

11.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Junho de 1943

Número 1331

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

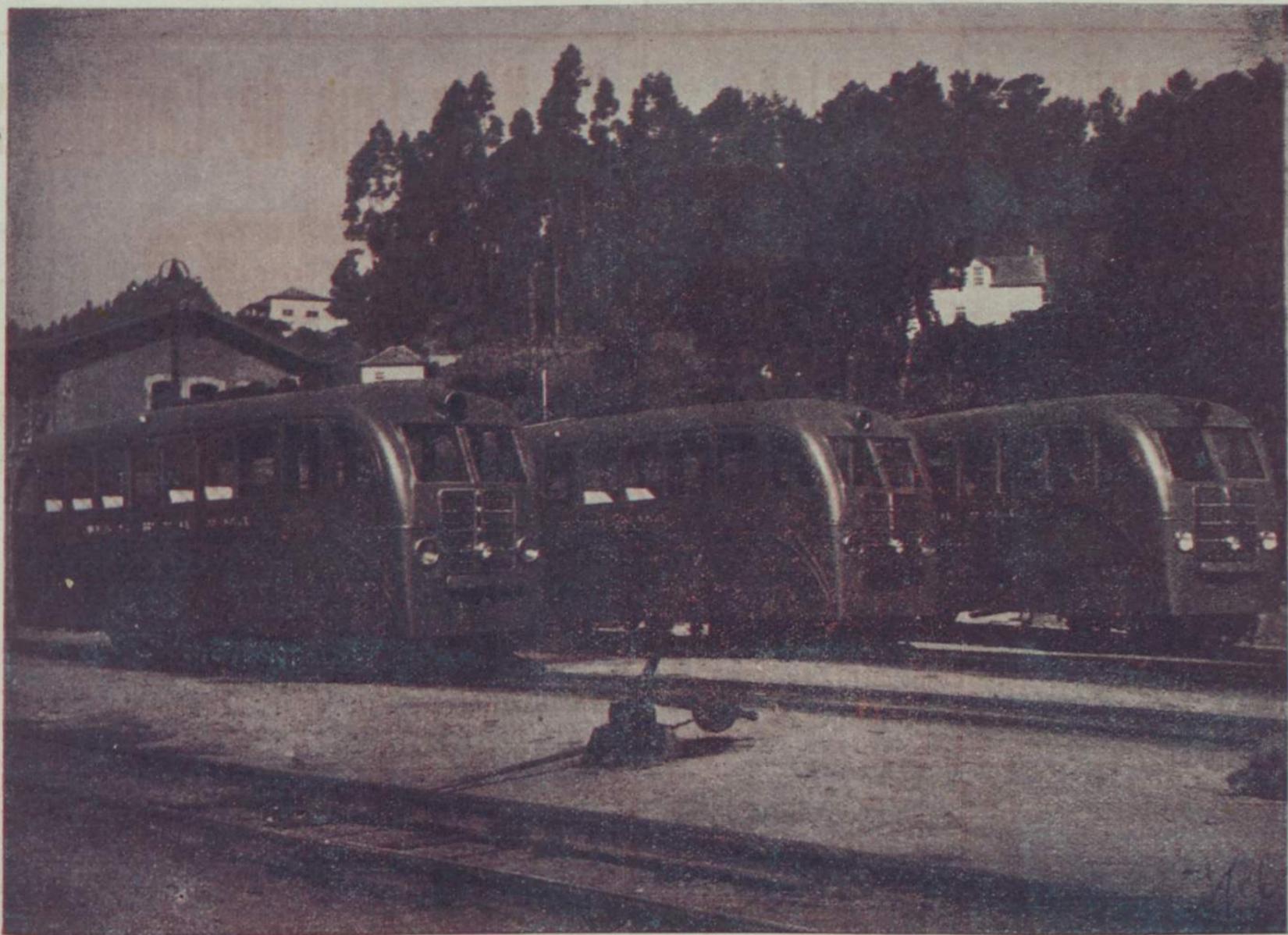
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



TRÊS AUTORAILS DO VALE DO VOUGA

Foto do Eng.º T. Ferreira de Almeida

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

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



Avenida Palace Hotel
LISBOA

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

130 QUARTOS—80 QUARTOS COM BANHO

Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA
VINHOS SELECTOS—AMERICAN BAR

Preços moderados—Para estadias prolongadas condições especiais

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

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

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

“A Nova Loja de Candeeiros”



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

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

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 752

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 n.º Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1 3 3 1

1 — JUNHO — 1943

ANO LIV

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

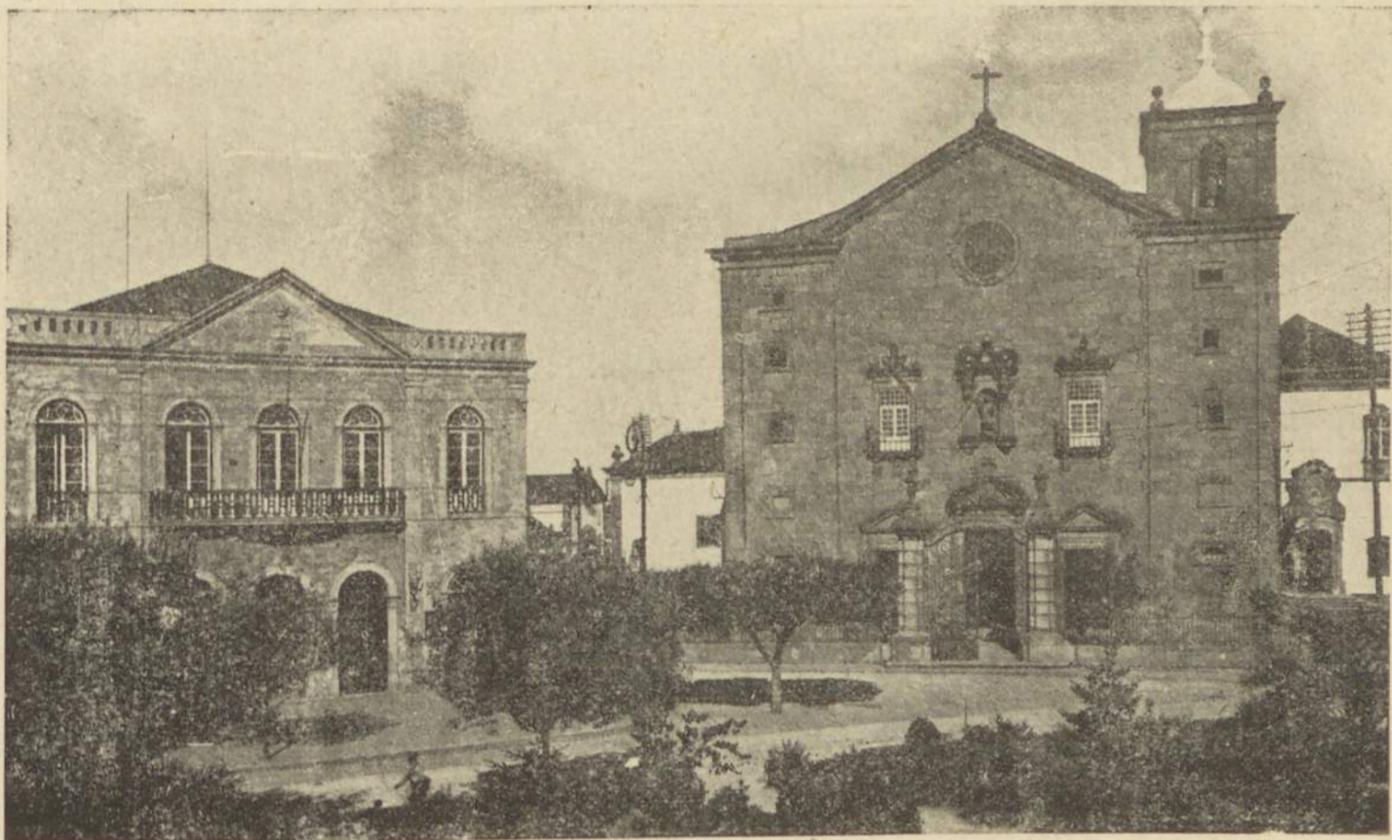
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Um aspecto de Castelo Branco	287
Homenagens nacionais aos Heróis de África	289
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	290
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	293
Vida Ferroviária	294
Engenheiro Vicente Ferreira	294
Há 50 anos	294
Parte Oficial	294
Sevilha pranteia a morte do ilustre jornalista Ruiz de los Rios, por <i>Pepe Luiz</i>	295
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	296
A Urbanização de Coimbra e o problema da Estação Nova	296
A Guerra e os Caminhos de Ferro	297
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	298



UM ASPECTO DE CASTELO BRANCO

HOMENAGENS NACIONAIS

aos Heróis de África

A consagração dos heróis de África, na tarde de 28 de Maio, na praça do Império, foi um dos espectáculos mais emocionantes e grandiosos a que o povo de Lisboa tem assistido ultimamente.

Marcada a festa para as 18 horas, duas horas antes já a Praça do Império oferecia um aspecto raro de imponência e beleza. Portugal inteiro, pelo Exército, pela Mocidade Portuguesa, pelos elementos oficiais, pela Igreja, pelos representantes de todas as classes, inclinou-se, comovidamente, não só perante a histórica bandeira de Artilharia 3, que acompanhou os heróis em algumas campanhas de África, mas também deante dos sobreviventes, que ainda são muitos, desses valentes portugueses que em terras longínquas, mas nossas, firmaram, com mais fundas raízes, a soberania de Portugal.

Foi um momento de grandeza, beleza e emoção, digno, para que fôsse perpetuado, da voz e dos versos de Camões. Bailavam lágrimas nos olhos dos heróis e nos olhos da multidão. Aqueles milhares de almas viviam o mesmo sentimento, como se se tivessem fundido numa só.

Ao lado da tribuna presidencial, onde se viam, além dos srs. General Carmona, Presidente do Conselho e Ministros, sentaram-se, numa bancada, os heróis sobreviventes, de gloriosa velhice.

Luiz Teixeira, presidente da comissão administrativa do Sindicato Nacional, em palavra eloquente, pela qual falou, pode

bem dizer-se, a voz da enorme assistência, recordou todos aqueles que nas distantes partidas do mundo construíram a soberania definitiva do País. Foi um hino de exaltação e uma lição de história.

De manhã, nos Jerónimos, tinha sido também imponente a cerimónia religiosa, a que assistiram os srs. Presidente da República e prof. dr. José Alberto dos Reis, presidente da Assembléia Nacional, general Pereira de Eça e outras altas personalidades. Depois da missa, que foi acompanhada por uma orquestra de instrumentos de corda da Emissora Nacional, o sr. Cardeal Patriarca proferiu uma patriótica homília, que comoveu e encantou o auditório. Do admirável discurso repetimos esta passagem:

«Falam aqui os túmulos dos reis, dos capitães e dos poetas — dos reis que idealizaram a epopeia, dos capitães que a realizaram e do poeta que a cantou: Camões. A voz destes túmulos constitui uma obrigação para todos os portugueses, herdeiros da maior herança que jámais houve no Mundo. Falam os peitos constelados de medalhas dos que regaram a terra africana com o suor do seu rosto e dos que abriram as veias para conquistar a terra e a gente para o Império e a civilização.»

Portugal, com as homenagens aos heróis de África, mostrou mais uma vez a sua unidade moral e política.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

REUNIU-SE no dia 17 a assembleia geral extraordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta para apreciar uma proposta de remodelação dos Estatutos apresentada pelo Conselho de Administração. A presidência foi dada ao sr. Fausto de Figueiredo, que teve a secretariá-lo os srs. engenheiro Esmeraldo Carvalhais, comissário do governo, junto daquela Companhia e dr. Campos Figueira.

Aberta a sessão o sr. Fausto de Figueiredo chamou a atenção da assembleia para o elevado alcance das modificações que se vão discutir, salientando que a reorganização financeira da Companhia era impossível sem essas modificações. Recorda que já há seis anos, em 1937, o Conselho de Administração convidou o eminente professor sr. dr. Rui Ulrich a estudar a situação da Companhia e a propor as soluções que entendesse convenientes. As conclusões do trabalho de sua excelência foram que a Companhia se encontrava numa situação financeira desesperada.

Em seguida, o sr. Fausto de Figueiredo resume êsse notável trabalho para que a assembleia compreenda bem as origens da situação criada.

A crise financeira da Companhia

A Companhia da Beira Alta constituiu-se em 1879, mas a exploração só começou em 1882, ficando sobrecarregada, desde o início, com pesados encargos, o que obrigou a fazer duas emissões de obrigações do valor nominal de 500 francos, umas a 250 francos e outras a 291. No fim de 1886, a Companhia já era devedora, por cupões atrasados, de 4.342.000 francos. Nos anos imediatos a situação continuou a agravar-se, apesar da redução das despesas do primeiro estabelecimento. Em 1905 o atraso do pagamento de cupões e da amortização excedia 30 milhões de francos. A Companhia foi obrigada a declarar-se em estado de suspensão de pagamentos.

Procurou então remediar o desequilíbrio da sua situação financeira por meio de um convénio, que foi homologado em Outubro de 1906. Os obrigacionistas receberam então por três obrigações uma nova obri-

gação do primeiro grau de 500 francos, do juro obrigatório de 3 %, e duas do segundo grau do mesmo valor nominal e de juro variável até ao máximo de 3 %. Cometeu-se, em certa altura, o erro de recommençar o pagamento de juro às obrigações do segundo grau, interrompido desde 1914. Preferiu-se assumir um encargo meramente facultativo a fazer as reparações materiais que eram exigidas para uma proveitosa e conveniente exploração da linha.

A crise atingiu o seu ponto extremo em 1936. Nesse exercício não foi possível sequer efectuar o pagamento do juro das obrigações do primeiro grau nem a sua amortização. O desequilíbrio do activo e passivo era verdadeiramente assustador.

Terminadas as referências ao trabalho do sr. dr. Rui Ulrich, o sr. Fausto de Figueiredo prossegue as suas considerações, dizendo que a maioria do Conselho de Administração era constituída por obrigacionistas, o que explica muitos actos praticados pela gerência. Nos termos do artigo 17.º dos Estatutos, os accionistas elegiam 5 administradores e os obrigacionistas 6, enquanto não se distribuisse às obrigações do segundo grau, durante três exercícios consecutivos, o juro de 7.50 francos. Essa situação, já pouco favorável à boa administração dos negócios da Companhia, era ainda agravada pelos amplos poderes atribuídos ao Comité de Paris, que era, afinal, quem tudo decidia. A Companhia da Beira Alta era portuguesa apenas para o efeito do cumprimento de determinadas disposições legais. De facto, pela preponderância do capital estrangeiro na sua administração, era uma companhia estrangeira.

O que se impõe fazer

Nos novos estatutos elimina-se o Comité de Paris, retira-se aos obrigacionistas o direito de se fazerem representar no Conselho de Administração. É evidente que a nacionalização da administração representa o principal elemento da nacionalização da Companhia. Mas foi mais longe o Conselho de Administração na sua proposta de remodelação dos estatutos, pois estabeleceu que três quartas partes das acções serão

sempre nominativas e deverão estar averbadas a cidadãos portugueses de origem ou naturalizados há mais de dois anos.

Extinta a representação dos obrigacionistas no Conselho de Administração e suprimido o Comité de Paris teremos uma administração mais reduzida e, portanto, mais económica. E teremos, sobretudo, uma administração mais portuguesa.

Prosseguindo as suas considerações, o sr. Fausto de Figueiredo refere-se ao que se tem passado com a projectada substituição das pontes. Em Março de 1934 a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro marcou o prazo de dois meses e meio para a elaboração dos respectivos projectos. Depois de um parecer elaborado pelo Conselho Superior das Obras Públicas, foi o prazo ampliado até Outubro de 1935 e concedido o período de quatro anos para a construção. No fim desse prazo, como nada estivesse feito, quis a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro que fôsse explicado o procedimento da Companhia. A justificação teve de consistir na exposição das suas dificuldades financeiras. A verdade, porém, é que se não fôsse a benevolência do Governo, se este tivesse querido usar dos seus direitos, poderia ter mandado substituir as pontes, assumindo o compromisso do pagamento da despesa e tomando conta de todas as receitas da Companhia para seu reembolso e cobrança da multa legal. É sob este risco que a Companhia tem estado nos últimos anos.

É indispensável satisfazer a indicação das entidades oficiais para a construção de novas pontes em granito, embora as actuais ainda ofereçam as necessárias condições de segurança para o tráfego continuar enquanto não se fizer a substituição. Considera um acto de justiça louvar o zelo e a diligência do pessoal empregado nos trabalhos de conservação e reparação das pontes. De resto, e de um modo geral, todos os empregados da Beira Alta merecem o apreço da Administração.

Não se compreende que uma empresa com sede em Portugal exprima os valores do seu capital social em moeda estrangeira

O conselho resolveu também referir a escudos o valor das acções e obrigações da Companhia. Não se compreende que uma empresa com sede em Portugal, que realiza as suas receitas em moeda portuguesa, continue a exprimir os valores do seu capital social em moeda estrangeira. A fixação do capital em escudos era uma das medidas que se impunham para a completa nacionalização da Companhia e correspondia ao pensamento que orienta hoje a nossa legislação das sociedades anónimas.

O capital em acções é fixado em 10 mil contos, em vez de 10 milhões de francos. Por cada uma das suas acções actuais de 500 francos receberão os seus

proprietários uma acção privilegiada de 250\$00 e outra ordinária de igual quantia. Terão assim a vantagem de um valor estabelecido numa moeda estável em vez de uma outra de futuro mais que incerto ou cheio de perspectivas sombrias.

As obrigações actuais do primeiro e segundo grau são do valor nominal de 500 francos e do juro de 3%, que é fixo para as primeiras e variável e máximo para as segundas. Propõe a sua troca por obrigações de 100\$00 de juro fixo de 6%, entregando-se uma nova obrigação contra uma do primeiro grau. As obrigações do segundo grau serão trocadas na proporção de três contra uma das novas obrigações.

Avulta em primeiro lugar a vantagem da transformação em escudos. Convém isso decerto à Companhia, cujas receitas são em escudos, e esse facto não pode deixar de interessar os obrigacionistas, altamente interessados na prosperidade da Companhia. Mas convém também directamente aos obrigacionistas a solidez da moeda em que se expressa o seu crédito.

Obrigações de 100\$00 a 6% correspondem a obrigações de 200\$00 a 3%. Pode haver uma diferença na amortização, mas esta só deixará de se fazer por compra no mercado desde que as obrigações tenham uma cotação superior ao seu valor nominal. Os seus portadores têm ainda o benefício de receber desde já em obrigações todos os seus cupões vencidos e não pagos, cuja liquidação seria difícil no momento actual, dada a situação financeira da Companhia.

Para as obrigações do segundo grau, trocadas na base de três por uma, calcula-se um valor de 33\$00, com referência ao nominal das obrigações novas, mas na realidade de 66\$00 em relação ao juro que ficarão recebendo. Quando se considera a situação dessas obrigações, com um juro variável até ao limite de 3% e não obrigatório, numa Companhia que nem pode satisfazer o pagamento obrigatório do juro das obrigações do primeiro grau, e que tem de regularizar ainda doze semestres de cupões em atraso, vê-se como esses títulos estavam longe de qualquer remuneração. Passam a ter imediatamente um juro assegurado, pago em escudos.

Se se mantivesse o actual juro de 3% era possível, sem dúvida, entregar aos obrigacionistas novos títulos com o valor nominal de 200\$00. Mas tinha de se atender em primeiro lugar à imperiosa necessidade de reduzir o passivo da Companhia a fim de que esta pudesse iniciar uma nova e próspera vida financeira. Sem essa redução os obrigacionistas continuariam sujeitos à contingência de nada receber.

Aparências que iludem

É certo que o aumento do tráfego tem permitido nos últimos tempos um aparente desfôgo de tesouraria. Só aparente, na verdade, porque continua em projecto a realização de obras de primeiro estabeleci-

mento, que há bastantes anos deviam ter sido feitas, é indispensável, como já disse, proceder a uma larga renovação do material da Companhia. De resto, parte do aumento de receitas foi já aplicado na admissão de novo pessoal, para cumprimento do horário do trabalho, e na melhoria dos seus vencimentos, o que trouxe um encargo anual de perto de 2.000 contos.

O sr. Fausto de Figueiredo recorda depois que já em Maio de 1928 se efectuou uma assembleia geral de accionistas, em que foi aprovada uma proposta eliminando o Comité de Paris. Em 2 de Junho do mesmo ano realizou-se em Paris uma assembleia geral de obrigacionistas, que votou a sua concordância com aquela deliberação.

Por fim o sr. Fausto de Figueiredo declara que julga ter apresentado as razões essenciais das modificações estatutárias submetidas ao estudo e deliberação da assembleia. O Conselho de Administração julga ter cumprido o seu dever empregando todos os esforços para nacionalizar o regime de administração da Companhia, libertando-a de vez da tutela de estrangeiros. Deve acentuar que se deve, sobretudo, ao administrador delegado sr. Manuel Vivas o facto de ter sido possível alcançar aquêlê objectivo e criar as condições necessárias para o saneamento da vida financeira da Companhia. O orador não lhe regateia os seus louvores, que considera inteiramente justos e merecidos. Tem a maior confiança no futuro da Companhia, dentro das bases estabelecidas para a sua reorganização. Está certo que ela cumprirá a missão que lhe incumbe a bem da economia do País, como organismo ferroviário de ligação internacional e a bem dos interesses dos seus accionistas e obrigacionistas. A assembleia decidirá.

Votação de novos artigos

Procedeu-se depois à votação dos novos artigos dos estatutos, os quais foram todos aprovados por unanimidade, apenas com uma alteração, proposta pelo sr. José Lucas Coelho dos Reis, para que a Assembleia Geral seja constituída por portadores de 100 acções.

O sr. engenheiro Cancela de Abreu propõe que a assembleia delegue numa comissão, constituída pelos accionistas srs. dr. Ruy Ulrich, dr. Bustorff Silva e engenheiros Gonçalo Cabral e Tamagnini Barbosa, e presidida pelo presidente do Conselho de Administração, os poderes necessários para aceitação de eventuais alterações que, sem modificação substancial, venham a ser introduzidas pela assembleia dos obrigacionistas e pelo Governo.

A proposta foi aprovada por unanimidade.

O sr. José Lucas Coelho dos Reis apresenta uma moção louvando o Conselho de Administração e afirmando a sua confiança em que o Governo ratificará a remodelação da Companhia nos moldes adoptados.

Foi aprovada por aclamação.

O sr. Fausto de Figueiredo agradeceu em nome do Conselho a manifestação da assembleia e encerrou os trabalhos, congratulando-se pela forma como êles decorreram.

A assembleia dos obrigacionistas aprovou a alteração dos Estatutos

Sob a presidência do sr. Fausto de Figueiredo, secretariado pelos srs. eng. Esmeraldo Carvalhais e dr. Campos Figueira, reuniu-se na tarde de 18 de Maio a assembleia geral extraordinária dos obrigacionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Ao abrir a sessão o sr. Fausto de Figueiredo disse terem sido cumpridas todas as formalidades legais para a assembleia funcionar. A seguir fez um largo resumo das considerações que tinha apresentado na assembleia dos accionistas realizada na vespera e recordou qua a extinção do "comité" de Paris e a conversão das obrigações já tinham sido resolvidas numa assembleia de obrigacionistas celebrada em Paris em 2 de Junho de 1928. Os obrigacionistas actuais se resolverem sancionar as modificações estatutárias propostas pelo Conselho de Administração não farão mais que autorizar a execução das deliberações tomadas na referida assembleia. É certo — prosseguiu o orador — que as condições presentes são diversas das de 1928, e isso explica que seja diferente a modalidade adoptada agora para pôr em prática as resoluções então aprovadas.

Não ignora, certamente, a assembleia que se tem falado com insistência na vantagem da unificação da exploração da rede ferroviária do País, circulando, a tal propósito, boatos de resgate ou arrendamento de linhas férreas. Pela parte que diz respeito à Beira Alta, o que lhe cumpre fazer, na provisão de todas as eventualidades, é prestigiar a sua administração e contribuir, pelo bom aproveitamento da sua linha, para a prosperidade da economia nacional.

Salienta ainda o sr. Fausto de Figueiredo que na reunião de accionistas, efectuada na vespera, esteve representado cêrca de 90 por cento do capital, o que dá um extraordinário valor e autoridade às resoluções tomadas. Quanto à presente assembleia, estavam representados, em relação ao número de obrigações, maior número de obrigacionistas que na reunião realizada em Paris em 1928.

Foram depois aprovadas por unanimidade as resoluções tomadas na assembleia da vespera, na parte em que elas interessavam o capital obrigacionista.

O sr. eng. Cancela de Abreu propôs que a comissão nomeada na assembleia dos accionistas ficasse também com poderes para aceitar qualquer alteração indicada pelo Governo às resoluções tomadas pelos obrigacionistas. Foi aprovado. Aproveitou-se também por unanimidade uma proposta de louvor à mesa da assembleia geral, apresentada pelo sr. Lucas Coelho dos Reis.

COMPANHIA NACIONAL

de Caminhos de Ferro

RELATÓRIO DE 1942

TEMOS presente, recebido há poucos dias, o Relatório de 1942 da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, apresentado à Assembléia Geral Ordinária de 30 de Abril d'este ano. Foi com interêsse que o lemos.

Na conta de exploração das linhas próprias há a registar o aparecimento de um saldo positivo, ao passo que na conta de exploração das linhas arrendadas encontrámos um pequeno aumento do «deficit».

Vejam os e comparemos os números que representam, na rede própria, o saldo positivo, e, nas linhas arrendadas, os respectivos prejuízos.

As receitas na rede própria foram, no ano de 1942, de 6.177.536\$32, tendo sido as despesas e encargos de 5.520.873\$46, de que se deduz o lucro de 656.662\$86. Nas linhas arrendadas as receitas atingiram 5.413.976\$30, ao passo que as despesas e encargos subiram a 7.039.021\$81, havendo, portanto, um prejuízo de 1.625.045\$51.

Em relação a 1941, os resultados são os seguintes:

Rêde própria

Designação	1941	1942	Diferença
Receitas totais	3.975.775\$42	6.177.536\$32	+ 2.201.760\$90
Despesas totais	4.370.840\$10,5	5.520.873\$46	+ 1.150.033\$35,5
Resultados...	- 395.064\$68,5	+ 656.662\$86	+ 1.051.727\$54,5

As receitas pròpriamente ditas do tráfego, em 1942, foram de . . . 6.086.987\$53
Em 1941 tinham sido de 3.619.838\$01
Havendo uma diferença para mais,
em 1942, de 2.467.149\$52
representando um aumento de 68,156 %.

As despesas de exploração pròpriamente ditas, em 1942, foram de 5.276.030\$46
Em 1941 tinham sido de 4.152.423\$73
Havendo um aumento de 1.123.606\$73
representando 27,059 %.

Linhas arrendadas

Designação	1941	1942	Diferenças
Receitas totais	3.536.215\$68	5.413.976\$30	+ 1.827.760\$62
Despesas totais	5.023.482\$25	7.039.021\$81	+ 2.015.539\$56
Prejuízos	1.437.266\$57	1.625.045\$51	+ 187.778\$94

As receitas pròpriamente ditas do tráfego, em 1942, foram de . . . 5.413.970\$30
Em 1941 tinham sido de 3.586.215\$68
Havendo uma diferença para mais
de 1.827.760\$62
representando um aumento de 50,966 %.

As despesas de exploração pròpriamente ditas foram em 1942, de 6.560.903\$31
Em 1941 tinham sido de 4.691.584\$95
Havendo uma diferença para mais
de 1.869.318\$36.
representando 39,844 %.

A páginas 6 do Relatório escreve-se isto:

«É má, muito má, a situação económica das Companhias de Caminhos de Ferro e não vemos que, enquanto o Governo, como tem feito os governos de outros países da Europa, não chamar o assunto a si, e, em novos moldes, organize a exploração ferroviária, seja possível dar remédio a tão grave situação».

Fazemos votos por que a situação das Companhias de Caminhos de Ferro possa em breve entrar num período mais desafogado. Tudo quanto por elles se fizer será em benefício directo da Nação e em defesa, portanto, da economia geral.

O Governo português, sempre pronto a estudar e a solucionar os nossos grandes problemas, não deixará, na mais oportuna altura, de acarinhar e de acautelar os interêsses ferroviários.

Vida Ferroviária

Há 50 anos

Sindicato Nacional dos Ferroviários da Beira Alta

Em Assembleia Geral d'êste Sindicato Nacional, foram eleitos os seguintes corpos Gerentes para o ano de 1943:

Assembleia Geral — Presidente, Januário Pinho de Carvalho; Secretários Joaquim Mota e Mesias Monteiro Gonçalves.

Direcção — Presidente, José Luiz Pereira; Secretário, José Garcia de Carvalho; Tesoureiro, Lúcio Augusto de Almeida Sobral; Vogais, Manuel Saraiva, Júnior e Horácio da Costa Valentim.

Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola

Na sede da Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola, realizou-se em 26 de Dezembro do ano findo a eleição dos corpos gerentes para o exercício do ano de 1943, que deu o seguinte resultado:

Assembleia Geral — Presidente, Manuel José Ferreira; 1.º Secretário, Fernando Alves de Sousa; 2.º Secretário, José de Jesus Costa.

Conselho Fiscal — Efectivos, José Touret, António Salvador Barros e Artur Eugénio Victor; Substituto, José Dias da Silva.

Direcção — Presidente, Luís António Rodrigues; 1.º Secretário, Eugénio Jorge de Abreu; 2.º Secretário, Américo do Nascimento; Tesoureiro, Manuel da Cruz; Vogal, José Augusto Gonçalves.

Suplentes — Primeiro, Manuel Luis Ferreira; Segundo, José dos Santos; Terceiro, João Figueira Júnior; Quarto, António Pinto.

Engenheiro Vicente Ferreira

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, acaba de ser investido na presidência do Conselho Superior de Obras Públicas, organismo onde já exercia funções da maior responsabilidade.

Personalidade verdadeiramente ilustre, por vários títulos e por competência excepcional, deve o País altos serviços, como professor do Instituto Superior Técnico, quer como engenheiro.

Ao antigo ministro das Finanças e Alto Comisário em Angola, sr. Engenheiro Vicente Ferreira, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as suas melhores homenagens.

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Junho de 1893)

Bilhetes baratos

Agradou muito ao publico o serviço de ida e volta que a companhia real estabelece para os dias 8 a 14 d'este mez, sendo certo que a affluencia de passageiros será enorme a aproveitar as vantagens dos preços reduzidissimos (45 por cento, e 60 por cento, em alguns casos) realisando agradaveis digressões n'estes dias, tres dos quaes são santificados.

Além d'estes bilhetes que teem por destino as principaes estações das linhas do norte, leste, oeste e Beira Baixa, os bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, vendidos entre quaesquer estações das que ordinariamente teem d'esses bilhetes, nos dias 9 a 13 são validos para regresso até 14.

Tambem as linhas do Minho e Douro estabeleceram uns bilhetes de ida e volta por preços reduzidos do Porto para Barcellos, Vianna, Ancora, Caminha, Valença e Braga validos em todo os domingos e dias santificados dos mezes de junho a outubro, conforme o anuncio que publicamos na secção «Avisos de serviço.»

Chamamos a attenção para este e para o da companhia de leste e norte.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Góvêrno» n.º 113, 2.ª série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

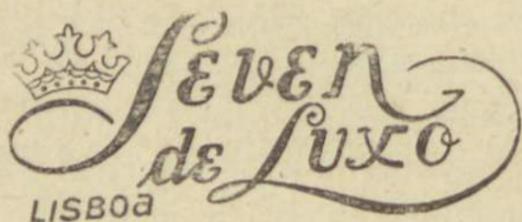
Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público, apresentados, respectivamente pela Sociedade Estoril e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; por si e em nome das restantes empresas ferroviárias.

Anunciando a anulação da tarifa especial interna n.º 5, de grande velocidade, de Janeiro de 1923, para transporte de volumes de pêso não superior a 40 quilogramas e de géneros alimentícios por assinatura mensal;

Suspendendo a 6.ª das condições particulares do § 2.º do capítulo III da mencionada tarifa, applicável ao transporte de jaulas vazias de condução de gado bravo.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

À venda

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

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

SEVILHA

*pranteia a morte do ilustre
jornalista Ruiz de los Rios*



Ruiz de los Rios

SEVILHA de *manton* negro e cingindo violetas ao peito, assistiu a um pungente cortejo, poucos dias antes das famosas e inimitáveis festas da primavera, que realçam a cidade do Guadalquivir e a colocam no plano das cidades mais célebres no mundo.

Tratava-se do funeral de D. Francisco Ruiz de los Rios, que foi talentoso jornalista como o provara durante vinte e cinco anos nas colunas do diário *La Union*, onde era considerado como um dos seus redactores categorizados e a cargo do qual estava também a parte taurina. As suas crónicas surgiam bri-



SEVILHA — Um aspecto do típico bairro de Santa Cruz

lhantes e expressivas. Não era somente o estilo suave e persuasivo que o levantava à culminância literária de tão complexa especialidade. Não. Era também o profundo conhecimento dos assuntos referentes à arte de José lito e Belmonte e em tudo demonstrava a proficiência dum autêntico tratadista.

A insistência com que desde há muitos anos publicava «*Al pié de la Giralda*» cuja leitura se tornava indispensável por ocasião das tradicionais festas primaveris, era bem a legenda doirada de todo o labor, entusiasmo e paixão que êle dedicava à sua idolatrada Sevilha.

E a propósito, uma idéa me atrevo a lançar e a apresentá-la à consideração da intelectualidade sevilhana e dos artistas toureiros que naquela privilegiada terra viram a luz do dia pela vez primeira e saborearam a prosa castiça dum homem que com a alma, cantou Sevilha, afagando carinhosamente tôda a beleza dali irradiada por meio das fulgurações da arte e do génio.

A pintura, a literatura, a escultura e o teatro, mereceram de Rios palavras inesquecíveis.

Mas onde êle marcou uma personalidade de relêvo, foi na crónica taurina em que as impressões recolhidas durante qualquer função, ou ainda visando aspectos doutrinários, didáticos ou evocativos, saíam-lhe da pena com aquele brilho, sensatez e elegância, que lhe revigoravam a categoria há muito conquistada.

Numa grande parte dos casos, o final da existência dum homem que se dedica ao jornalismo é triste, pela situação precária em que fica a família.

Infelizmente com Ruiz de los Rios deu-se a aplicação angustiosa desta lei fatal, conforme acabo de ver numas linhas escritas com as lágrimas de imperecível saúde, que me endereçou a pobre viúva que, junto de si, conserva dois filhinhos e todos choram aquêlo que tanto os acarinhava.

E a idéa a que aludo é esta: conseguir que um grupo de literatos, jornalistas e artistas sevilhanos, organize um livro que reproduza as melhores páginas de Ruiz de los Rios, a que se agregaria uma série de artigos evocadores do finado, que foi notável pela inteligência e pelo coração, sendo a obra vendida a favor da viúva e dos filhos.

Aqui fica esboçada uma iniciativa que oxalá frutifique nessa encantadora e generosa Sevilha que, com a ternura que brota dos corações magoados, está desfolhando as suas mais viçosas e fragrantas flores sôbre a campa de um dos seus filhos queridos.

PEPE LUIZ

Écos & Comentários

P o r S A B E L

William Godfrey Thomas Pope

RELATIVAMENTE novo, pois contava apenas 63 anos, faleceu, há dias, no hospital inglês, o sr. William Thomas Pope, antigo Administrador Geral da Companhia dos Telefones.

A ninguém foi indiferente a notícia do seu passamento. O falecido, que residiu entre nós durante mais de 20 anos, tinha em Lisboa e Sintra numerosas relações de boa e sólida amizade, porque êle era dotado de excepcionais qualidades de character, que o tornavam querido de quantos o conheciam de perto. Os seus subordinados e os operários que trabalharam às suas ordens respeitavam-no e adoravam-no.

Antigo major do Exército inglês, espírito culto, conviveu com as mais distintas pessoas da nossa melhor sociedade e foi amigo pessoal do marechal Gomes da Costa.

O seu cadáver foi sepultado no cemitério inglês. O número e qualidade das pessoas que acompanharam o préstito demonstraram quanto o falecido era estimado por todas as classes sociais do nosso País.

O Jardim Zoológico e o grande roseiral de Lisboa

MAIO azul, primavera alta, o grande roseiral do Jardim Zoológico tem agora o seu quê de apoteótico deslumbramento, em louvor e graça da terra bendita de Portugal.

No sábado, 15 de Maio, o ilustre Conselho de Administração do Jardim Zoológico, a que preside êsse fino espirito de artista e gentleman, que é o sr. Professor dr. Fernando Emídio da Silva, convidou algumas pessoas das suas melhores relações e a Imprensa — oh! a Imprensa nunca deixou de ser convidada para essas encantadoras festas! — a admirar não só as lindas e perturbantes rosas mas também os últimos melhoramentos ali introduzidos e que revelam o carinho e o bom gosto de quantos se encontram à frente dos destinos e da glória do mais lindo parque do país.

Houve um fino serviço de chá e bolos e os convidados tiveram a surpresa agradável da presença de dois gentis leões e dum engraçado orangotango, que as crianças mimosearam com muitas carícias — embora os gentis leões, e dizemos gentis porque realmente o são com os seus dois meses de idade, abrissem muito a bôca, assim como quem mostra cartão de identidade.

Mas os leõzinhos ameaçam por enquanto e não mordem felizmente. Quanto ao macaco — parecia um pobre diabo, com sua cara de velhinho e olhos meigos de criança. E as crianças encheram-lhe a bôca e o papo com amendoas.

Nestas tardes quentes de primavera alta e azul o Jardim Zoológico vai ser o grande ponto de reunião de Lisboa.

Um gesto nobre!...

LEMOS há dias que numa carruagem do combóio correio de Lisboa-Guarda, um passageiro, que se apeou naquela cidade, deixou, por esquecimento, uma pasta que pouco depois foi encontrada pelo revisor sr. Francisco Pereira Figueiredo.

Êste funcionário da C. P. ao verificar que a aludida pasta estava cheia de valores, apressou-se a convidar dois passageiros que viajavam num compartimento contíguo, para colaborar com êle na contagem dos valores achados e na descoberta do nome do seu proprietário. Dentro da pasta foram encontrados 25.550\$00 em notas, papéis de crédito, cheques ao portador e outros valores, num total de 137.000\$00 e várias jóias. Foi tudo avaliado em 170.000\$00. Verificou-se, também,

que o respectivo proprietário era o sr. Viriato Lopes, comerciante em Soito, Sabugal, a quem aqueles valores foram entregues por intermédio de um outro funcionário da C. P.

Depois de ter acusado a recepção da pasta e de hever declarado que nada lhe faltava, o sr. Viriato Lopes recompensou o honesto revisor com a importância de 50\$00.

Registamos que o comerciante gratificou o honesto revisor com 50 escudos!...

“Revista Militar” — Solene comemoração do seu 95.º aniversário

O 95.º aniversário da fundação da «Revista Militar» foi comemorado solenemente na sua sede, na tarde de 15 de Maio, com a presença do sr. Presidente da República, dos Subsecretários de Estado da Guerra e das Colónias, de numerosos oficiais generais e superiores do Exército e da Armada.

A sessão foi aberta pelo coronel-médico sr. dr. Manuel Gião, que, antes de dissertar sobre os serviços de saúde no Exército através da História, elogiou os srs. brigadeiro Barreto de Oliveira e tenente Abranches Pinto, a quem foram entregues, respectivamente, o «Prémio Almirante Augusto Osório, pelo seu artigo «Ensinaamentos da guerra actual» e «Prémio Moçambique» pelo seu artigo «Higiene do Soldado metropolitano em Moçambique». Êsses prémios foram instituídos pela «Revista Militar» e entregues pelo sr. General Carmona.

O sr. Presidente da República entregou também o «Diploma de Mérito» a treze concorrentes à Semana Militar das Colónias, em nome dos quais agradeceu o sr. major Faria de Moraes.

Após a sessão, o Presidente da República colocou na Galeria dos Premiados os retratos dos srs. brigadeiro Barreto de Oliveira e tenente Abranches Pinto.

Os artistas e os caminhos de ferro alemães

NA pinacoteca de Kassel, célebre pela sua colecção de quadros de Rembrandt, inaugurou-se recentemente uma exposição de obras de artistas pintores e escultores que trabalham nos caminhos de ferro alemães. Êstes artistas são os criadores de grandes pinturas murais das salas de espera dos edifícios da Administração, e das esculturas que se encontram à entrada das estações ferroviárias. Fez-se também uma interessante exposição de maquetes e planos de construções antigas pouco práticas e, para comparação, planos de estações modernas.

A Urbanização de Coimbra e o problema da Estação Nova

A urbanização de Coimbra exige a solução de alguns problemas. Entre êles, em primeiro lugar, coloca-se, naturalmente, o da deslocação da Estação Nova. Segundo vemos na *Gazeta de Coimbra*, de 20 de Maio, pela pena do nosso ilustre amigo e colaborador, sr. Engenheiro Abel Urbano, o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações pensa em resolvê-lo, com brevidade, acabando com a estação do Largo das Ameias, que será deslocada para as ínsuas da entrada do Choupal, um pouco adiante da Casa do Sal, donde sairá a linha para a Louzã.

A propósito, o sr. Engenheiro Abel Urbano lembria, com legítima satisfação, a coincidência do pensamento do ilustre Ministro e notabilíssimo Engenheiro, sr. Duarte Pacheco, com as suas ideias expostas, em 1929, aqui, nesta mesma *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. O sr. Engenheiro Abel Urbano era, então, presidente da Câmara Municipal de Coimbra.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXIV

«E. T.» e «U. P.» no comunicado conjunto do Ministério do Ar e da Aviação Americana: diz que bombardeiros pesados do 8.º Corpo da Aviação Americana atacaram, à luz do dia, estações de mercadorias em Ruão. Caças da R. A. F., dos Domínios e das fôrças aliadas, protegeram e apoiaram os bombardeiros. Os resultados do bombardeamento foram bons. A oposição dos caças inimigos, foi grande e os bombardeiros destruíram vários aviões do Eixo. Faltam um bombardeiro e quatro caças.

Sabe-se que foram violentamente visadas fábricas de material de caminhos de ferro.

— «E. T.» em comunicado de Londres informa que caças e caças-bombardieiros atacaram locomotivas e barcaças em França, Holanda e Noroeste da Alemanha. Destas operações — informa o Ministério da Aeronáutica — não regressaram 31 bombardeiros.

Notícias de outras origens dizem que no ataque contra Stettim os aviões britânicos lançaram grandes quantidades de bombas, tendo-se registado vastas destruições e incêndios em tôda a zona das docas, armazéns e cais, bem como na estação central dos caminhos de ferro e entroncamentos ferroviários. Ficaram destruídos importantes depósitos de munições e de abastecimento, destinados às tropas alemãs que combatem na Rússia.

Como se sabe, Stettim é o maior e mais importante pôrto que a Alemanha possui no Báltico.

— Em telegrama de Londres a «U. P.» diz que o Ministério da Aeronáutica anunciou que a R. A. F. está a destruir uma média de 150 locomotivas por mês, nos «raids» que efectua contra a Alemanha e os territórios ocupados, o que é muito importante, por dificultar, enormemente, o sistema de comunicações ferroviárias do inimigo.

— A mesma Agência, em telegrama de Chung-King, diz: O comunicado oficial anuncia a evacuação da importante cidade de Linchwan, nas montanhas — cerca de 80 quilómetros a Oeste do caminho de ferro de Hankeu-Pequim, mesmo dentro da fronteira de Shan-Si — pelos chineses. Colunas japonesas entraram na cidade, vindas de Oeste, e continuaram para Leste. Outras colunas

nipónicas avançam para Oeste, vindas do Norte da província de Onan, tendo atingido os arredores de Linhsi, que fica mais para o Sul, na mesma linha férrea, cerca de 340 quilómetros ao Norte de Hankeu. Continua a combater-se nesta região.

— A Agência dos Caminhos de Ferro Alemães, em Lisboa, diz que o Instituto Alemão de Investigação descobriu um processo técnico que permite utilizar o granito como substituto do ferro, em certos casos.

A realização que referimos deve-se a um processo termo-químico que torna maleável a pedra — que se compõe de felspato, mica e quartzo — sem que ela perca a dureza.

O granito, depois de submetido a êste tratamento, pode aplicar-se em rodas de vagões em radiadores termicos, etc.

O invento tem a mais alta importância, pois o granito é abundantíssimo e os resultados vão ver-se já durante esta guerra.

— «Radio Roma» em telegrama de Bangkok, diz: Segundo notícias chegadas da Índia, a fome alastra entre as populações de diversas zonas. Nos últimos dias, segundo dados oficiais, morreram mais de 5.000 pessoas. A população de Bengala, faminta, assaltou um cambóio de víveres, que se destinava à tropas aliadas do Próximo-Oriente, tendo esvasiado os respectivos vagões.

— Radio Roma, em telegrama de Berlim, informa que em Königsberg verificou-se um descarrilamento dum cambóio composto de locomotiva e dois vagões, que se voltaram, provocando, entre os passageiros, nove mortos e trinta feridos de gravidade.

— Em comunicado do Corpo de Aeronáutica dos Estados Unidos, recorta-se: «As nossas fôrças aéreas realizaram intensos ataques às rêdes ferroviárias japonesas. Foram lançadas 15 toneladas de bombas sobre a estação de mercadorias e sobre os depósitos de vagões, de Rangoon, tendo-se observado que as bombas atingiram directamente os objectivos. A ponte ferroviária de Sinthe, a 45 quilómetros de Pwinmana, e a estação de mercadorias de Natkayaing, a 30 quilómetros a Oeste de Mandalay, foram igualmente atacadas com bons resultados».

— «R. R.» em telegrama de Ankara, informa que em Damasco, o representante de Roosevelt, na Síria, declarou ter a intenção de comprar, por conta dos Estados Unidos, as linhas do caminho de ferro da Síria e do Libano que estão, actualmente, sob a gerência duma sociedade francesa.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

D. MARIA II — Labirinto

Diz Mestre Carlos Santos no seu livro «Poeira do palco» a páginas 59, o seguinte:

«Em Arte, e muito especialmente na Arte do Teatro, não há assuntos imorais — não confundir com *licenciosos* — pelos quais haja de pedir-se responsabilidade aos autores que se abalançam a acometer essas supostas ousadias. A obra de arte nada tem que ver com imoralidade.

Aos puritanos que pregam e reclamam, em altos gritos, a moralidade das teses sobre as tábuas de um palco, haverá que pedir-lhes, antes de mais nada, a supressão das imoralidades que na vida e a tóda a hora passam ao alcance da visão analítica dos homens que escrevem para o teatro».

Mas, a que propósito, vem isto, perguntarão os leitores? A propósito do «Labirinto», em cena no teatro Nacional, obra de Manuel Frederico Pressler.

«Labirinto» é como que um «cáustico» aplicado a certo sector da sociedade; bem escrita, mas sem teatro nem arte. É uma série de diálogos, mais ou menos longos, mostrando podres e misérias sociais, não havendo em tóda a peça uma nota ou uma cena castigando êsses vícios; essa libertinagem, essa devassidão.

Ainda julguei que apparecesse qualquer figura que condenasse a maneira de viver e de «ser» daquela gente tóda que entra na peça. Mas não. Todos são iguais, ou antes: uns peores do que os outros.

É certo que a peça está muitíssimo bem representada pelos diferentes artistas que interpretaram os diversos papéis, mas, daí a dizer-se que a peça é moral, não, não é.

Há muita gente que vai ver a peça e diz: é mesmo assim. Tudo quanto ali está representado, é a verdade. Não duvido! Mas, nem todo o mato tem «ouregos» e todas as regras têm uma excepção.

A peça que se representa no Nacional, que devia ser um teatro escola ou padrão, poderá agradar àqueles que vão ao teatro apenas para passarem despreocupadamente um bocado de noite. Mas, esses mesmos que forem com a família, certamente não gostarão de ver passar no palco creaturas sem vergonha de espécie alguma como são os personagens do

«Labirinto». O único que possui vergonha, é o «motorista» que não aparece em cena, a-pesar-de se falar nele.

Quiz Manuel Frederico Pressler seguir o rifão «Ridendo castigat mores», mas, era mais fácil regenerar a sociedade com artigos de jornal do que com uma peça de teatro.

E a-pesar-de mestre Carlos Santos dizer que em Arte não há assuntos imorais, a peça do Nacional é imoral, porque não tem Arte. Apenas aquela que os artistas lhe emprestam, pela sua magnífica representação.

Poderemos portanto chamar a «Labirinto» uma peça «licenciosa», isto é; desregrada, libertina, dissolvente dos costumes.

Já a «Electra e os fantasmas» era uma obra de Arte e portanto não se pode considerar «imoral», mas, não deixou por isso de ser condenada por aqueles que apreciam a moral acima de tudo. E a polémica que se teceu à volta dela foi renhida e só serviu para provocar escândalo de que apenas aproveitou a emprêsa.

Eis o motivo porque não queria escrever sobre «Labirinto», mas foram tantos os pedidos que me fizeram para que escrevesse alguma coisa sobre ela, que não resisti à tentação de passar para o papel estes meus comentários.

AVENIDA — De fora dos eixos

Ao completar as 150 representações, quizeram os autores desta revista, remodelá-la, e para isso suprimiram alguns números, passaram outros de um acto para outro, acrescentaram e substituíram coplas antigas e estrearam dois quadros novos e uma atracção.

CARTAZ DA SEMANA

TEATROS

D. MARIA II — A's 21'45 — A peça «As Sabichonas».
 AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «João Ratão».
 APOLO — 20,45 e 22,45 — «Alerta está!».
 MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «O Zé Pequeno».
 VARIEDADES — 20,45 e 25 — «Sol-e-dó».
 COLISEU — 21,30 — Grande Companhia de Ópera.

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Malaya».
 OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Carta de prego».
 S. LUIZ — 21,30 — Filmes de agrado.
 POLITEAMA — 21,30 — Filmes variados.
 ODEON — Estreias consecutivas.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros.

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

MANUEL GOMES LILA

Officina de soldadura eléctrica -- Serralharia mecânica e tornos

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

VILA FRANCA DE XIRA

Largo Marquês de Pombal, 70

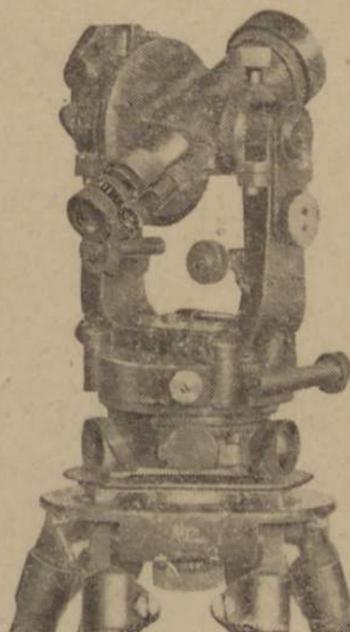
Telefone: VILA FRANCA DE XIRA, 58

Residência: Rua Gervásio Lobato, 20, 1.º-Esq.

Telefone 60843 — LISBOA

TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2

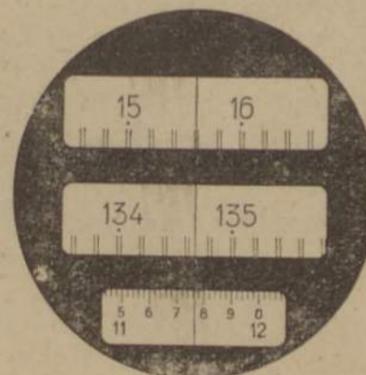
Kern
AARAU



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 PERMITINDO UM TRABALHO MAIS RÁPIDO E PRECISO

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



400^g
Vert-Kreis
15^g60
+ 0,11765
15^g71765

PEÇAM O FOLHETO DK 401H

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.^a L.^{da} Rua dos Fanqueiros, 15

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 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, próte e — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



ESTATUETAS
E FANTASIAS

NÃO SÃO PRODUTOS

— DA —

“Estatuária Artística”

— DE —

COIMBRA

OS MODELOS QUE NÃO TENHAM
AS MARCAS INDICADAS

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

Telefone n.º 3768



IMAGENS
RELIGIOSAS

“ESFERA DA SORTE”

Adivinhar é proibido!!!
Apanhar a Sorte Grande
Sem jogar?...
Nem por milagre.

Por isso jogue na «ESFERA DA SORTE»

Rua do Arsenal, 66 LISBOA Telefone 2 0740

A' VOLTA DO MUNDO

TEXTOS PARA A JUVENTUDE

Já publicados:

A VIDA DAS ENGUIAS
COMO SE FAZ UM TUNEL
HISTÓRIA DOS COMBOIOS
AVENTURAS COM TUBARÕES

Série de 6 números, 7550 — Caderno avulso 1850

AGOSTINHO DA SILVA — Rua Dr. António Martins, 24-2.º — LISBOA-N — Telefone 5 2296

SEGUROS...

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Porto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o país

OLIMPIA CLUB

A FAMOSA BAILARINA

ANGELITA HERNANDEZ

VEIO VALORIZAR O EXCELENTE PROGRAMA DE
QUE FAZEM PARTE AS NOTAVEIS ARTISTAS

CARMEN DEL RIO — MARUJA PEREIRA
MANOLITA GUTIER E ARACELY CORAL

FESTA PERMANENTE COM A ALEGRE

ORQUESTRA ABEL RESENDE



Manual do Viajante em Portugal

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

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

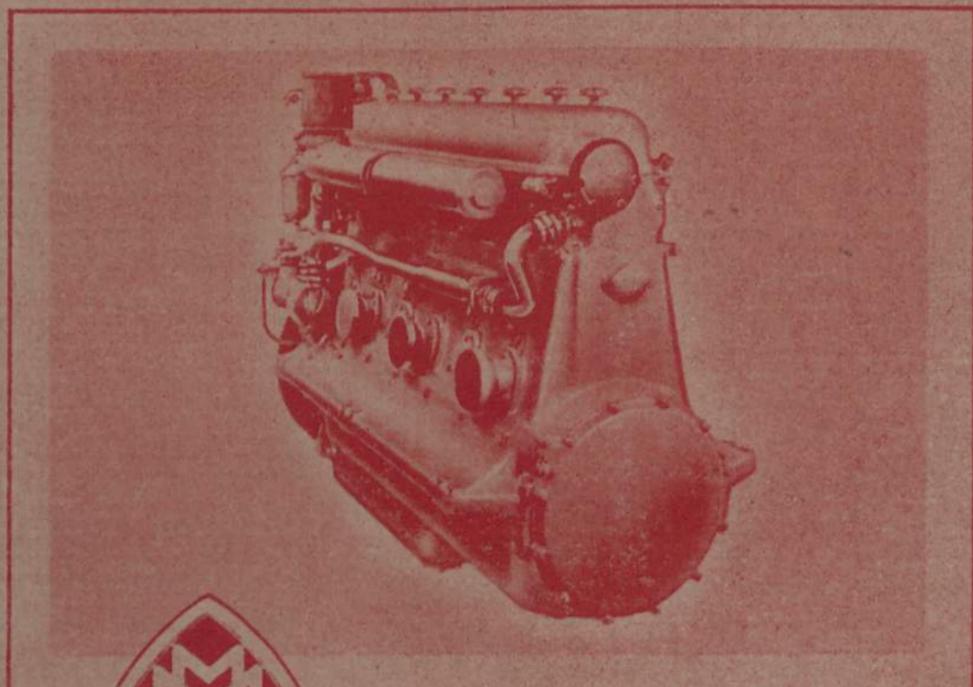
L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,
n = 1500 r. p. m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

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



EMISSÕES EM LINGUA PORTUGUESA

<i>Horas de Lisboa</i>		<i>Comprimentos de onda</i>	
		49,10 m.	6,11 mc/s
08,45 — Noticiário	}	41,96 m.	7,15 mc/s
		41,49 m.	7,23 mc/s
14,15 — Noticiário	(24,92 m.	12,04 mc/s
	}	19,76 m.	15,18 mc/s
14,30 — Voz de Londres		13,86 m.	21,64 mc/s
	}	42,13 m.	7,13 mc/s
23,15 — Noticiário		41,32 m.	7,25 mc/s
		31,75 m.	9,45 mc/s
	}	261,10 m.	1,149 kc/s
23,30 — Voz de Londres		1.500,00 m.	200 kc/s