

23.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1942

Número 1319

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

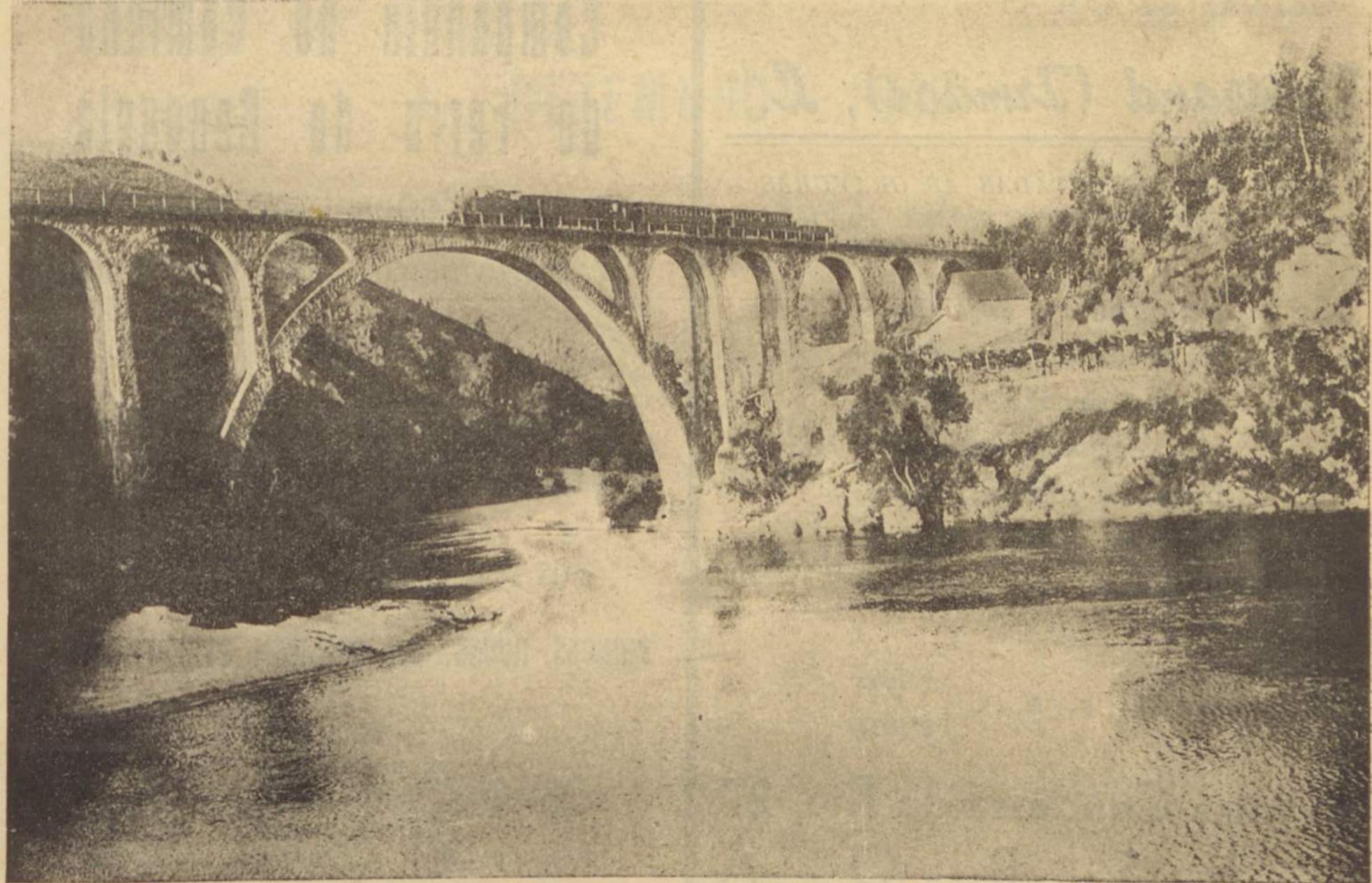
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



VALE DO VOUGA — Ponte de S. Tiago que liga as linhas do Vouga entre Sarnada e Paradela

Marítima e Trânsitos, L. da

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

**Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.**

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

**SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL**



A MAXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 23194
END. TELEG.: "MARTRANSIT"



**RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)**

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L. da

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

*Fotogravura em todos
os géneros. Reprodução
de Aguarelas, Óleos,
etc. Trabalhos tipográ-
ficos em todo o género.
Offset, Fotocromo,
Cartazes, etc. :-: :-: :-:*

Telefone P. B. X. 2 1368
2 1227

**Travessa Condessa do Rio, 27
L I S B O A**

P e c a m O r ç a m e n t o s

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

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

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

■ ■ ■ ■ ■

**S E 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

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

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 2 0158; Direcção 2 7520

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

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

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

1319

1 — DEZEMBRO — 1942

A N O L I V

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

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

Números atraçados 5\$00 — Números 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:

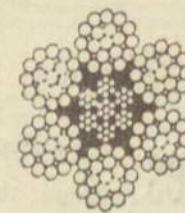
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
 AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

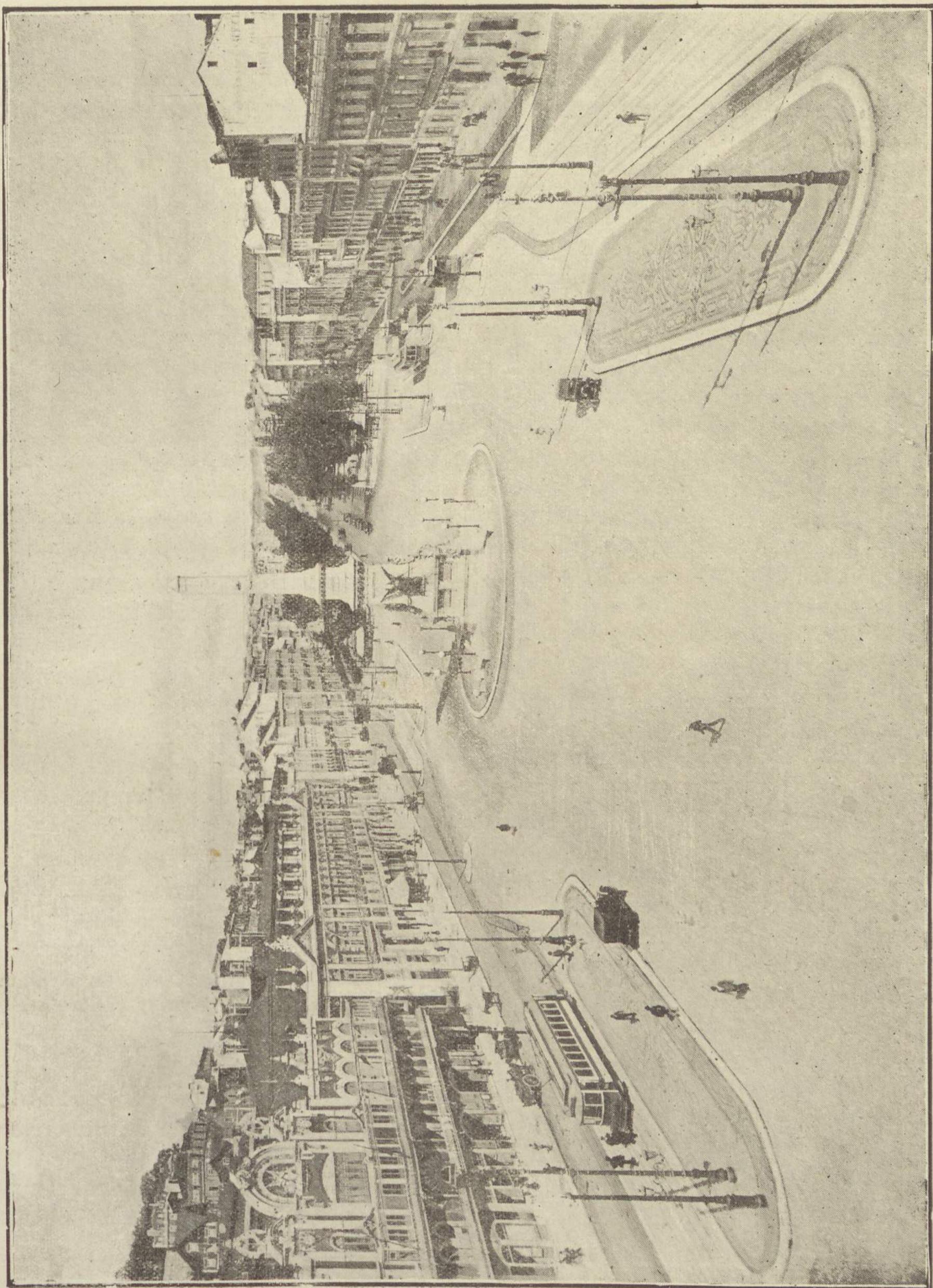
COLABORADORES:

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

Lisboa — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade	505
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela por <i>Carlos d'Ornellas</i>	507
Notas da quinzena	508
Linhas Portuguesas	509
Aeroporto de Lisboa	509
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	510
Há 50 anos	511
O caminho de ferro e a aproximação dos povos	511
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	512
Parte oficial	514
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	516
Caminhos de ferro alemães	516



LISBOA — Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade

COMPANHIA

do Caminho de Ferro de Benguela

O RELATÓRIO DE 1941

ESTÁ impresso e em distribuição o «Relatório e Contas» relativo ao ano de 1941 (38.º exercício) apresentado à Assembleia Geral Ordinária de 25 de Agosto de 1942 pelo Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, em cumprimento do artigo 44.º dos Estatutos.

No decorrer do exercício de 1941, vemos que as receitas e despesas da Administração de África sofreram as primeiras uma sensível diminuição e as últimas uma ligeira subida, comparadas com as do ano anterior.

Exemplifiquemos. Assim, as receitas que em 1940 tinham sido de 40.693.472\$26 passaram em 1941 a ser de 40.328.593\$42, o que representa uma diminuição de 364.878.\$84.

No que se refere a despesas, estas aumentaram em 8.961\$74.

Vejamos agora o que se passa com as Obrigações de 4 %. Nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, informa-nos o Relatório presente, foram consideradas amortizadas de 1 de Janeiro de 1939 a 1941 £ 1.687.500, de Obrigações de 4 %, para cujo reembolso estão reservados os rendimentos líquidos até 31 de Dezembro de 1940 no valor de £ 319.272.15.10. O rendimento líquido do ano de 1941, de £ 50.037.9.5, foi reservado para a amortização a levar a efeito em 1 de Janeiro de 1942 no valor de £ 299.920.

Passando agora à concessão das Obrigações de 5 %, o Relatório diz-nos que em 31 de Dezembro ficaram por trocar 275 Obrigações de 5 % das Séries «A», «B», «C» e «D», no valor de £ 11.980, das quais em 1941 foram

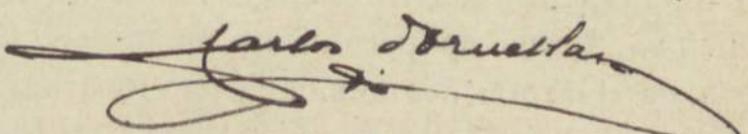
trocadas 14 no valor de £ 280, ficando, portanto, por trocar 261, no valor de £ 11.700.

Deve-se a esta Companhia uma interessante experiência de colonização, à qual, por diversas vezes, temos feito elogiosa referência. É uma experiência digna de ser seguida com a maior atenção, pois nela poderão assentar novas e mais sólidas bases da nossa política imperial de ocupação, que não se faz, que não se poderá nunca fazer apenas com a força armada mas, também, pela fixação de elementos de trabalho.

Para garantir os serviços ferroviários, principalmente o fornecimento de combustível às locomotivas, tem-se intensificado notavelmente a plantação de eucaliptos, tendo-se elevado a 3.727.716 o número de árvores plantadas.

O Relatório, por fim, presta homenagem sentida e justa a quatro membros da Direcção, falecidos ultimamente: o Rt. Hon. Visconde de Stonehad, vogal do Conselho de Administração, no Comité de Londres; o prof. Dr. Alberto Borges de Sousa, o coronel Fernando Luiz Mousinho de Albuquerque e o Dr. Guilherme Oliveira de Arriaga.

Para a vaga aberta pelo falecimento do prof. Dr. Borges de Sousa foi nomeado provisoriamente, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, um dos vogais do Conselho Fiscal, tendo sido preenchida, também provisoriamente, a vaga aberta pelo falecimento do Dr. Guilherme de Arriaga, pelo prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima.



Notas da Quinzena

Dr. Alfredo da Cunha

FALEceu no passado dia 25, em Lisboa, o eminente académico e nosso velho amigo dr. Alfredo da Cunha, figura de grande destaque no meio literário e jornalista distinto, que conseguiu reunir uma bela colecção de obras admiradas tanto no nosso país como no estrangeiro.

Colaborador do fundador desta «Revista» L. de Mendonça e Costa, Alfredo da Cunha sustentou uma polemica sobre Imprensa, grangeando um sem número de simpatias que glorificaram, há bons quarenta anos, as colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Nascido no Fundão, em 21 de Dezembro de 1863, fez o seu curso de direito em Coimbra, vindo para Lisboa onde formou banca de advogado. Ocupou o lugar de director do «Diário de Notícias» e era actualmente consultor jurídico de várias Companhias e Director do Banco Lisboa & Açores. Deixou publicados:

«Da Formação Nacionalista Portuguesa e do Estabelecimento da Forma monárquica em Portugal», «Discursos em honra de Luiz de Camões», «Endeixas e madrigais» versos, «Eduardo Coelho. A sua vida e a sua obra. Alguns factos para a história do jornalismo português», «O Naufrágio do Poveiro», «O Imposto do Bem» versos, «Elogio histórico do Imperador do Brasil D. Pedro II», «Madalena de Vilhena» poemeto, «Campo de Flores — Exame da chamada edição autêntica e definitiva» (de col. com Trindade Coelho, pai), «O Livro de Mesmer», diálogo em verso, «O Presepe de Aldeia», conto do Natal, versos com ilustrações de Casanova, «A Santa Casa da Misericórdia do Fundão», «Camilo Castelo Branco, jornalista», «O Académico Latino Coelho», «Latino Coelho», «O espírito associativo nos profissionais da Imprensa», «O Tricentenário do primeiro periódico português» — As «Relações» de Manuel Severim de Faria e as «Gazetas» da Restauração», «Elogio Histórico de Tomaz Ribeiro», «Ditames e Ditérios», «Magalhães Lima, profissional do jornalismo», «Goëthe haveria lido Gil Vicente?», «Pedro Venceslau de Brito Aranha», «Juramento de Amor», «Memória acerca das «Memórias» da Academia das Ciências de Lisboa relativas à 2.ª Classe ou Classe de Letras», «Os Cinquenta Anos do Jardim Zoológico e de Aclimação de Lisboa», «Bento Carqueja», «Gil Vicente na Lisboa Antiga e a Antiga Lisboa nas Obras de Gil Vicente», «Manuel Emídio da Silva», «Dr. José de Figueiredo», «Olisipo», berço do periodismo português. O Tricentenário da «Gazeta» cognominada da «Restauração», «Os bichos, espelhos do homem», «Lisboa na Paleontologia

Peninsular», «Terra-Mater, D. João IV nas obras dum pintor fundanense. Fastos de Portugal», «Jornalismo Nacional. Das malogradas Associações de Imprensa à alvitrada Ordem dos Jornalistas Portugueses», «Elementos para a História da Imprensa Periódica Portuguesa (1641-1921)», «Relance sobre os três séculos do Jornalismo Português», «Periódicos e Relações-Periodistas e Noticiaristas».

Deixou prontos a entrar no prelo: «Versos», «Proverbiário Indiano», «Juízo de Paris», comédia em verso, e «Achegas para a história do concelho do Fundão».

O seu funeral constituiu uma verdadeira manifestação de sentimento pelo desaparecimento de uma das figuras de maior prestígio dentre das letras e do jornalismo português. A família enlutada, e em especial a seu filho dr. José Eduardo Coelho da Cunha, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta o seu cartão de pésames.

Guilherme Cardim

NO hotel Avenida Pálace, foi na passada terça-feira, oferecido um almôço ao nosso prezado amigo sr. Guilherme Cardim, pela acção brilhante que tem desenvolvido como presidente da União dos Grémios da Indústria Hoteleira e Similares do Sul.

Presidiu o engenheiro sr. Carlos Ribeiro Ferreira, presidente do Grémio da Indústria Hoteleira, que aos brindes falou em primeiro lugar, seguindo-se os srs.: Claudio Sobral, pelo Grémio Distrital dos Restaurantes e Cafés de Lisboa; Joaquim Coelho, pelo Grémio Distrital das Pensões de Lisboa; José Leopoldo dos Santos, presidente do Grémio Concelhio dos Retalhistas de Vinhos e Casas de Pasto; Armandino Lebre, presidente do Sindicato dos Empregados da Indústria Hoteleira e Similares; dr. Xavier Pinto, pelo Contencioso da União; dr. Martins de Carvalho, presidente da Comissão Corporativa; dr. Fernando Homem Cristo, assistente do I. N. T.; Gomes da Silva, secretário geral da União e Fausto de Figueiredo, procurador à Câmara Corporativa, que em eloquentes palavras salientou a obra do homenageado, no Estoril, terminando por saudar um companheiro leal, cheio de qualidades que são hoje do conhecimento público.

O sr. Guilherme Cardim, ao levantar-se para falar, foi saudado com uma vibrante e prolongada salva de palmas, agradecendo os brindes, especializando os do sr. dr. Henrique Martins de Carvalho, Fausto de Figueiredo, e dr. Corte Real, do Sindicato dos Profissionais da Indústria Hoteleira, que tanto o tem auxiliado na dignificação da classe e na defesa dos seus interesses.

Recomendado

por
esta

REVISTA



Recomendado

por
esta

REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

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

Peça V. Ex.ª Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ



LANIFÍCIOS

VENDAS AOS ALFAIATES E RETALHISTAS

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

Linhos Portuguesas

Novas modificações no serviço de combóios da C. P.

A partir de hoje são feitas as seguintes modificações no serviço de combóios da C. P.: linha do Norte, combóios ascendentes: n.º 7, substituído em todo o trajecto pelo n.º 9, com partida de Lisboa-Rossio, às 19,27 e chegada ao Setil às 21,34, fazendo paragens em todas as estações; n.º 1.001, modificada a marcha em todo o trajecto e suas ligações de e para Coimbra, com partida de Lisboa-R, às 20,40, e chegada a Campanhã às 8,59, devendo os passageiros das estações intermédias de Lisboa-R a Setil, onde não haja paragens, seguir no combóio n.º 9 até o Setil, afim de tomarem ali o 1.001; n.º 2.033, passa a partir de Pombal, às 1,40. Desde quarta-feira; n.º 2.051, modificada a sua marcha, entre Aveiro, de onde parte às 7,10, e Esmoriz, onde chega às 9,51. Descendente, a partir de hoje, o n.º 2.034, modificada a marcha, entre Caxarias, de onde sai às 0,27, e Entroncamento, onde chega às 2,38. Linha do Oeste, a partir de hoje: n.º 202, deixa de efectuar paragem em Queluz e Amadora e chega a Lisboa-R, às 9,27; desde quarta-feira:

n.º 2.222, modificada a marcha, entre Alfarelos, de onde sai às 3,5, e a Guia, onde chega às 5,45. Linhas da Lousã e de Figueira a Coimbra, desde quarta-feira: n.º 232, retardada a marcha de 30 minutos, em todo o trajecto. Linha de Vendas Novas, a partir de hoje: n.º 303, modificada a marcha em todo o trajecto, passando a sair do Setil às 21,45 para chegar a Vendas Novas às 0,20. Tranvias entre Lisboa-R., Queluz, Cacem e Sintra, a partir de hoje: n.º 1.312/1.314, modificada a marcha, em todo o percurso, passando a circular com o n.º 1.312. Partida de Sintra às 8,23, chegada a Lisboa-R., às 9,13. Entre Lisboa e Azambuja, a partir do mesmo dia: n.º 7, limitada a sua circulação a Sacavém: n.º 9, prolongada a marcha, com partida de Sacavém às 20,12 e chegada a Azambuja às 21,17, fazendo paragens em todas as estações e apeadeiros excepto na Quinta das Tôrres.

AEROPORTO DE LISBOA

O aeroporto de Lisboa, realização da Câmara Municipal e que se pode considerar uma das obras de maior envergadura do Estado Novo, em contas definitivas, custou 42.952.848\$63, importância essa dividida pelas seguintes rubricas: «expropriações», 13.726.952\$20; «estudos e projectos», 168.233\$15; «cobras», 26.713.975\$02; «apetrechamento», 2.165.537\$77 e «diversos», 178.154\$49.



Vacas em vilediatura

EM tempo normal a rede dos caminhos de ferro franceses tinha um serviço especial de condução de ruminantes para os extensos prados da Provença, a fim de permitir o mais economicamente possível aos proprietários de gado o colherem evidentes benefícios para a sua manutenção e rendimento.

O motivo por que se pensou em realizar êstes comboios destinados ao transporte do gado bovino assenta no facto dos campos de algumas regiões dos Alpes e dos Pirenéus estarem totalmente cobertos de neve durante um certo período do ano, o que muito prejudica a existência e o rendimento desses animais.

Esse serviço de condução de gado para a Provença foi montado a instâncias do Ministério da Agricultura que a tal respeito elaborou um relatório acerca das vantagens colhidas e onde se anotam, comprovadamente, os satisfatórios resultados alcançados com a mudança de ares e o pasto assegurado para os animais, passados assim à categoria de turistas.

A adopção da bitola da via férrea russa foi devida às instâncias dum prelado

QUANDO se começou a construir a primeira linha de caminho de ferro na Rússia, o grande chefe da Igreja Ortodoxa, Pope, dirigiu-se alarmado ao Primeiro Ministro da Corte do Tzar, afirmando-lhe que os caminhos de ferro viriam a exercer uma perniciosa influência no estado de espírito do povo russo.

Para corroborar o seu pensamento dizia que essas novas vias de comunicação tornar-se-iam o canal por onde o espetro da rebelião, manifestado já no resto do continente, ameaçaria perturbar a Rússia e para evitar êsse imenso perigo seria preciso reagir enérgicamente. Para isso, Excelência. — dizia ao tratar com Ministro — nós contamos com a vossa dedicação e patriotismo.

O ministro curvou-se aos argumentos dando satisfação ao prelado, e foi então decidido que o afastamento dos *rails*, entre si, fosse de 1^m,51, em vez de 1^m,43, como no resto da Europa, à exceção de Portugal e Espanha.

Dessa maneira os comboios vindos de Oeste não poderiam ascender à rede russa, pois se achavam interditos ao avanço por desigualdade de bitola.

Por outro lado e para diminuir os receios de Sua Grandesa, o primeiro Ministro prometeu não abrir senão as vias consideradas indispensáveis e que eram em pequena quantidade e de extensão reduzidíssima.

Em 1850, quando já a Europa contava um grande número de quilómetros de via férrea, a Rússia sómente dispunha no seu território de cerca de 500 quilómetros, construídos morosamente, à razão de 90 quilómetros por ano.

Para compensar o manifesto atraso de outras eras os soviéticos construiram, no espaço de vinte anos, mais de 25.000 quilómetros de novas vias férreas.

Invocando datas de interesse ferroviário

O primeiro caminho de ferro transamericano foi inaugurado no ano de 1869.

Em 1885 inaugurou-se o caminho de ferro transcanadiano, considerado justamente como sendo a via mais rápida entre a Europa e o Japão e o transcaspiano foi inaugurado no ano seguinte.

A primeira parte do grande caminho de ferro transafricano, do Cabo ao Cairo, lado do Sul (Boulouwaya), África Austral, inaugurou-se em 1897 e a outra parte oposta, do lado Norte (Khartum), Egito, só teve lugar no ano de 1900.

O transiberiano — ao qual nos haveremos de referir — só ficou concluído no ano de 1902.

Locomotivas que servem para debelar incêndios

COMO os incêndios ao longo das vias férreas assumem, às vezes, grave freqüência, os americanos lembraram-se já há muito tempo de preparar nas locomotivas um injector alimentado pelo vapor das máquinas e mergulhado num dos depósitos de água do *tender*, o qual constitui uma poderosa bomba de incêndio, de uma rapidez evidente que a torna preciosa em grande número de circunstâncias.

Essas locomotivas podem igualmente prestar valiosos serviços na lavagem dos vidros de enormes fábricas e outras construções, além das das gares e dos depósitos de material das estações.

Mais recentemente, mas ainda mesmo antes da acta I guerra, algumas locomotivas da Companhia Sautherne Railway foram equipadas, além de outro material contra incêndios, com mangueiras de sessenta pés de comprimento, para o ataque a incêndios que se manifestem nos subúrbios de Londres e dentro do raio de actividade em que podem ser úteis.

Sinais luminosos

NA sinalização óptica móvel adoptada nos nossos caminhos de ferro a cor da luz branca indica via livre, a cor vermelha, paragem imediata e a cor verde, afrouxamento de velocidade ou ainda passar a marcha regulada por precaução no andamento.

Quando êste sinal se apresenta na via, torna impossível ao comboio ultrapassá-lo, para garantia de segurança da circulação.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1892)

A Companhia Carris de Ferro

Leitores nossos extranham que de ha muito abandonassemos a campanha que sustentámos contra o deploravel estado do serviço de carros de transporte de passageiros em Lisboa.

Outro pergunta-nos se, na actual conjunctura, e dado o caso da Companhia Carris se dignar continuar a conceder bilhetes de assignatura para o futuro anno, será de bem avisado tomal-os.

Aos primeiros, responderemos que nada temos escripto porque nos tem faltado o espaço para tratar de assumtos completamente inuteis.

Assim consideramos tudo que se escreva sobre o lamentavel estado da nossa viação enquanto a camara municipal, a maioria dos seus membros, pelo menos, não se resolver a dispensar menos protecção áquella companhia, a fazel-a entrar na lei, a cortar os abusos que são hoje o pão quotidiano que ella serve ao publico.

Realmente parece que uma nuvem de stulticia offusca os horisontes — bem curtos, por certo — d'aquelle administracão!

No seu serviço actual ha faltas que são provenientes de economia na administracão: suppressão de carreiras, alterações de horario, troca do emprego de carros da linha por carros volantes etc., o que tudo redunda em prejuizo do publico; mas ha, sobretudo, um manifesto abandono da direccão dos principaes serviços, de desleixo, de descaro, que parece feito de proposito para desgostar os passageiros, para os incomodar, para fazer mal o que estava regular, ou o pouco que estava bom.

A reforma dos carros, por exemplo, é uma ideia peregrina que vae sendo posta em pratica, parece, por quem nada percebe do que seja viação n'uma cidade, e consentida por quem apostou peiorar tudo. O novo feitio dado a alguns carros é o mais detestavel, as molas que lhes põem são... de pedra, como dizia ha dias um passageiro; a suppressão dos letreiros e a substituição dos signaes de côres por uns painéis com a indicação do destino, tornam impossivel conhecer-se a direccão dos carros se não quando se está junto d'elles. E' um verdadeiro contrasenso.

Em toda a parte se comprehende que os letreiros ou signais bem visiveis são um convite ao viandante a entrar no carro, quando este lhe poupa um bocado de caminho a pé. Aqui vae-se procedendo em contrario, sem sequer se poder atribuir a reforma a economia, porque os taes quadrosinhos de panno embreado duram, por certo, muito menos e custam, sem duvida, muito mais do que os discos de vidro de côres. Alem d'isso tiram a illuminação do carro exteriormente, o que não devia ser consentido pela camara.

Em resultado d'estes trabalhos estão em Santo Amaro, avariados, esperando concerto, duzias de carros fechados, enquanto que o publico regela por essas ruas, nos abertos, o emprego dos quaes, por altamente prejudicial para a saude publica, tambem não devia ser consentido n'este tempos e muito menos de noite.

Outros vehiculos então circulam na cidade n'um estado de sujidade e vetustez que nem serviam na mais serteneja romaria.

Taboas quebradas no solho e nos estribos, arreios atados com cordas, letreiros a giz e a pincelada preta sobre bocados

O caminho de ferro e a aproximação dos povos

Com a colaboração do Ministério das Comunicações do Reich, acaba de sair em Berlim o primeiro número de uma revista, de bela apresentação gráfica, intitulada "Transit", e que se ocupa dos problemas respeitantes ao caminho de ferro. O seu director, Dönges, diz no artigo de apresentação o seguinte:

"Aos caminhos de ferro, na qualidade de importante elemento para a aproximação dos povos, qualidade que será no futuro mais marcante do que nunca — compete um papel todo especial na resolução d'estes problemas, tanto mais que as vias ferroviárias continuam a ser o factor mais importante do tráfego internacional." No artigo de apresentação da revista, comenta-se, mais amplamente, esta ideia, com a afirmação de que as linhas ferroviárias que atravessam tôdas as fronteiras da Europa, contribuem não só para o intercâmbio de mercadorias e de passageiros, mas também para o intercâmbio cultural. Desde o problema da bitola, até aos tratados internacionais sobre tráfego e tarifas, há numerosos assuntos que fazem dos caminhos de ferro uma questão de interesse internacional, para a qual a nova revista procura contribuir com a sua parte.

de papel, com calligraphia de cocheiro, cortinas sujas e a desfazer-se tudo.

Em quanto a horarios, uma desgraça! A companhia suprime as carreiras que entende, sem olhar aos habitos e conveniencias do publico, e até já chega, como sucede ha dias, a cortal-as inopinadamente em transito, declarando que «visto o carro não levar senão assignantes, recolhia á cocheira!!!»

Isto é por tal forma escandaloso que nem precisa de comentarios!

N'estas circumstancias o leitor que nos pergunta se deve ou não tomar bilhete annual, que decida por si. Nós não sabemos aconselhal-o.

Mesmo porque, no estado em que se acha o material fixo e circulante, e, com os encargos que a companhia tomou, não vemos garantido o serviço por muito tempo. A linha do Corpo Santo ao Conde Borão e da alfandega a Santa Apolonia está quasi inutil, atamancada em muitas partes com bocados de carril, de palmo e menos. Não durará por muito tempo, e a companhia, não tendo capital para a reconstruir, porque importaria n'uma grossa somma, suppimirá as carreiras. Hoje já os carros descarrilam tres e quatro vezes entre o Conde Barão e o Pelourinho.

Alem d'isso, dada a semcerimonia com que se retiram carreiras que desde longos annos existiam, que garantia offrece o bilhete de assignatura, dada mesma a sua barateza — caso a companhia não comete o disparate final, o que dará o ultimo golpe, — de os suprimir ou de lhes elevar o preço?

Eis porque, ao ver este estado de coisas sem remedio nem esperanças de o vermos applicar, nos temos abstido de empregar o nosso espaço com o assumpto.

Cada qual tem o que merece, e o povo da capital, consentindo a manutenção e repetição d'estes abusos, é o primeiro culpado.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXIII

«R. R.» diz que a obra concluída pelos Caminhos de Ferro do Estado, durante vinte anos de regime Fascista é verdadeiramente grandiosa. Entre as obras mais importantes, é digna de realce a construção da nova gare de Milão, uma das mais belas da Europa e das mais importantes entre as de Florença, Bolonha, Pisa, Messina, Reggio Calabres, Villa Sangiovanni e as novas gares de Neptunia, pôrto e Neptunia, cidade, realizações dos planos de instalações ferroviárias de Roama, Génova, Turim e Veneza. Ao mesmo tempo construíram-se numerosas casas para os operários e empregados dos caminhos de ferro, podendo abrigar, assim mais de oito mil e seiscentas pessoas. Neste conjunto de obras gastaram-se dez mil cento e cinqüenta milhões de liras. A electrificação das linhas intensificou-se desde 1927 e em 1931 pôz-se em execução o programa grandioso, abrangendo nove mil quilómetros de linhas, adaptadas à tracção eléctrica, dos quais, metade já concluídos. Sómente, nestes trabalhos gastaram-se três mil seiscentos e cinqüenta milhões. Hoje, um terço da rede italiana é servida pela tracção eléctrica, enquanto que, antes do advento do Fascismo, a tracção eléctrica, existia, apenas, em cerca de vinte quilómetros de rede.

— Diz a «U. P.» que esquadrilhas de bombardeiros e caças britânicos sobrevoaram o Norte da França e atacaram importantes objectivos militares. Registaram-se destruições e incêndios em fábricas de munições, entroncamentos e estações ferroviárias em aeródromos e campos de aterragem e em várias zonas industriais relacionadas com a guerra.

— «R. R.» diz que a nomeação de Kazuo

Oaki aumenta sensivelmente o prestígio do gabinete do general Tojo. O novo ministro é profundamente versado em questões económicas e financeiras, tendo dado as suas provas na qualidade de ministro das Finanças do ministério Abe e durante as missões que desempenhou na China. Entre as atribuições do novo ministério destacam-se as de fiscalização da administração das grandes linhas ferroviárias e dos bancos da China, Manchúco e das regiões do sul.

— «R. R.» transmitiu o seguinte: Comunicado n.º 888: — «Na frente do Egipto a batalha registou compasso de espera. O dia foi caracterizado por embates de elementos de exploração e duelos de artilharia. Alguns elementos blindados ligeiros, que tentaram uma incursão nas nossas retaguardas, foram descobertos e destruídos. Destacamentos de «caça» do «Eixo» contrariaram vigorosamente a actividade da aviação inimiga e abateram em combate 7 aparelhos britânicos e outro precipitou-se no solo atingido pelo tiro anti-aéreo. As linhas ferroviárias e a estrada entre El Alapein e Hamman foram bombardeadas por uma das nossas formações com bons resultados. No Mediterrâneo oriental aviões italianos atacaram dois moto-veleiros, um dos quais é de julgar-se afundado».

— «R. R.» diz que o director dos Caminhos de Ferro bulgaros partiu para Ancara, onde confronciará com os seus colegas turcos, com o fim de aumentar o tráfego ferroviário entre os dois países.

— Informa «R. R.» que as populações nas zonas da França não ocupada guardam calma enquanto os movimentos das tropas do «Eixo» se efectuam em vários pontos. O tráfego ferroviário e a vida das cidades continuam normalmente.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que ataques aéreos foram dirigidos contra as comunicações ferroviárias dos russos, na região do Volga Inferior e contra a linha de caminho de ferro Astrakan - Krassnij - Kut. Segundo as últimas notícias, foram destruídas seis grandes composições de transporte, diversas locomotivas e cerca de cem vagões desatrelados, espalhados por vias secundárias e que se encontravam carregados de carros de combate e de munições.



Num armazém de carvão, dos Caminhos de Ferro Ingleses do Sul, um cavalo substitui a locomotiva usada na tracção de vagões do precioso combustível

— Diz a «D. N. B.» que pôr notícias da frente Leste, sector de Leningrado sabe-se que a situação dos últimos defensores bolchevistas dos estabelecimentos siderúrgicos Outubro Vermelho é desesperada. Todo o tráfego, com auxílio de barcos para abastecimento de víveres e munições é agora completamente impossível pela ocupação, por tropas alemãs, de novos locais da margem do Volga. A artilharia soviética, instalada na margem oriental do Volga, está submetida a ataques eficazes da aviação alemã, os quais são poderosamente dirigidos contra a bacia do rio e a via férrea de Astrakan a Saratov, na qual o tráfego está interrompido, em consequência da destruição de onze comboios de mercadorias. Esta é a última ligação ainda existente entre o Cáucaso e o centro da União Soviética.

— A «U. P.» diz que as autoridades aeronáuticas informam que esquadrilhas de bombardeiros e caças britânicos atacaram importantes objectivos militares no Norte da França. Nos aeródromos destruíram e danificaram muitos aparelhos alemães pousados em terra e as respectivas instalações. Foram bombardeadas e metralhadas fábricas de munições, estações e entroncamentos de caminhos de ferro, parques de material de guerra e oficinas de reparações de veículos.

— Pela «R. R.» sabe-se que se deu, ontem, um grave desastre de caminhos de ferro, na linha de Pendik-Suadia, onde dois comboios chocaram, tendo descarrilado as carruagens. Lamentam-se oito pessoas mortas e treze feridas. Grupos de operários trabalharam na desobstrução da linha, afim de restabelecerem o tráfego.

— Diz «R. R.» que um comboio de passageiros, proveniente de Nápoles, chocou, esta noite, com um comboio de mercadorias, nas proximidades da gare de Taranto. Deploram-se seis mortos e dez feridos. O tráfego não sofreu nenhuma interrupção.

— «R. R.» diz que foi inaugurada hoje a tracção eléctrica da linha de Neuchatel-Verrières, que era antes da guerra uma das principais linhas de comunicação entre a Suíça e Paris.

— «R. R.» diz que os representantes do ministério italiano da Agricultura e Florestas e a Federação Nacional dos Consórcios Agrícolas estipularam, com a repartição governamental alemã de trigo, um acordo referente ao envio regular de comboios com trigo dos territórios ocupados dos países de leste.

— A «E. T.» diz que nos últimos dois dias, têm passado por Alexandria comboios transportando

elementos das forças do «Eixo», feitos prisioneiros. Dois comboios que atravessaram aquela cidade de dia compunham-se, cada um, de cinqüenta vagões, repletos de soldados inimigos. Os prisioneiros, que seguem escoltados por soldados highlanders, são, na sua maioria, alemães e mais novos do que os capturados nas duas últimas campanhas do deserto, favoráveis aos aliados.

— Pela «E. T.», o comunicado do Ministério da Aeronáutica diz: «Os nossos caças e aviões do Comando da Cooperação com o Exército efectuaram muitas patrulhas ofensivas sobre a França e a Bélgica. No decorrer delas, foram avariados comboios de mercadorias, locomotivas, barcaças e camiões e atingido e incendiado um pequeno navio de abastecimento, ao largo da costa belga. Foram abatidos dois aviões inimigos e faltam, também, dois dos nossos caças».

— Notícias de confiança, fornecidas pela «E. T.» e chegadas a Ankara, dizem que dez divisões húngaras, partiram para a Grécia. Notícias recebidas dos Balcãs, dizem que está a registar-se grande actividade nas linhas férreas da Bulgária e da Grécia. Treze divisões alemãs da frente russa dirigem-se para a região balcânica.

— Pela «E. T.», o Quartel General das Fôrças Americanas no teatro de guerra europeu comunica: «Caças americanos efectuaram ataques a baixa altitude contra instalações militares alemãs na Europa ocupada, onde causaram baixas e destruíram material. Foram atacados comboios carregados de soldados alemães. Os caças mergulharam sobre posições de artilharia, dispersando os defensores e causando baixas. O ataque foi efectuado pela antiga esquadrilha Aguia, transferida para as fôrças aéreas americanas. Todos os aviões regressaram a salvo».

— A «O. F. I.» diz que saíram da Estação de Leste, Paris, quatro comboios carregados com trabalhadores franceses para a Alemanha.

A QUEM

V
I
A
J
A

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. A venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 241, 2.ª série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar os estudos realizados e a proposta apresentada pela comissão nomeada por portaria ministerial de 18 de julho último para a unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal das linhas do Vale do Vouga, cuja exploração está presentemente confiada à Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal.

Nestes termos, e com o acordo da administração da referida emprêsa arrendatária, fica estabelecido o seguinte:

1.º — Os vencimentos e salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga serão os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º — Sempre que, pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais, qualquer agente mereça remuneração superior à fixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença, a título de gratificação eventual.

3.º — A emprêsa procederá à remodelação dos seus quadros de harmonia com as exigências do serviço, devendo a nova organização ser apresentada ao governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, até ao fim do corrente ano.

4.º — Serão definidas em *Ordem de Serviço* da emprêsa, a publicar até 31 de Dezembro próximo, as atribuições e direitos do pessoal do quadro e do auxiliar.

5.º — No pessoal auxiliar devem compreender-se duas categorias:

- a) Suplementar;
- b) Adventício.

Na primeira incluir-se-ão os que, devidamente habilitados, estejam preenchendo vagas do quadro em que, por qualquer motivo, não possam de momento ser providos.

Na segunda devem incluir-se os que são chamados a prestar serviços eventuais, exigidos pelas necessidades do serviço.

6.º — As novas tabelas de vencimentos e salários mínimos entrarão em vigor em 1 de Novembro próximo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 10 de Outubro de 1942 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

Tabela I

Vencimentos mensais mínimos do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga

A) Pessoal do quadro

Pessoal superior e de escritório

Engenheiros chefes de serviço	2.600\$00
Médico chefe do serviço de saúde	1.000\$00

Chefes de serviço	2.000\$00
Inspectores	1.500\$00
Sub-inspector	1.300\$00
Pagador	1.000\$00
Chefes de secção	1.200\$00
Escriturários de 1.ª classe	1.000\$00
Escriturários de 2.ª classe	800\$00
Amanuenses de 1.ª classe	700\$00
Amanuenses de 2.ª classe	600\$00
Amanuenses de 3.ª classe	500\$00

Pessoal menor	
Contínuo	500\$00
Serventes	400\$00

Pessoal de Estação	
Chefes de estação de 1.ª classe	850\$00
Chefes de estação de 2.ª classe	700\$00
Chefes de estação de 3.ª classe	650\$00
Factores de 1.ª classe	600\$00
Factores de 2.ª classe	550\$00
Factores de 3.ª classe	500\$00
Aspirantes de estação	450\$00
Capatazes de manobras	500\$00
Carregadores	400\$00
Guardas da noite	450\$00

Pessoal de trens e revisão de bilhetes	
Chefe fiscal	1.000\$00
Sub-chefe fiscal	800\$00

CHA
PE
LA
RIA
ELITE



A PREFERIDA DOS «CARLOS»
EM
CHAPEUS DE CATEGORIA

151, Rua Augusta, 153
Telefone 22030 LISBOA

Aos filiados nos «CARLOS» desconto de 10 %

Condutores de 1.ª classe	650\$00
Condutores de 2.ª classe	600\$00
Guarda-freios de 1.ª classe	500\$00
Guarda-freios de 2.ª classe	450\$00
Revisores de 1.ª classe	600\$00
Revisores de 2.ª classe	550\$00

Pessoal de máquinas, limpeza e revisão de material

Maquinista principal	1.000\$00
Maquinista de 1.ª classe	800\$00
Maquinista de 2.ª classe	700\$00
Maquinista de 3.ª classe	650\$00
Fogueiros de 1.ª classe	600\$00
Fogueiros de 2.ª classe	550\$00
Fogueiros de 3.ª classe	500\$00
Limpadores de carruagens	450\$00
Revisores de material de 1.ª classe	650\$00
Revisores de material de 2.ª classe	600\$00

Pessoal de telefones e instalações eléctricas

Encarregado	700\$00
Guarda-fios.	550\$00

Pessoal de via e obras

Capatazes gerais	800\$00
Capatazes de partido	600\$00
Assentadores	450\$00
Guardas de passagem de nível	200\$00 ou 250\$00
Encarregado de obras	800\$00
Caiador-pintor (a)	550\$00

Pessoal de oficinas

Chefe de oficinas	1.500\$00
Contra-mestre	900\$00

B) Pessoal auxiliar

Médicos de posto	400\$00
Desenhador	1.000\$00
Praticantes de escritório	250\$00 a 450\$00
Praticantes de estação	250\$00 a 400\$00
Motoristas	650\$00
Mecânicos	650\$00
Revisores de material de 3.ª classe	550\$00

(a) Esta categoria será extinta quando vagar o respectivo lugar.

Tabela II

Salários mínimos do pessoal em serviço
nas linhas do Vale do Vouga

1) Para os operários e trabalhadores o salário mínimo diário será de 10\$.

2) Para o pessoal pertencente ao quadro os salários actuais serão aumentados da seguinte forma, sem prejuízo do disposto na alínea anterior :

- a) Um mínimo de 2\$ diários para os salários iguais ou inferiores a 25\$.
- b) Um mínimo de 1\$ diário para os salários superiores a 25\$

3) Para o pessoal auxiliar os salários actuais serão aumentados de um mínimo de 2\$ diários, desde que tenha mais de um ano de serviço na empreza.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 10 de Outubro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

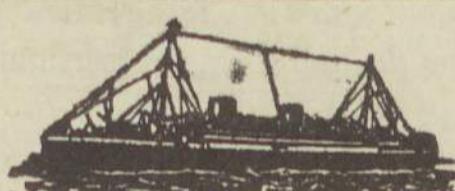
Manda o Governo da República portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, que seja nomeada a seguinte comissão para, dentro do prazo de trinta dias, estudar e propor a mais justa solução para o problema da unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal em serviço nas linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro :

Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente.

Dr. José Carlos Ferreira, assistente da Acção Social do Instituto Nacional no Trabalho e Previdência.

Engenheiro Pedro Jóice Diniz, administrador delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



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, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga : Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones : 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones : 26001 (4 linhas). No Porto : **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone : 7.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ESPECTÁCULOS

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Novos e Velhos... no VARIEDADES

«Novos e Velhos» é das tais peças que nunca envelhecem, e quanto mais vezes são repostas em cena, mais verdade se lhes encontram.

Célebre e deliciosa comédia de Fernando del Vilar, que Lino Ferreira, Fernando Santos e Almeida Amaral adaptaram, está cheia de espírito e de verdade e o assunto é de todos os tempos.

E, quantas famílias, ao vê-la não enfiarão a carapuça que lhes assenta que nem uma luva.

Nunca os pais devem educar os filhos fóra da sua esfera de acção e num meio completamente diferente daquele em que vivem. Em certas camadas sociais, é um perigo, os filhos saberem mais do que os pais, pois estes demerecerão assim e se envergonharão, deante dos olhos dos filhos. E, se seguissem os conselhos da peça, evitar-se-ia que, mais tarde, os filhos atirassem à cara dos seus progenitores com defeitos que julgam qualidades e com qualidades que creem ser defeitos.

Esta é a tese da peça, ou mais portuguêsmente «quem te manda a ti, sapateiro, tocar rabecão!»

Maria Matos e Assis Pacheco, foram os pais sensatos, trabalhadores e modestos que se sacrificam em tudo pela felicidade dos filhos. O seu trabalho foi magistral, como magistral é o trabalho de Erico Braga, no compadre, homem cheio de juízo.

Maria Schultz e Álvaro Benamor, são os dois filhos, educados um em França e o outro em Inglaterra. Maria Schultz, num papel de grande responsabilidade, para as suas fôrças, defendeu-o muito bem. Álvaro Benamor, podia ter carregado um bocadinho as feições, para dar a impressão de mais velho, pois, lá se diz na peça, que esteve dez anos em Londres, e antes disso já jogava o pau.

Laura Fernandes e Vital dos Santos, nos dois fidalgos arruinados, mas cheios de importância, desempenharam a contento os seus papéis, no entanto acho que Vital dos Santos, não devia ter entrado com sobretudo, quando vai fazer o pedido de casamento. A sua caracterização é esplêndida.

Nos dois namorados à procura da fortuna, vemos Eunice Colbert, sempre gaiata, e António Cruz, sobrio. Ambos têm pouco que fazer.

Duas almas enamoradas que vêm realizados os seus desejos, tiveram em Maria Helena e Luiz Campos, que repareceu, dois interpretos condignos. Maria Helena, cada vez está em melhor forma.

António Palma, foi um professor de inglês, conscientioso, tendo desaparecido, para não tornar longo o espectáculo, para duas sessões, a professora de francês, que também existia, quando a peça foi representada há anos, e que foi interpretada por Paz Rodrigues.

Hortense Rizzo, fez, muitíssimo bem a criada lorpá e servicial, tendo pelos motivos atraç apontados, desaparecido o seu companheiro, que era do mesmo género, e que foi interpretado por José Monteiro.

Mendonça de Carvalho, fez um procurador, com a «escola

tôda» como se costuma dizer, falando, no entanto, num tom abaixo do tom geral da representação.

A comédia que foi encenada por Maria Matos, tem muita graça e é pena que o pano de fundo, a fingir de corredor, no 1.º acto, seja de papel vincado.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — A's 21,45 — «A mulher legítima».

AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «Belezas de hortaliça».

APOLO — 20,30 e 22,30 — «O amigo de Peniche».

MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «Voz do Povo».

VARIEDADES — 21 e 23 — «Novos e velhos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Um marido rico».

POLITEAMA — 21,30 — «Um comunicado da Reuter».

OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 — «A's portas de Xangai» e «Novos horizontes».

S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpreza.

ODÉON — Estreias consecutivas.

TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.

CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.

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.

LYS — 21 — Filmes emotivos.

CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

PAVILHÃO PORTUGUÉS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORA — 21 — Filmes variados.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro Alemães

Secção de Turismo

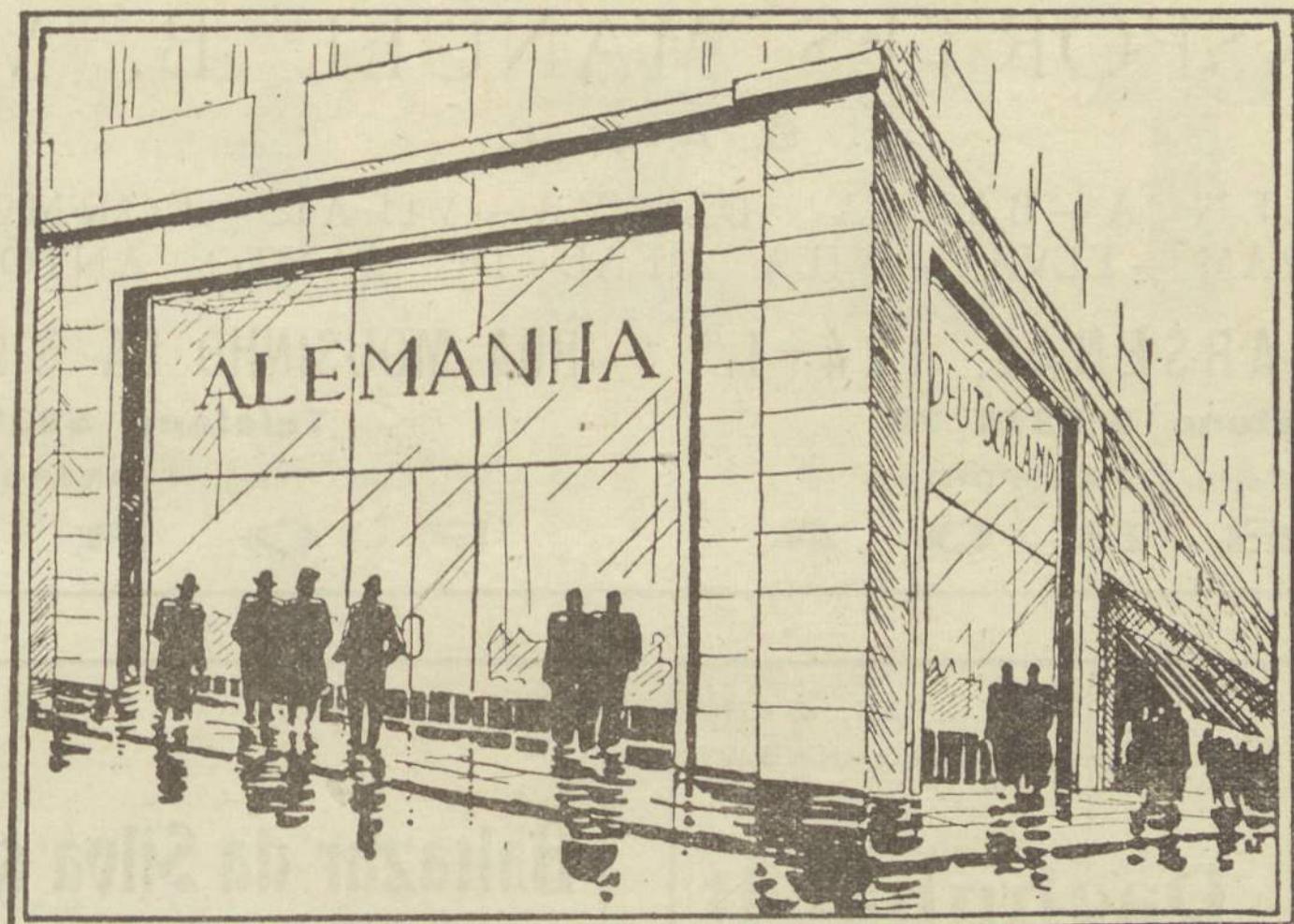
Acabam de ser inauguradas as novas instalações das sucursais em Portugal, da Secção de Turismo dos Caminhos de Ferro Alemães, na rua Garrett, n.ºs 2-6, em Lisboa, e na rua de Santo António, 208, no Pôrto.

Todos os serviços de informações e envio de prospectos referentes ao turismo na Alemanha são inteiramente gratis e o visitante que ali vá, por simples curiosidade, fica encantado com as fotografias de paisagens e edifícios antigos de que a nação germânica mais se orgulha.

As novas instalações estão montadas com luxo, elegância e bom gosto, denotando, sobretudo, um acentuado predomínio da arte imperialista alemã, onde abundam motivos de fausto e de grandiosidade. Assim, as ruas do Carmo e Garrett ficam dispostas de mais um valioso ornamento para a sua boa apresentação de principais artérias da Capital.

As instalações do Pôrto também obedeceram ao mesmo critério de luxo e grandeza, com o que se contribui igualmente para o embelezamento da rua de Santo António.

Não recebemos convite para a inauguração.



AS NOVAS INSTALAÇÕES DOS
**CAMINHOS
DE FERRO
ALEMÃES**

SEÇÃO DE  TURISMO

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL
SEDE: LISBOA, R. GARRET 2-6-TEL. 20333

CAIXA POSTAL 618

SUCURSAL: PORTO, R. DE S.^{TO} ANTONIO, 208
TEL. 5933-CAIXA POSTAL 137

INFORMAÇÕES GRATUITAS DE TÔDA A ESPÉCIE QUE
INTERESSEM AO VIAJANTE ESTRANGEIRO NA ALEMANHA

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

TELEFONE: 2 6770
TELEGR.: HASWI

Telef. 38 007

H. W. Daehnhardt**IMPORTAÇÃO—EXPORTAÇÃO**RUA DA VICTÓRIA, 42, 3.º D.
CAIXA POSTAL 380

L I S B O A

Endereço Telegráfico:
CORTIÇA-SILVES
JOMARCO-LISBOACódigos
A. B. C. { 5.ª Edição
 6.ª
 BENTLEYS
Telephone 2 1278**CANTINHOS & MARQUES, L. da**
FABRICANTES E EXPORTADORES DE CORTIÇASESCRITÓRIO
Rua do Ouro, 191-4.^º
LISBOAFÁBRICAS
SILVES E BARREIRO
PORTUGAL**Baltazar da Silva & C.ª, L. da**FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

PRAÇA DE DAVID LEANDRO DA SILVA, 20

P O C O D O B I S P O

Portugal

LISBOA

TINTURARIA Cambourna

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: **RUA DE S.ª CATARINA, 380**Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça**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 ALCÂNTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4Escrítorios—**L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA**

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telephone: 21868