foram esses os desejos do autor e do transplantador. Há algumas anedotas de almanaque, algumas passagens idênticas a de outras obras deste género, e algumas cenas impróprias para menores e adolescentes.

A figura principal apresenta-se logo ao princípio e diz-nos o que vem fazer, por isso parte do imprevisto desaparece. Mas, não vale a pena esmiuçar. Espremida, não deita sumo, mas, faz rir, que é o principal, nesta época de tristeza e melancolia.

Ribeirinho está como «peixe n'água», no protagonista. O papel para êle é de «meia bola e fôrça», como se diz em gíria teatral.

Os restantes artistas conservaram a representação em bom estilo. Cremilda de Oliveira, Fernanda de Sousa, Hortense Luz, num difícil papel, Miquelina Rodrigues, Barroso Lopes, Joaquim Prata e Tarquinio Vieira, levaram o riso e a boa disposição aos espectadores.

Danúbio Azul... no VARIEDADES

Esta comédia em 3 actos, original de Ladislau Fodor, e traduzida por José e Luiz Galhardo, é muito interessante, explorando um assunto completamente novo em teatro, com uma interpretação soberba, o que não admira se atendermos a que à frente da companhia se encontram os nomes privilegiados de Maria Matos, Aura Abranches, Maria Helena, Assis Pacheco, António Silva e Erico Braga.

A acção decorre num ambiente escolar. Um liceu femi

nino, com o seu reitor e o corpo docente, formado por professores e professoras, todos com alcunhas postos pelos alunos, quasi sempre irreverentes. Êsses professores ou são benevolentes e bonacheirões, ou ríspidos e «azedos».

Uma aluna que se saliente faz pirraças aos professores com quem não simpatiza, e uma das professoras encontra uma carta amorosa, que serviu de tema a um exercício. Grande escândalo, e para o evitar, reúne-se o conselho escolar, a-fim-de julgar e expulsar a aluna, que, no fim é absolvida do seu acto.

Todos os que freqüentaram e freqüentam as escolas, sabem muito bem o que lá se passa e a peça «Danúbio Azul» é como que o reflexo dessas escolas, onde campeia a severidade e benevolência.

Será aconselhável aos menores e adolescentes? Acho que não. Porque as faltas de respeito para com os professores não têm desculpa, visto que eles são os nossos segundos pais.

A peça é boa, de facto, mas é muito valorizada pela interpretação. Entreguem os papeis principais a outros artistas, e o resultado será inferior.

Maria Matos, Assis Pacheco, são os dois professores intransigentes em questões de moralidade e de ensino. Aura Abranches, António Silva e Erico Braga, entendem que a mocidade tem os seus direitos, e que tudo se lhes deve perdoar. Raúl de Carvalho é o reitor intransigente mas ao mesmo tempo benévolo, no que é secundado por Georgina Cordeiro, que diz ser a ginástica a única disciplina aproveitável na vida. Mendonça de Carvalho e António Palma, são dois professores caturras, sempre anceosos para irem para casa.

Maria Helena, na aluna que prevaricou, Hortense Rizzo, Isabel Carvalho, Maria Schul e Maria José, são as suas companheiras, sempre prontas a defendê-lá, mostrando a boa camaradagem.

Vital dos Santos é o bedel que atura professores, reitor e alunos com uma paciência evangélica. Igreja Caeiro, nada tem que fazer.

Todos os artistas desde os maiores aos mais pequenos, deram grande brilho e relêvo aos seus papeis, no entanto destaque Maria Matos, na cena do segundo acto, com a aluna; o interrogatório e o enunciado dos problemas de matemática por Assis Pacheco; as cenas românticas de Aura Abranches e o interrogatório da aluna pelo reitor.

Peça muito bem architectada e equilibrada, de maneira que, quando a parte sentimental está quasi a obrigar a chegar as lágrimas aos olhos dos espectadores, imediatamente aparece uma cena cómica que desanuvia os ares. Encenação esplêndida de Maria Matos.

É pena que esta peça e este desempenho tivessem aparecido numa época de verão.

Formiga... no APOLO

Nada posso escrever sobre esta peça, visto que parto em viagem para o Norte do país, onde me conservarei até princípios de Agosto, e a estreia coincide com o dia da minha partida.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 22 — «Sua Alteza».
AVENIDA — 21 e 23 — «O Pinga Amor».
APOLO — 21 e 23 — «A formiga».
MARIA VITORIA — 21 e 23 — «O baile das sopeiras».
VARIEDADES — 21 e 23 — «O Danúbio Azul».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Uma bela canção».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O grito do Yokon».

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Fausto Nunes Dias, nosso querido amigo e ilustre camarada do jornalismo, lançou a público, em 3 de Julho, em comemoração das festas do Colete Encarnado, de Vila Franca de Xira, um número extraordinário do seu conceituado semanário «Vida Ribatejana». Na série dos numeros especiais desta publicação este número de agora é dos mais notáveis, que não só honra o esforço dos seus organizadores mas também a Imprensa do país. Variada e distinta a sua colaboração. Numerosas gravuras tornam mais saborosa e aliciante a sua leitura.

Sinceramente felicitamos Fausto Nunes Dias por este seu novo êxito jornalístico.

S. LUIZ — 21,30 — «Nick Carter no Panamá».
TIVOLI — 21,30 — «Juventude em perigo».
CONDES — 15 e 21,30 — «Os que não regressaram».
ODÉON — As 15,15 e 21,15 — «A batalha do Trafalgar».
CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
EUROPA — As 21 — Filmes variados.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada