

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS  
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto-  
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º - Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 893

---

## S U M Á R I O

Madeira-Funchal, Colheita da cana do assucar, uma das maiores culturas da Ilha. — Arte modesta, mas arte a valer, por ALEXANDRE SETTAS. — A linha do Vale do Lima e o Pôrto de Viana, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Os nossos mortos. — Brindes e Calendários. — Teatros e Cinemas, por TIO XANDA. — A construção da ponte sôbre o Tejo em frente de Lisboa, pelo Eng.º Civil AFONSO ZUZARTE DE MENDONÇA. — D. Julieta de Mendonça e Costa. — Há quarenta anos. — Parte Oficial. — «Técnica». — Caminhos de Ferro Coloniais.

---

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE JANEIRO

NÚMERO 1202



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA  
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
ALEXANDRE SETTAS

## COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAÚL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup>	100
ÁFRICA ( > ) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º  
Telefone P B X 2.0158  
DIRECÇÃO 2.7520

## Julieta de Mendonça e Costa

Faleceu na madrugada de 5 do corrente, a Sr.ª D. Julieta de Mendonça e Costa.

Este tacto tocou de parte a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a cuja obra a ilustre Senhora estava ligada por tradições de família e laços do coração. Com efeito, D. Julieta de Mendonça e Costa era filha única do fundador desta casa, o distinto publicista Leonildo de Mendonça e Costa, e mesmo depois da morte de seu pai, em 1922, nunca deixou de acompanhar a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e o seu labor de continuidade, na esteira de uma tradição no jornalismo técnico português.



D. Julieta de Mendonça e Costa

A malograda Senhora, que nascera em 18 de Junho de 1884, contando por consequência 53 anos, extinguiu-se de uma afecção cardíaca na sua Quinta de Nossa Senhora da Conceição, no Sabugo, rodeada por todas as pessoas que lhe queriam bem e que, a-pesar do auxílio da ciência,

nada puderam contra o abrupto do golpe cardíaco. Filha do matrimónio do fundador da «Gazeta» com a Sr.ª D. Maria José Ferreira de Mendonça e Costa — a Sr.ª D. Julieta mantinha um piedoso e respeitoso culto pela memória de seu pai, a quem acompanhou em vários Congressos Internacionais, em Portugal e no estrangeiro, não deixando até ao fim da sua vida de se interessar por todos os assuntos ligados à indole da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Estremamente bondosa, afável, culta, devotada na sua vida particular pelos interesses da sua casa agrícola; muito religiosa e benemerente, mantendo no seu lar as tradições portuguesas — de admirar não é que o funeral da Sr.ª D. Julieta de Mendonça e Costa constituísse uma pungente e concorrida manifestação de saüdade, a que se associaram centenas de pessoas amigas ou ligadas à existência e acção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

\* \* \*

À Quinta de Nossa Senhora da Conceição, no Sabugo, acorreram as seguintes:

Alberto Alexandre Pereira, João Augusto da Glória Freitas, Júlio dos Santos Esteves, José Joa-

(Continua na pág. 49)



# A LINHA

DO

## VALE DO LIMA

E O

## PORTO DE VIANA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**P**OR diversas ocasiões ocupou-se a *Gazeta* da linha do Lima, que serve o pôrto de Viana e se liga com as linhas de via estreita planeadas ao Norte do Douro. Agora que a região interessada pugna pela sua conclusão, tem todo o interesse a reprodução dos artigos consagrados na *Voz* ultimamente ao assunto, bem como à conclusão do pôrto de Viana, obra conexas de aquela.

I

Uma extensa e interessante carta, há pouco recebida de um velho amigo e companheiro de trabalhos, veio lembrar-me com saudade uma excursão feita há dez anos no distrito de Viana, a convite do governador civil de então.

Que ficou dessa visita, além da cativante recordação da carinhosa hospitalidade recebida?

Tratou-se de propor solução definitiva para um problema simples em si e que paixões mesquinhas e acanheza de vistas complicaram.

Fôra estudado, havia 40 anos, um caminho de ferro, que seguindo o Vale do Lima a partir de Viana, iria em Ponte da Barca entroncar noutro de Braga a Monsão e seria eventualmente prolongado á fronteira, na direcção de Orense.

Em 1900 haviam sido classificadas as duas linhas. Em 1904 foram objecto de concessão com garantia de juro. Dificuldades de várias

ordens, entre as quais se contara o período da grande guerra, precedido e seguido das respectivas repercussões financeiras, originaram complicadas peripécias, que é inútil recordar. Em certa altura a politiquice local, em conjunção com a aventura em que se tornou a administração dos Caminhos de Ferro do Estado, determinou a encomenda do material para um tranvia eléctrico de passageiros em leito da tortuosa estrada. Pôde-se ainda anular parte da encomenda, mas não sem evitar dispêndio de cerca de 10.000 contos.

A convite do sr. governador civil do distrito, fiz em 2 de Outubro de 1907, uma conferência em que resumi a triste história do caminho de ferro e do seu material, defini a solução, que me parecia dever ser adoptada, da linha de via de 1<sup>m</sup> em leito próprio com tracção a vapor, enquanto se estudava o melindroso problema da electrificação. Havia o material, havia carris retirados da via larga e locomotivas para início da *exploração*. Levar-se-ia a linha a Ponte da Barca e Arcos até se fazer o prolongamento a Braga e Guimarães.

Prometi ao mesmp tempo promover imediatamente o estudo oficial do problema.

Chegado a Lisboa, a proposta que apresentei ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro em 4 de Outubro foi logo aprovada; confiou-se o estudo a uma comissão técnica a que presidi e que não tardou em apresentar o seu relatório, conforme com o meu alvitre.

A Conferência e a proposta minuciosa apresentada ao Conselho foram publicadas em folheto.

\* \* \*

Que se passou nos dez anos decorridos desde então?

Depois de algumas hesitações construiu-se a infraestrutura da linha de Viana a Ponte do Lima, no que se dispenderam alguns milhares de contos... e nada mais. Veio a crise dos caminhos de ferro, agravada nas suas possíveis consequências pelo espírito superficialmente derrotista de muitos.

E lá estão, linha e material circulante, sem aproveitamento e sem destino, *para evitar a conclusão de uma linha deficitária*.

Sê-lo-á a nova linha? Certamente, mas não



deixa de ser útil e o déficit pode ser largamente atenuado e compensado pelos serviços que prestará.

Deficitárias são quasi tôdas as obras públicas no seu rendimento directo, para muitas nulo ou quasi, e nem por isso se deixa de as fazer.

## II

Liga-se a obra de caminho de ferro a outra, em que tive intervenção, official, de que me ufano: a do pôrto de Viana.

Em 1928 fiz parte de uma comissão técnica encarregada da classificação dos portos do Continente.

No seu estudo dois critérios diferentes podiam ser seguidos:

a) subordinar o plano á concentração do tráfego e das obras necessárias nos dois portos principais, Lisboa e Pôrto e limitar o mais possível os melhoramentos em todos os outros;

b) ter em conta os diversos centros de população marítima e de tráfego, sobretudo piscatório, ao longo da nossa extensa costa e sem subalternizar os grandes portos, fazer nos outros as obras adequadas á sua útil função regional.

Foi adoptado pela Comissão prudente ecletismo, assim definido no seu Relatório de 21 de Dezembro de 1928:

*Precisamos concentrar esforços em pequeno número de portos apetrechados para a grande navegação sem abandonarmos porém outros secundários, mas de utilíssima função, centros de vida e actividade regionais, tendo as suas zonas tributárias, interêsses criados, recursos próprios, que tornam possível e justificam plenamente a realização dos melhoramentos necessários, embora com auxilio maior ou menor do Estado.*

*Quando se procura, como tem agora sucedido, realizar uma prudente descentralização, despertar as iniciatizas e aproveitar as energias locais o mesmo se deve fazer em matéria de portos.*

Propuzemos e foi aprovada a inclusão do pôrto de Viana nos de 2.<sup>a</sup> classe como pôrto de pesca, que serve quasi todo o distrito e parte do de Braga.

Promulgou-se o plano com a classificação proposta.

Concluíram-se os estudos, continuaram-se e dotaram-se as obras, que não há meio de concluir. Segundo informações recebidas, que

julgo fidedignas, mas que não tenho elementos para verificar, a dotação foi de 14.700 contos (a Comissão estimara as obras em 15.000).

No decurso dos trabalhos reconheceu-se a vantagem de alterações, que exigiam reforço de dotação.

As despesas atingiram já, segundo me informam, 22.500 contos e bastam mais 3.000 contos gastos em poucos meses de trabalho intenso para tudo concluir.

Falta uma reparação no cais do fortim, a conclusão do aprofundamento do ante-pôrto e do respectivo cais, o quebramento de lages da entrada do pôrto para garantir o acesso de navios com calado igual ao de 30 pés, que comportam as novas docas, quando na barra em marés mortas há só 12 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Citarei agora algumas judiciosas reflexões sobre aspectos económicos do problema.

*A exportação de madeiras acha-se quasi paralizada neste momento, pois os ingleses, dado o estado do pôrto, só entendem mandar barcos a Viana lá para o verão. Amontoam-se os toros nos cais, com riscos sérios de desvalorização, e assim todo o movimento de compras, bem como o de mão de obra. Por outro lado, capitalistas ligados à Empresa de Pesca de Viana hesitam em decidir a construção prevista de 4 navios motores num total de 10.000 toneladas.*

*Trata-se de navios iguais àquele belo Santa Maria Manuela, que já possui e que, o ano passado, quando foi lançado à água aí em Lisboa, juntamente com outro doutra empresa—os dois únicos, em ferro, que nesta data, a nossa frota pesqueira de bacalhau possui!—tanto entusiasmou e louvores ocasionou. Independentemente do factor de riqueza e trabalho que tal projecto implica para Viana, há que não esquecer que movimentaria os estaleiros de Lisboa entregues à C. U. F. e acabaria por ser honra nacional, já que o aparecimento na Groelandia do Santa Maria Manuela e do outro barco idêntico maravilhou os próprios franceses.*

*Que aconteceu porém quando o barco regressou da Terra Nova?*

*Não pôde entrar a barra de Viana. Teve de arribar ao Pôrto a aliviar-se de parte da carga, o que ocasionou despesas. E quando voltou e conseguiu entrar, dado o estado do pôrto, sofreu avarias no costado, cuja reparação montou a 40 contos!*

*E aqui têm porque os armadores de Viana hesitam em resolver imediatamente a construção, com a qual a praça de Viana ficaria dotada com 4 esplêndidos barcos de 2.500 toneladas cada um.*



*Os navios de madeira, que até aqui têm usado, andam apenas à roda de 400 toneladas. Quere dizer: tal construção equivale a dar a Viana 25 barcos dos antigos!*

Como são elucidativos estes esclarecimentos!

As obras do pôrto de Viana têm de ser concluídas, para o que pouco falta dispendir. Seria inacreditável que se não fizesse um último sacrificio e se deixasse sem utilização o considerável dispêndio já feito.

Gastou-se de mais? Não sei nem importa saber. As obras hidráulicas são sujeitas a mil contingências e desilusões, que desmentem as previsões e agravam as despesas calculadas. Recordo-me sempre do exemplo de um professor de portos da Escola de Pontes e Calçadas de Paris, que ao mesmo tempo dirigia importantes obras, que projectara, num grande pôrto do Norte. O molhe foi destruído por um temporal e o professor veio explicar aos alunos o erro cometido e o desmentido dado às previsões técnicas.

Não precisamos de exemplos de fora. O pôrto de Lisboa com os seus desastre na 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> secções, o de Leixões com insuficiente resistência e protecção dos seus molhes, tantas vezes rotos e a recente derrocada do seu esporão, a exiguidade de resultados das obras do pôrto da Figueira, são exemplos de casa bem frisantes.

O que está feito está feito. Para honra da situação e proveito do País o que há que fazer agora e sem demora em Viana é concluir de vez as obras do pôrto de modo que se tornem verdadeiramente eficazes.

Ao mesmo tempo há que concluir economicamente o caminho de ferro, cuja exploração, organizada com singela economia, seja anexo e complemento da do pôrto.

Relevante serviço prestará o Governo à região, substituindo o triste espectáculo de várias dezenas de milhares de contos em obras sem utilização na via e material circulante do caminho de ferro e no pôrto, pelo de melhoramentos em acção, que pelos serviços que prestarão e pelas receitas directas e indirectas, terão justificação cabal.

### III

É deveras cativante a demonstração de estima e solidariedade de tantas colectividades

que representam as forças económicas de Viana e da região limiana, provocada por dois singelos artigos em que me ocupei de problemas, que há muito a interessam e que para os desiludidos não passam de miragem sem foros de realidade.

Como hão-de esperar a conclusão da linha do Vale do Lima os que viram decorrer meio século de estudos, controvérsias, concursos, contratos, leis especiais e depois de gastas avultadas quantias, surgir nas regiões oficiais a doutrina cada vez mais bem aceite, contrária à conclusão da linha? Afirma-se que mais vale perder o dinheiro gasto, que dispendir ainda avultadas quantias para ter afinal uma linha de via estreita isolada, sem tráfego suficiente, cuja função é suprida pelo automóvel e cujas receitas não poderão ocorrer às despesas de exploração e muito mais aos encargos do capital preciso além do já dispendido e há tanto inutilizado.

Dois modos de ver se acham em opposição. Têm uns confiança na acção de fomento exercida pela linha, em novos elementos de tráfego, que o incremento de relações poderá suscitar. Entendem que depois do que já se gastou, vale a pena um sacrificio para o valorizar.

Não esquecem um momento o critério fundamental de que, por não ser empresa industrial rendosa, não deixa de se justificar um serviço público de notória utilidade. E sobretudo encaram a linha férrea como instrumento complementar imprescindível da exploração do pôrto em que entesta.

Isso mesmo é corroborado pela natureza das entidades que se manifestam, agradecendo o que *A Voz* escreveu e pedindo continuação dêsse esforço de propaganda.

É a Associação Comercial, o Sindicato dos Estivadores, os Armadores Marítimos, a Casa do Pescador, a Construção Naval, o Sindicato Agrícola, todos quantos vivem da faina marítima, da pesca, da navegação, da construção naval e também de todas as manifestações da vida regional agrícola, comercial, piscatória, navegadora. Vêm no pôrto, concluído e apetrechado, o principal factor da sua vida económica.

Revolta-os que sejam abandonados e por concluir melhoramentos em que se consumi-



# Os Nossos Mortos

RAÚL MOREAU

Na sua residencia, Avenida Duque de Avila, 81, rez-do-chão, faleceu o sr. Raúl Emilio Moreau, secretário geral da Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em Santa Apolónia, cargo êste que desempenhava há 22 anos.

O extinto era dos funcionários superiores mais antigos daquela Companhia. Entrára ao seu serviço há 53 anos, como praticante de escritório e fez uma carreira brilhante nas repartições por onde passou, conquistando o alto cargo que agora desempenhava, mercê das suas excepcionais qualidades de trabalho, de intelligencia e de honradez.

Era filho do falecido sr. Desiré Ernest Moreau, deixa viúva a sr.<sup>a</sup> D. Delvina Linhares Campos Moreau e era irmão dos srs. José Moreau, chefe de Repartição aposentado da C. P. e Fernando Moreau, funcionário superior da Companhia de Seguros «Fidelidade». Era natural de Lisboa e contava 68 anos. O seu funeral realiza-se amanhã 17, pelas 11 horas, para jazigo no Cemitério Oriental, em cuja capela será rezada missa de corpo presente.

À família enlutada e especial a seu desditoso irmão José Moreau apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu cartão de pesames.

ram dezenas de milhares de contos por ora inúteis ou quasi, amanhã aproveitados. Sentem que actividade dêsse pôrto depende largamente de facilidades de transportes na região tributária do pôrto, que recebe o sal, o peixe, os produtos de importação e envia as madeiras, os vinhos, os toros, tudo quanto pode ser matéria de exportação ou cabotagem.

Serão modestas parcelas? Talvez, mas o somatório representa a necessária corrente vital, como na circulação das águas os quasi imperceptiveis arroios dão lugar, como sumatório, a um rio de apreciável caudal.

— Retórica! Banalidades, (dirão os de critério oposto), que encobrem a ausência de argumentos sérios, que se oponham à manifesta inviabilidade de uma linha férrea que não possa render o bastante para ocorrer aos seus encargos.

— E que rende um hospital, uma biblioteca, um palácio público, um palácio de justiça, uma estrada, a maior parte dos portos, todas essas construções e melhoramentos necessários à vida material e moral de um povo civilizado?

— Mas a camionagem dispensa essa linha, objectarão.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ALEMANHA** Não obstante a Alemanha possuir uma das mais densas redes ferroviárias, os Caminhos de Ferro alemães trabalham constantemente na abertura de novas linhas. Recentemente, foi entregue no Oeste da Saxonia, uma zona de 25 quilómetros que liga os dois lugares Borna e Bad Lausick, uma região com uma população de 180.000 habitantes. No Palatinado do Sarre construíram os Caminhos de Ferro um novo ramal de bitola estreita para servir melhor à população de Ottweiler e Niederkirchen, e terá essa última região igualmente grande valor para o turismo por servir uma das zonas mais lindas do «Reich».



## Brindes e Calendários

Recebemos e agradecemos calendários das seguintes casas:

Misericórdia de Lisboa; Empresa Industrial de Tintas, Lda.; Sapec; Papelaria Fernandes; etc.

— Não é bem assim. Há afluências ocasionais de tráfego, mercadorias de pêsco e pouco valor transportadas por grandes massas, que só a linha férrea serve cabalmente.

E há, sobretudo, a consideração de que se deve aproveitar o que já está gasto.

Essa razão é de força irresistível em relação ao pôrto, tão próximo da sua conclusão, que de modo algum se paderia admitir que se não leve a cabo o pouco que falta.

E se a conclusão do pôrto é obra imprescindível, se o seu abandono constituiria acto de loucura, concluido êle, a sua exploração postula forçosamente o serviço do caminho de ferro, para que o sistema das duas obras seja completo e fecundo.

Assim vejo a questão, assim a exponho. É que nestes casos se acha em conflito o interesse público de um lado e do outro chesices burocráticas, sobremodo dispendiosas e cuja utilidade é contestável. O encargo do capital preciso para a conclusão da linha do Lima seria muito inferior ao que origina a lista civil de certos mandarinos burocráticos, enquistados nos seus domínios e empertigados nos seus oráculos.



# TEATROS E CINEMAS

## COLISEU DOS RECREIOS

### UMA ENTREVISTA A PROPÓSITO — Quem é De Rocroy, feiticeiro moderno e símbolo duma arte

Para uma curta série de espectáculos de circo reabriu a 8 do corrente mês a grandiosa sala do Coliseu dos Recreios, apresentando em feliz *réprise* números seleccionados de entre os melhores exibidos pelas últimas companhias que ali estiveram em função recreativa.

Por esse motivo a crítica aos trabalhos apresentados, já feita oportunamente, deixa-nos lugar para uma apreciação que se impõe e francamente expendemos, a qual se resume neste corolário: a empresa, para dispensar ao público alfacinha mais umas noites de agradável distração, aproveitou com evidente bom critério os três magistrais sucessos da actual temporada os quais nos apraz notar. São eles: a encantadora e pequenita *virtuose* Little Wichy, enternecedor prodígio musical; Toto, o símio melhor domesticado, que mostra em correctas habilidades de engraçado desportista e pantagruélico comilão a competência de Yallan, seu paciente *dresseur* e, para mais valioso complemento artístico, o incomparável e maravilhoso ilusionista De Rocroy, artista de consagrados méritos, um verdadeiro feiticeiro da arte, comprovado e sempre aplaudido.

Estes três elementos, que já anteriormente haviam logrado especial destaque, quer em Lisboa, quer no Porto, continuaram a ser justificadamente cobertos de aplausos e, sem temor de erro são a base irradiante do êxito obtido pela companhia a que fazemos referência e que, como se sabe, é uma das melhores que nos últimos anos tem vindo a Portugal.

\* \* \*

Quando o espectáculo terminou mandámos entregar o nosso cartão de visita a Monsieur De Rocroy e nele se exprimia o desejo de ouvir do célebre ilusionista algo que pudesse vir a interessar aos nossos leitores.

Poucos instantes depois e com cativante amabilidade o grande artista, que gentilmente acedera ao solicitado, acerca-se de nós e diz com visível agrado:

— Antes de inquirir de mim o que pretende deixe-me dizer-lhe com franca sinceridade quão grato me tem sido constatar o excelente acolhimento do público das duas cidades do seu País onde tenho trabalhado e, mais ainda, o agradável convívio com alguns dos seus compatriotas.

Depois, quasi entusiasmado, continuou:

— Estou em Portugal desde Novembro do ano findo e posso já orgulhar-me de ter cativado a sólida amizade de muitos dos seus conterrâneos.

Estas palavras, proferidas por quem tem percorrido meio mundo e, conseqüentemente, privado com gente de diversos povos, não podia deixar de nos penhorar pela lisonja manifestada e, sendo assim, agradecemos-lhe a saudação, como cumpria.

Depois, como a curiosidade nos acicatava o ânimo, quisemos saber por que motivo nós vimos em certos cartazes anunciadores do grande ilusionista esta afirmação de muito elucidativo e honroso réclamo: «O homem que assombrou Edison».

Percebemos, então, que Monsieur De Rocroy, pessoa de porte distinto sem affectação e finas maneiras de inequívoco diplomata, quasi esboçara uma expressão de visível melindre por havermos, talvez, incorrectamente suposto que se excedia no auto réclamo aos próprios méritos. Todavia, logo de seguida, sorridente e amável, explicou.

— Nasci em 1890, em França, a Pátria do genial Robert Houdin glória e mestre de todos os prestidigitadores e sou presentemente o mais antigo ilusionista internacional em actividade permanente.

Desde os 16 anos de idade que pratico em público estes trabalhos que se têm visto no Coliseu e muitos outros idênticos. Se bem que só por muito conveniente remuneração eu execute as minhas sortes em

casas de espectáculo (e cabe aqui aos senhores da Imprensa louvar a empresa do Coliseu dos Recreios pelo contrato que comigo outorgou, e mais não digo porque à *bon entendeur*... disse-nos entre parentesis o que de igual forma se reproduz), dedico verdadeiro amor à minha arte, sigo-a com acendrada devoção e trabalho por tendência natural, quasi instintiva, pois desde criança me iniciei de motu-próprio nas difíceis execuções da profissão que abracei e adoro.

Já há muitos anos que invento os números de maior efeito que apresento. Não copio, como alguns dos meus colegas, falhos de poder inventivo e de originalidade criadora. Idealizo, estudo, aperfeiço, crio e apresento sempre novidades.

— De facto, verdadeiras maravilhas, admiráveis de ilusão são os trabalhos que nós já vimos executar, atalhamos convictamente.

Monsieur De Rocroy, falando com naturalidade, num á vontade comunicativo, enquanto nos mostrava um cartão de identidade que tirara da carteira disse-nos:

— Repare que sou membro fundador, portanto efectivo, bem antigo, pois sou o 15.º, deste organismo de rigorosa admissão, que conta em França cerca de 2:000 filiados e se denomina Liga dos Artistas Intelectuais Franceses.

— Grande honra e justo galardão ao seu valor, dissemos a propósito.

— Não admita que seja por mera vaidade que lhe mostrei esta credencial, como ainda outras que poderá ver. É ainda a respeito da pergunta que me formulou há pouco que me estou alongando em palavras. Depois, reatando o que anteriormente dissera e a nossa apreciação interrompera prosseguiu:

— Essa Liga, especialmente constituída por elementos categorizados no meio artístico, veda em absoluto a admissão no seu âmbito a quem não puder garantidamente provar a idoneidade de competente artista para só então se poder honrar nesse grémio.

Ficamos admirados de haver tal organização profissional e mais ainda quando nos falou das provas do Congresso Internacional dos Artistas Prestidigitadores, que todos os biénios se reúne fixamente em Haia e onde concorrem todos os elementos de arte especializados em trabalhos de ilusionismo e que aspiram à celebridade.

— Em que consistem as provas de que fala? Preguntamos com curioso e verdadeiro interesse.

— Simplesmente nisto: em demonstrar, pela ordem de exhibição tirada à sorte as inovações aplicadas a processos já conhecidos dos profissionais e também os inventos, dignos de registo, de cada um de nós.

— Curioso, objectamos apenas, para não interromper o que estavam ouvindo.

— O juri, escolhido entre os artistas mais competentes e intelectuais de mais efectivo valor aprecia rigorosamente os trabalhos apresentados e os congressistas, convergindo de muitas nações, por sua vez vão tentando descobrir os *trucs* dos colegas.

— Claro que... atalhamos.

— Já sei o que vai dizer. Algumas sortes são logo descobertas ainda antes do juri se pronunciar oficialmente sobre o assunto, o que equivale a dizer à sua anulação. Mas o mais curioso é o número de desistências que se regista no decurso das provas. Por exemplo: o colega que a sorte designou para fazer a demonstração em vigésimo lugar desiste imediatamente após ter visto o trabalho de outro camarada que prestou provas em nono lugar. E muitas outras surpresas surgem. Oiça e, se quiser tome nota. Quando em 1930 apresentei no Congresso o mesmo trabalho das cartas mágicas agora exibido aqui no Coliseu dos Recreios, estava eu designado pela sorte em último lugar da demonstração, pois era o 36.º dos apresentantes e, com a admiração do juri e de todos os colegas somente levava como material um simples e vulgar baralho de cartas de jogar e um copo de cristal, tão igual a qualquer outro que até mesmo serviu o que estava na mesa do juri. Pois bem, depois de apresentada a sorte, que agradou plena e extraordinariamente, alcancei o 1.º prémio, constituído pela bonita soma de 15:000 francos.

— Maravilhoso de facto esse trabalho.

— Assim foi. Oficialmente classificado de inédito, misterioso, sensacional e...

— Perdão, atalhamos nós, com franca incivildade. Decerto se



esqueceu já da nossa pergunta sobre a admiração causada ao grande sábio Edison.

— Não esqueci. Propositadamente derivei a resposta para lhe fazer compreender que, tendo percorrido toda a Europa, parte da África, ao Norte, e as duas Américas, tive uma ocasião a honra de ter como espectador esse colossal génio da ciência contemporânea, o sábio inventor Tomás Edison.

— Viu-me em público e manifestou desejo de que trabalhasse só para ele. Evidentemente que tratando-se de tão ilustre personalidade não me fiz rogado e facultei-lhe uma sessão privativa.

— Verdadeira e fidalga amabilidade de quem sabe ser gentil.

— E tão maravilhado ficou com os meus trabalhos que para se mostrar reconhecido pela atenção dispensada, gratamente escreveu e autenticou com a sua assinatura um documento que eu religiosamente conservo arquivado na minha casa de Pavillon-Sous-Bois (Seine). Nesse papel, de valor incomparável para mim, Edison afirmou: «De Rocroy é um ilusionista tão perfeito e completo que me assombrou com a técnica das suas sortes e a perícia da sua arte».

— Que esplendida garantia de êxito!

— Assim é, de facto. Mas olhe que não deixo de acreditar que há quem leve à conta de pomposa vaidade ou abusiva pretensão o que é simples verdade e eu sintetizei nesta curta mas significativa frase: «L'homme qui a étonné Edison!».

Praticamente e para o fim em vista estava concluída a entrevista mas como De Rocroy é de encantador convívio, mais uns momentos de amena conversa deram ainda lugar a ouvir este alegre episódio anedótico da vida do grande artista e que a seguir reproduzimos. Disse-nos ele:

Ainda antes de ser tão afamado fôra em *tournee* artística à Tunísia. Os reclamos, custosos como sempre, não abundavam por economia da empresa contratante, a do Casino Palmarium, onde se ia exhibir. Preocupado com a falta de conveniente propaganda pensou em pôr em prática um novo processo reclamativo, produto eventual dum momento e concebido pela sua inteligente imaginação.

Para isso foi ao mercado e, no ponto que lhe pareceu mais propício, indagou dum árabe vendedor de ovos, o preço da mercadoria. Tal importância, responde-lhe o homem.

— São frescos? Indagou De Rocroy.

— Fresquíssimos, obteve como resposta.

— Pois bem, vamos ver.

E, dito isto tomou ao acaso um ovo. Partiu-o e... coisa extraordinária, no meio da clara surgiu inopinadamente uma moeda de vinte francos em ouro.

Perante a estupefacção do homem dos ovos e de alguns circunstantes casuais, tira do cesto outro ovo, parte-o igualmente e repetiu-se a mesma circunstância fenomenal; outra moeda de vinte francos, de ouro reluzente e impregnada de albumina lá estava no meio do ovo.

O árabe, cada vez mais parvamente estupefacto, admirado ao máximo, abria os olhos arregaladamente, ficava mudo de espanto e nesta altura, De Rocroy partia outro ovo e nova moeda, que, aliás, era sempre a mesma, se apresentava tilintante e aliciadora.

Por fim à pergunta de quanto queria pelos restantes ovos o árabe respondeu altivo e orgulhoso:

— Não quero nada, não os vendo!

E lá se foi para um canto do mercado, seguido de malta imensa, onde ficou a quebrar todos os ovos, na esperança convicta mas estúpida de que poderia vir a encontrar nos ovos alguma das moedas que a arte de um espertalhão habilidoso, com destreza e inteligência lhe fizera admitir estar onde não era possível.

Contudo, se perdeu a ilusão duma maravilhosa riqueza, irmã gémea daquela outra fabulosa da «Galinha dos Ovos de Ouro», ganhou com a inesperada e completa venda de toda a mercadoria, pois De Rocroy, sortido o efeito idealizado pagou generosamente o reclamo directo e inédito provocado pelo vendedor de ovos e ao qual a Imprensa local no dia imediato se consagrava aos seus méritos de artista consumado e esclarecido deveras em assuntos de propaganda imediata desuzada e infalível.

Como a par desta muitas outras passagens poderia contar o nosso amável entrevistado pena foi que as não ouvíssemos, pois decerto na

sua longa carreira de artista se terão acumulado assuntos dignos de registar, mesmo enquadrados nas suas memórias.

E, para findar, uma confissão do autor destas linhas: O ilusionismo é para nós um dos mais agradáveis espectáculos. E há mais pessoas no mundo que assim pensam. Ainda há pouco tempo lemos algures num artigo de Clément Vautel que os prestidigitadores, quando bons, contam sempre com o gosto e a simpatia do público pelos seus trabalhos, acrescentando que eles nos fazem crer com a sua arte de feiticeiros modernos na falibilidade dos axiomas tirânicos da positiva realidade.

Ora, como a vida neste mundo é feita de ingratas e ásperas surpresas, ao menos que as maravilhosas ilusões da arte nos amenisem por momentos a vida.

TIO XANDA



Amélia Rey Colaço e Robles Monteiro, empresários do Teatro Nacional, onde actualmente se representa o drama-social «Recompensa», do dr. Ramada Curto

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

NACIONAL—21,30—«Recompensa».  
AVENIDA—15,30 e 21,30—«Antes que cases...».  
EDEN—15,30—«O preto mazalipatão».  
VARIEDADES 16, 20,30 e 23—«Olaré quem brinca!».  
COLISEU—15,30 e 21,30—Nova Companhia de Circo.

### CINEMAS

POLITEAMA—15,15 e 21,30—«Canto só para ela».  
S. LUIZ—15 e 21,30—«Rainha Vitória».  
TIVOLI—15,30 e 21,30—«A piedosa mentira de Nina Petrovna».  
CENTRAL—15,30 e 21,30—«O Dominador».  
CONDES—15 e 21,15—«As Perolas da Corôa».  
ODÉON—15,30 e 21,30—«Ver, ouvir... e calar, e Turbilhão da Morte».  
PALÁCIO—15,30 e 21,30—«Ver, ouvir... e calar e Turbilhão da Morte».  
CHIADO TERRASSE—15, 17 e 21,15—«Doidos & C.».  
LYS—14,30 e 21,15—«Doidos & C.».  
CAPITOLIO—14 às 19 e 21—«Revista maravilhosa de 1937».  
PARIS—15 e 21—«O rei dos optimistas».  
JARDIM-CINEMA—15 e 21—«Maria Papoila».  
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.  
ROYAL—15 e 21—«Maria Papoila».  
REX—15 e 21,15—«Margarida Gautier».  
EUROPA—15 e 21—«Horizonte perdido».  
SALÃO IOEAL (Loreto) Das 14 às 24—Sempre novos programas  
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.  
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.



# A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO EM FRENTE DE LISBOA

Pelo Eng.º Civil AFONSO ZUZARTE DE MENDONÇA

**O**S progressos ultimamente realizados na América no que respeita à construção de pontes suspensas permitem encarar novas soluções do problema de construção da ponte sobre o Tejo defronte de Lisboa, tornando perfeitamente viável a sua localização sobre o trôço mais estreito do rio, compreendido entre Santos e o Bom Sucesso, na margem direita, e Cacilhas e o Lazareto, na margem esquerda. A distância que separa as duas margens pode ser vencida apenas com três tramos, isto é, construindo somente dois pilares dentro de água.

Com efeito, a ponte da Porta de Ouro (Golden Gate), em S. Francisco, que é presentemente a maior ponte pênsil do mundo, tem um vão central de *1.280 metros* e dois vãos laterais de *343 metros*, o que dá um total de *1.966 metros* (vide as revistas «*Téchnique des Travaux*» de Novembro de 1935 e «*Le Génie Civil*» de 20 de Março de 1937). A máxima largura do Tejo no referido trôço é de *2 000 metros*.

O problema da localização da ponte sobre o Tejo defronte de Lisboa tem pois de ser estudado de novo, atentamente.

¿Deverá manter-se a escolha do traçado Beato-Montijo, ultimamente preconizado, notando-se que o Tejo tem ali *5.600 metros* de largura e profundidades de água que atingem o máximo de *14 metros* nas preiamares de águas vivas, ou aproveitar-se o citado trôço mais estreito do rio, cuja largura máxima é de *2.000 metros*, mas onde as profundidades de água são muito grandes, chegando a atingir em alguns pontos, *45 metros*?

Tem-se alegado a favor do traçado Beato-Montijo as seguintes vantagens:

Em primeiro lugar permitir adoptar um tipo de ponte mais económico, em vista das menores exigências da navegação naquela parte do rio, podendo estabelecer-se um maior número de tramos, de vãos proporcionados à altura dos pilares.

Estas vantagens não é porém tão acentuada como pode parecer à primeira vista, devido à grande profundidade de lôdo, a qual chega ali atingir *50*

*metros* (vide relatório das sondagens geológicas no leito do Tejo, entre o Beato e o Montijo, publicado na Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, de Julho de 1933).

O eminente geólogo Paul Choffat no seu parecer geológico acerca do projecto de «passagem sobre o Tejo em Lisboa e junção das rêdes de caminho de ferro do norte e do sul», da autoria do engenheiro civil André de Proença Vieira, já fizera notar, em 1889, que o Tejo, bem como os outros rios do país que desaguam no Oceano, tem um leito subterrâneo muito inferior ao nível actual do mar, leito que se encheu com aluviões, pois que, numa época geológica relativamente recente, em que as linhas de água seguiam já o seu curso actual, a costa portuguesa era mais elevada do que é presentemente (vide tomo II, fascículo II, das Comunicações da Comissão dos Trabalhos Geológicos de Portugal, pág. 168, e Revista de Obras Públicas e Minas, tomo XXII, pág. 49).

Os resultados das sondagens ultimamente efectuadas pela Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Heléctricos, no rio Tejo entre o Beato e o Montijo e no Rio Douro em Bitetos, confirmam aquela opinião de Choffat.

Outra vantagem alegada a favor do traçado Beato-Montijo é a de, no caso de destruição da ponte por motivo de guerra, terramoto, etc., não haver prejuízo importante para a navegação que utiliza o pôrto de Lisboa, ao contrário do que sucederia com a ponte situada sobre o trôço mais estreito do rio, cuja destruição poderia causar o engarrafamento do pôrto.

Ora êste engarrafamento dificilmente seria completo, atendendo à grande largura e enorme profundidade que ali tem o rio, sendo muito pouco provável que não restasse uma passagem navegável suficiente. Porém, mesmo que, duma maneira geral, se considere aceitável semelhante objecção, ela é insubsistente em relação ao tipo de obra que preconizo — ponte pênsil — em que uma grande parte da estrutura é constituída por cabos, de remoção relativamente fácil no caso de destruição da ponte.

Uma terceira vantagem alegada a favor do tra-





Escala - 1:50.000





çado Beato-Montijo é a de se prestar melhor às ligações ferroviárias.

É este talvez o único argumento de peso a favor deste traçado.

Deve, porém, notar-se que, na escolha da situação da ponte sobre o Tejo defronte de Lisboa, não deve atender-se apenas às ligações ferroviárias: há outras circunstâncias a considerar, tais como favorecer a expansão urbana para a outra margem do rio, para o que o traçado Beato-Montijo é absolutamente inadequado, e facilitar as comunicações com a Costa da Caparica, que tem condições para se tornar uma estância balnear e de turismo importante.

Para servir a linha férrea, a construir, do Vale do Sorraia e melhorar a ligação das redes do caminho de ferro do norte e do sul do país, não parece indispensável que a ponte sobre o Tejo fique junto de Lisboa; poderá, para este fim especial, escolher-se uma solução menos dispendiosa que a construção da ponte do Montijo, estabelecendo-se uma ponte mais a montante, por exemplo, em Vila Franca.

A ponte de Lisboa deverá ser uma obra de incontestável utilidade para os habitantes da capital, facilitando-lhes as comunicações com a parte da margem esquerda compreendida entre Cacilhas e a Trafaria; é pois sobre o correspondente troço do rio que a ponte deve ser construída.

As maiores profundidades de água encontram-se ali perto da margem esquerda, havendo dois fundos, um próximo do pontal de Cacilhas e o outro a umas centenas de metros a montante do porto Brandão, onde se atinge a profundidade de 45 metros abaixo de zero hidrográfico.

Em frente da Junqueira os fundos são menores, como se vê na planta junta, onde está marcada a situação que me parece preferível para a ponte, em vista da batimetria desse troço do rio. Ao longo dessa directriz os fundos não atingem 30 metros abaixo de zero hidrográfico. A adopção deste traçado teria a vantagem de permitir maiores facilidades para o estabelecimento da via de acesso à ponte, na margem direita, por se tratar de uma zona urbana de menor importância.

O viaduto de acesso a estabelecer na continuação da ponte, na margem direita, prolongar-se-ia na direcção da Tapada da Ajuda sobre a vertente sul da colina que limita pela direita o troço inferior da ribeira de Alcântara, sendo fácil estabelecer a ligação com a ponte que se vai construir sobre esta ribeira.

Deveria ser estudada, ao mesmo tempo, a urbanização da margem esquerda do Tejo e da parte da margem direita situada a poente da ribeira de Alcântara.

Indicada a directriz que me parece preferível, lembro a conveniência de, ao longo dela, se efectuarem as indispensáveis sondagens para servirem de base ao estudo geológico.

Em presença do parecer geológico estudar-se-ia a construção duma ponte suspensa, de tabuleiro rígido. Seria interessante examinar uma solução semelhante à adoptada em S. Francisco estabelecendo um vão central de cerca de 1.300 metros e dois vãos laterais de cerca de 350 metros.

Uma ponte desta natureza teria as seguintes vantagens:

a) — Possibilidade de colocar muito alto o tabuleiro da ponte, deixando livre para a navegação uma altura de 60 metros ou mais;

b) — Redução ao mínimo do número de pilares dentro de água e, por conseguinte, dos estorvos para a navegação;

c) — No caso de destruição da ponte, menor dificuldade em remover os destroços, constituídos em grande parte por estruturas fáceis de deslocar;

d) — Melhor aspecto da obra, cuja elegância e grandiosidade se quadrariam bem com a imponente entrada marítima de Lisboa.

\* \* \*

Conviria estudar, em primeiro lugar, a construção duma ponte pênsil somente para estrada, o que tornaria a obra muito menos dispendiosa, deixando para mais tarde a resolução do problema das ligações ferroviárias, tanto mais que as redes de caminho de ferro do norte e do sul do país já estão ligadas ao Setil, e que a ponte de Lisboa tem de satisfazer principalmente às conveniências da expansão urbana e do turismo.

Simplificar-se-ia assim muito a resolução do problema.

Para o financiamento da obra levantar-se-ia um empréstimo cujos encargos seriam satisfeitos por meio da portagem e da receita complementar criada especialmente para esse fim, incidindo sobre as regiões mais interessadas na construção da ponte e sobre o automobilismo.

A resolução definitiva do assunto só deverá ser tomada em presença dum *projecto definitivo* pormenorizadamente elaborado.

A ordem dos respectivos trabalhos seria a seguinte:

- 1.º — execução de sondagens geológicas, segundo a directriz indicada;
- 2.º — elaboração do parecer geológico em presença dos resultados das sondagens;
- 3.º — elaboração do *projecto definitivo*;
- 4.º — estudo do financiamento da obra e promulgação das medidas necessárias;
- 5.º — construção da ponte.

Em complemento do estudo da ponte seria elaborado o *projecto de urbanização* da margem esquerda do Tejo e da sua margem direita, a poente da ribeira de Alcântara.



## Julietta de Mendonça e Costa

(Continuação da pág. 38)

quim, Joaquim da Costa, Capitão J. Branco, Francisco Lourenço, Miguel Inácio Nogueira, José Francisco da Costa Luz, Sabino Eusébio Alves, Joaquim Silvestre Duarte dos Santos, Germano da Costa, Domingos Jorge, Cassiano Madeira da Silva, Carlos Rodrigues Teixeira, José de Jesus Diogo, Bernardino Silva, António Jorge, José Rodrigues Alves, João Osório Álvares, Norberto de Araujo, Bernardo Oliveira Pereira, Francisco Máximo da Silva, José Francisco Paulo Júnior, António Vicente Ventura, Luís dos Santos Mantas, Bernardo Francisco, Henrique Daniel, José Lopes Coelho, Francisco Dionísio da Silva Gama; pelos «Capotes Brancos»; José Júlio Velez Mota, Joaquim Narciso dos Santos Silva, António Luís Simões, António Deocleciano Portas, José Fracisco Canas, Joaquim Pereira, José Augusto da Costa Pina, António Rodrigues Corrêa, Carlos Magro, José Augusto Pereira, José António Moreira, Francisco Viana, Bernardo Francisco, F. Silva Gama, Alfredo Lopes da Silva e família, Alberto da Silveira e Lorena, José Paulo, Bernardo de Oliveira Pereira, Manuel C. de Carvalho, Esteves Ferreira, Serafim Moreira da Silva, Henrique Daniel, Bernardo dos Santos, Humberto Cesar, Parga Ramos, Octávio Pereira, Chester Robert Merrill, Maurício Cierco, Diamantino Tojal, J. de Figueiredo d'Almeida, José Amaro, D. Laura d'Assis Parga Ramos, D. Maria R. dos Santos, D. Maria Elisa Correia de Sá Brandão, D. Maria Felismina Portas, D. Mariana dos Santos, D. Maria do Rosário Passos, D. Laura de Oliveira Magro, D. Rosa Margarida da Conceição Génio Alves, D. Cecília Maria Daniel, D. Julia Esteves, D. Maria da Luz Lopes Coelho, D. Soledade de Jesus Coelho, D. Libania Moreira, D. Maria do Ceu Carvalho, D. Maria Celeste dos Santos Portas, D. Maria da Conceição Gomes Fredique, D. Natália da Conceição Lourenço, D. Deolinda Licinia Genio Vilela, D. Lucinda Santos, D. Maria José Ramos Boto, D. Julieta Ramos, D. Maria Ramos, e as firmas A. L. Simões & Pina; A «Primavera»; Santos Matos, C.<sup>a</sup> & Chester Merrill, Ramos & C.<sup>a</sup>, etc., etc.

O funeral realizou-se ás 14,35 do dia 6 do Sabugo para Jazigo de família no Cemitério Oriental sendo acompanhado pelo Reverendo Manuel Lopes da Silva, Prior da Freguezia de Almargem de Bispo.

No Cemitério compareceram os srs:

José António da Gama, Alexandre Settas, Arnaldo José da Silva, José Freitas, Joaquim da Costa Augusto Galvão de Melo, João Baptista,

Carlos Mendes da Costa, Alberto dos Santos, Manuel da Silva Graça, Mário Silva, Valeriano António Saraiva, António Lopes da Silva, Alfredo Moraes, António Correia Batista, António Ventura, João Augusto da Glória Freitas, Carlos de Andrade, Manuel Fernandes, Maurício Cierco, João Ferreira da Silva, Francisco Serra, Mr. & Ume H. Lanz, Romerito Radrigues Pampolim, Francisco Franco do Carmo, João Carlos Gonçalves Monteiro, Abel de Almeida e Sousa, José H. de Carvalho, Alberto dos Santos, Henrique Pinto Bernardino Domingos Madeira, Jerónimo Fidelias Santos, Felix da Silva Carvalho, Alberto da Silva Carvalho, Augusto Galvão de Melo, Arquitecto Raul Tojal, João António Dantas de Matos, Graciano Julio Esteves e família, Valeriano António Saraiva Júnior, Etelvino Henrique da Silva, Alberto Carlos Ferreira de Andrade, José António de Sousa e as sr.<sup>as</sup> D. Emilia Ferreira Serra, D. Maria Mercês Tiago Pampolim, D. Maria Carolina Pereira de Carvalho, D. Eufrazia C. Marques Saraiva.

Fizeram-se representar as firmas:

Editorial Progresso, Ltd.<sup>a</sup>; A «Primavera»; Black, Ltd.; Escola Commercial Portuguesa; Impressora, Ltd.; Casa Portuguesa; etc., etc.

O nosso director Carlos d'Ornellas, recebeu na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» cartões dos srs. General Casimiro Teles, ajudante General do Exército; Comandante Jayme Athias, Carlos Marques da Silva, General Moraes Sarmento, Engenheiro Carlos de Varconcelos Porto, Joaquim Barreto, Adelino Vieira Pimentel, Professor Armando Leão de Carvalho, Engenheiro Armando Ferreira, Coronel Mario de Campos, Luiz Forjaz Trigueiros, Alberto Pereira, Alfredo Rodrigues Conde, Jorge Ferreira Braga, General Raul Esteves, Artur dos Santos, Armando Barreto, Julio da Costa Pinto, Carlos Luiz Cardoso, Jayme de Gusmão Madeira, Fernando Ferreira da Cruz, António Rodrigues Natário, José Luiz Ferreira Ribeiro Júnior, João Miranda, José Cidra Gabriel, Artur José Lobo da Silva, Manuel da Costa, Engenheiro civil A. J. Estevão da Silva, António Joaquim Pires Júnior, Coronel João de Brito Pimenta d'Almeida, Domingos da Silva Barros, Manuel Vieira da Silva Sardinha, Coronel J. Paços, José Marques Candeias, Armando Bayly, André Salgado, Joaquim Rodrigues, João dos Santos Camarinhas, inspector dos C. Ferro; José Luiz Ribeiro, Engenheiro Agrónomo Augusto Sant'iago Barjona de Freitas, Engenheiro Luiz Costa, Coronel Lopes Gonzaga, Adolfo Pereira de Sousa, Bernardino Luiz Madeira, Dr. Laurindo Pereira, Augusto R. d'Oliveira Costa, Artur de Sousa Flores, Frederico de Arriaga Borges de Sousa, Bernardo da Glória Freitas, Henrique Martins Vagueiro, João Candido Dias Bispo, Rafael de Pina Manique, Joaquim Marques An-



tunes, Artur da Cunha Soares, Manuel Pedro da Cunha Soares, Manuel Lino Pena, Alfredo Luiz Ferreira Ribeiro, Izidro Silva, Carlos Oldmiro, Frazão Chaves Costa, Joaquim Fonseca, Coronel Alexandre Lopes Galvão, António Martins e as srs.<sup>as</sup> D. Laura Henriqueta Pereira Castanheira Freire, D. Carmen de Paiva, D. Maria da Conceição Vieira, D. Irene dos Reis Flores, D. Idalina Pinto, D. Maria Clara Mendes Franco, D. Mome-mia Maria H. Mendes Franco Chaves Costa, D. Lidia S. Teixeira M. Candeias, D. Maria do Amparo Azevedo Franco, D. Maria Domingos Barros, D. Soledade Lopes Coelho, D. Laura Amélia Gomes da Silva, e famílias de Luiz Cardoso e Eng.<sup>o</sup> Estevam da Silva, D. Olinda Travassos Mendonça Santos, Manuel M. Queimadelas Vicitez, D. Emilia da Estrela Rosado, Augusto da Fonseca, Médico da Armada, Nuno de Sotto-Maior, Joaquim Lopes Ramalho, Lucinda Roussado dos Santos e Raul Roussado dos Santos.

Telegramas: Dr. Jacinto Carreiro, jornalista Artur Inez, Coronel J. Vilas, João Durão, Capitão Tadeu da Silveira, Ramizo Calazans, Engenheiro Carlos Manito Torres, Conde de Sucena, D. Fernanda Silva, D. Berta Manito Torres, António Correia, Libanio Biscaia, José Guerra, Bento Pom-bal, Manuel Carvalho, Alberto Moutinho, Adelino Santos, Dr. Pedro Teotónio Pereira, Dr. Ernesto Sanches, Embaixador d'Inglaterra,

Cartas: Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, João Bruges d'Oliveira, Francisco de Paulo Queiroz Júnior, Baltazar Sinel de Cordes, Ivo de Monforte, António Neño, D. Izabel Angélica da Silva, António Guedes, Júlio Caiola, Miguel Martins, Joaquim Nobre Madeira e cartões da Direcção de The Anglo-Portuguese Telefone C.<sup>o</sup> Ltd.; Escola Prática de Agricultura de Queluz; Agostinho, Martins & Santos, Ltd.<sup>a</sup>; Senna, Boto & Leitão, Ltd.<sup>a</sup> Funcionários da E. P. A. Queluz; Companhia Vinícola do Norte de Portugal, Secretariado da Propaganda Nacional, Direcção Geral da Indústria, Junta da Província de Extremadura; etc., etc.

Estiveram na nossa redacção a apresentar cumprimentos a Ilustre Declamadora D. Alice Oeiras e pelo Telefone apresentaram pesames a família do Eng.<sup>o</sup> Neves da Costa.

## Arte modesta, mas arte a valer

Uma interessante exposição de fotografia  
que honra um organismo operário

Se há indivíduos de comprovada cultura artística capazes de identificar conscientemente os méritos de arte expressos numa tábua de qualquer afamado pintor quinhentista e, também, de avaliar o que há de nitidamente belo na concepção duma tela dos nossos melhores contemporâneos, não quere isso dizer que se limitem a apreciar só a grande arte. Verdadeiros conhecedores das manifestações de prática artística, espíritos esclarecidos nesses assuntos e mestres soberanos da crítica sã, indivíduos de habalizada competência, admiraram interessados e detidamente a Exposição de Fotografia que um núcleo de rapazes gráficos, de vontade sábia e sob bem ordenada direcção se resolveu a apresentar em público.

É que, tipógrafos, impressores, litógrafos, encadernadores, revisores, fotogравadores, galvanoplastas, mecânicos, enfim todos os que laboraram no livro e no jornal têm para sua honra um violino de Ingres que lhes amenise o espírito nos seus esquivos momentos fora do forçoso dever das quem ocupações de trabalha.

Nas horas vagas, uns são músicos e compõem agradáveis melodias, outros tentam as graças das Musas e lá vão rimando com mais ou menos competência, outros rabiscam a sua cronicazinha, criam as suas novelas, forjam peças para teatro, escrevem para os jornais e mais publicações, enquanto outros se deliciam a observar aspectos da vida e a traduzirem as observações locais, no papel sensibilizado, fixando assim o que lhes impressionou a retina para depois se deliciarem na evocação dum pretérito prazer, ao observar as fotocópias.

Por isso no primeiro estabelecimento gráfico do País, a Imprensa Nacional de Lisboa, a cultura artística dos seus componentes operários não é um símbolo apagado, illusório, ou hipotético.

Há entre esse pessoal elementos vários que nas diversas manifestações da arte, ou do espírito, evidenciam com exuberância predica-dos culturais muito apreciáveis, lisonjeiros mesmo, e que se impõem pelo valor real em si contido à justa admiração de quem os nota e observa.

Este exórdio vem a propósito duma interessante exposição de fotografia de amadores, que no passado dia 8 se inaugurou na sede do Grupo Desportivo e Recreativo do Pessoal da Imprensa Nacional de Lisboa, situado perto do referido estabelecimento e que durante uma semana fez para aí convergir centenas de pessoas apreciadoras de arte, e muitos curiosos da bem evolucionada invenção de Daguerre e Niepce que, certamente se deram por satisfeitas pela feliz oportunidade de ver curiosos e marcantes trabalhos de fotografia.

A mero título de ensaio, sem pretensões de grande vulto e com tal modéstia que mais ainda valorizou o certame, a comissão organizadora logrou uma realização simpática, atraente e, sobretudo, para coroação dos seus esforços uma honesta e conscienciosa apreciação dos trabalhos.

À inauguração assistiram o Sr. Vicente Jaime Ramos de Sousa, ilustre secretário da Imprensa Nacional e que representava o administrador Sr. António Gomes Bebianno, o engenheira Sr. Perestrêlo de Vasconcelos, o querido desportista Sr. Jorge Gomes Vieira, pelo Grupo promotor da Exposição, o senhor Capitão Maia Loureiro, a Comissão Organizadora, alguns convidados e os representantes da Imprensa. Os membros do júri, naturalmente presentes e constituído po-



elementos de efectivo valor social, era assim composto; o pintor de arte e professor da Escola Industrial Machado de Castro, Sr. Armando de Lucena; o conceituado fotógrafo Silva Nogueira; o Sr. Mário Passos dos Reis, da Sociedade Nacional de Belas Artes e o nosso estimado colega de imprensa João Félix Correia.

O júri apreciou com minúcia cerca de duas centenas de trabalhos entregues e pronunciou-se pela admissão de 117, com muito louvável critério, depois de seleccionadas as provas entregues. Da classificação geral resultou a seguinte distinção, cujo melhor elogio reside, naturalmente, na acertada escolha do júri:

1.º prémio, uma Taca de prata, conferida ao Sr. Miguel Mateus pelo trabalho «Ponte de Santarém», magnífico contra luz de lindo efeito; 2.º prémio, um fotómetro, atribuído ao Sr. Casimiro dos Santos, pela fotografia intitulada «Como é belo o mar!»; o 3.º prémio um lindo Álbum, oferecido ao Sr. Jorge Gomes Vieira, pela foto «Trecho do Minho».

A finalidade prática desta exposição teve por mira não só desenvolver o gosto pela fotografia como também o criar estímulo entre os concorrentes e adquirir novos adeptos dêsse amadorismo interessante.

Não quere isto dizer que outras não houvesse dignas de menção, tais como: «Baía do Rio Sado», Setúbal e «Paísagens», ambas de Luís Marques Simões; «Um monte alentejano», de José Ferreira; «Anoitecendo», de Santos Braga; «Mulheres lavando nas margens do Vez», de Ernesto Gomes; o «Cavador», de Tertuliano Costa; «Praia da Nazaré», de Santisso Costa e ainda muitas outras dignas de menção.

É certo que a par das acima citadas algumas apareceram de tal

sorte que na generalidade não agradaram aos observadores. Porém essa circunstância que não invalida a justa apreciação do júri são as dos casos naturais e admissíveis pela diversidade de critérios opostos.

Muito mais se nos oferecia dizer além do que sucintamente expuzemos, mas a forçada falta de espaço inibe-nos de alongar este artigo, como aliás, era o nosso desejo.

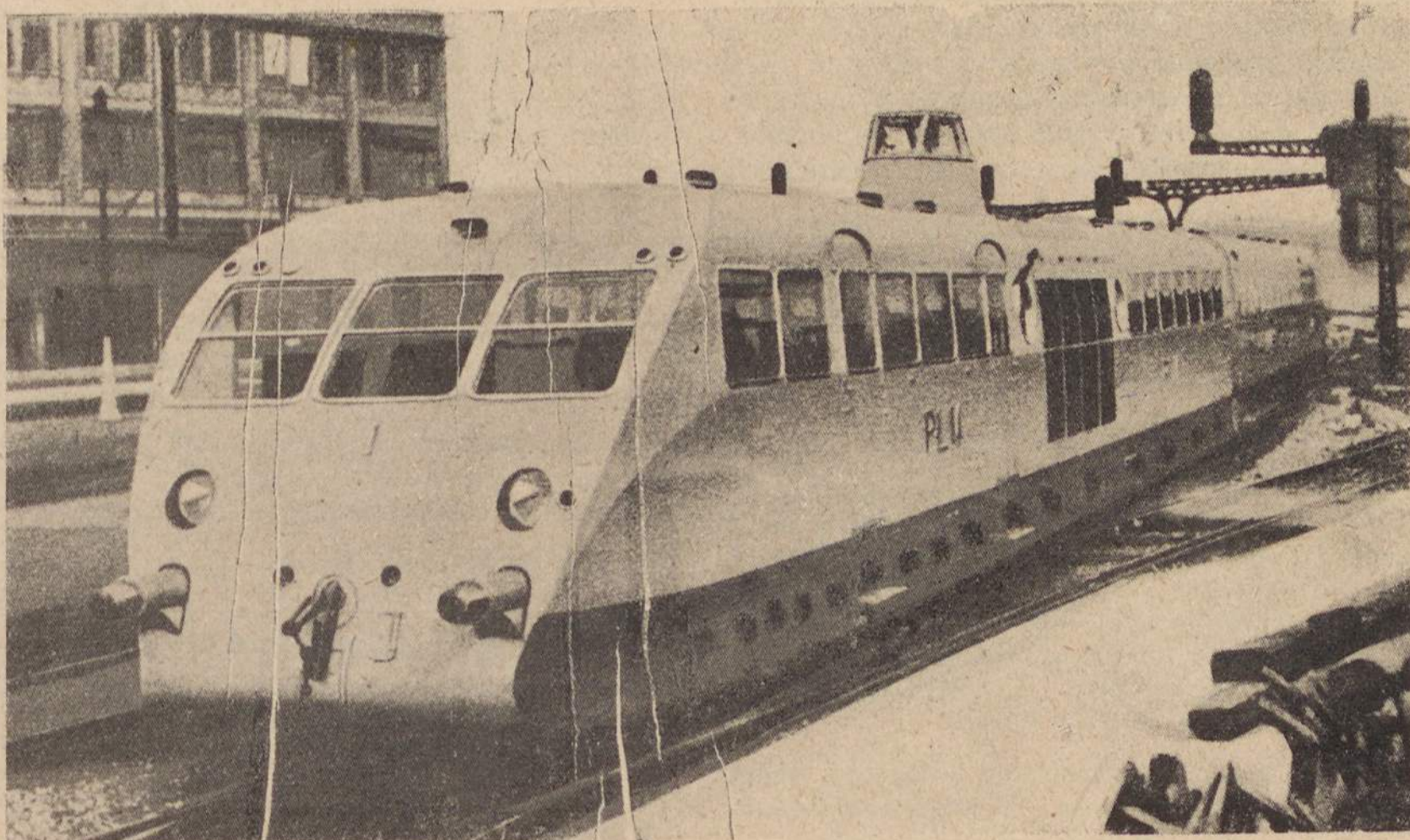
Realce-se contudo o que esta iniciativa teve de simpática e que os seus organizadores, pelo êxito alcançado, se disponham a repetir a obra realizada porque sem dúvida maior será a colheita de lisonjas, por esta boa manifestação de arte popular que prova a vitalidade dum núcleo artístico para se animar a mais arriscadas demonstrações.

A propósito elucidaremos os nossos leitores que, por circunstância casual, e que não deixa de ser interessante registar-se, a abertura desta exposição coincidiu com a do III Salon dos Operários da Imprensa francesa que, como as anteriores alcançou um verdadeiro sucesso com a apresentação de magníficos desenhos a pastel, aguarelas, óleos, e miniaturas à pena, cópias de iluminuras e fotografia colorida.

Hurrah! pois, pelos operários gráficos que sabem dignificar a sua profissão elevando-se no nível cultural pela prática efectiva de belas extenirizações da arte.

A L E X A N D R E S E T T A S

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==  
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==



O auto-rail duplo „BUGATTI” logo depois de concluidas as experiências e ao chegar à estação de Lyon



# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Janeiro de 1898



## Tracção electrica em Lisboa

Está já aprovado pela camara de Lisboa o contracto com a «Companhia Carris de Ferro» para o estabelecimento da tracção electrica por toda a cidade, nas linhas que a companhia já tem em exploração e em varias outras que, de conjuncto lhe foram concedidas, formando uma rede total de 26 kilometros.

O parecer da commissão de viação encarregada de estudar o assumpto foi apresentado em sessão de 5 do corrente pelo relator o sr. Martinho Guimarães e pelo mesmo sr. pedida a urgencia da discussão que — já se vê — foi logo concedida porque em negocios d'estes o accordô dos nossos edis é o mais completo...

Um vereador, mais evidente, o sr. Patrocínio Marques, pediu, ao menos, que o parecer fosse impresso, distribuido e discutido em sessão proxima, mas o seu voto ficou isolado e com muito breves explicações do relator e do sr. Moita Veiga, a approvação não se fez esperar ficando o projecto approved quasi sem opposição, porque só o sr. Marques declarou que desejava que a companhia desse mais de 100 contos.

Com effeito, foi por esta quantia que a camara alienou todas as ruas da capital e por um espaço de 99 annos.

Quer dizer, que a camara, exorbitando das suas attribuições, manietou as que lhe succederem durante um seculo, impedindo-as de tratar de qualquer melhoramento na capital, não só no sentido da sua viação como mesmo nas suas edificações, porque um contracto em taes condições e por longo praso, será sempre um estorvo e, quem sabe se mais tarde tal systema de viação se tornará por tal forma incommodo e prejudicial que outra camara tenha que resgatar por quantiosa somma a concessão que a actual camera levianamente deu por... um prato de lençulas.

Realmente quando o problema da viação urbana em commum está sendo estudado por centenares de especialistas em todos os paizes; quando cada dia se apresenta uma nova solução e ninguém pode prevêr qual será o melhor systema, que o consenso dos competentes proclamará; quando, em todas as capitais da Europa tam sido recusada a adopção do systema de trolley quando na propria America elle está condemnado e intimadas as companhias a substituí-lo n'um breve praso, fazer uma concessão tão larga em todos os sentidos, é uma tal prova de insensatez que só a nossa camara seria capaz de a dar!

Não somos inimigos da Companhia Carris de Ferro, não desejamos estorvar que ella melhore o seu serviço, não desconhecemos, por experiencia propria, as vantagens que offerece ao publico o systema de tracção electrica, em determinadas linhas em condições especiaes.

Mas o que não podemos admitir sem protesto é que tal concessão se fizesse *por um seculo* (!) para toda a rede da cidade e com taes garantias que bem se pode dizer que a capital portugueza foi passada, das mãos dos representantes dos seus muncipes, para as d'uma companhia que, para mais, sendo estrangeira fará enviar para fora do paiz todo o lucro que d'essa concessão tirar, empobrecendo-nos ainda mais com a exportação de ouro, reunindo bago a bago o custo dos bilhetes que o publico paga para o mandar para além das fronteiras.

Se, em breves annos, apparecer outra empreza, portugueza ou estrangeira, que offereça a installação de um serviço muito melhor ou mais commodo, ou menos perigoso, ou mais barato—e quem pode saber durante 99 annos o que appa-

recerá!—a futura camara não poderá facultar essa vantagem aos habitantes da cidade, que encontrará, acorrentada aos interesses privados de uma companhia estrangeira pela imprudencia leviana de quem não soube salvaguardar os direitos de todo o povo d'uma capital.

A concessão por vinte annos seria mais que bastante; seria condemnarmo-nos a durante um longo periodo, um systema de viação que já hoje é velho mas, ao menos no fim d'esse tempo, achando-nos atrasados, poderíamos conseguir egualar as outras cidades da europa, pela introducção dos mais modernos systemas de viação, então em uso.

Por 99 annos, porem, significa que no anno de 2.000 a nossa capital se achará na sua viação um seculo atraz de todas as do mundo, e sendo apontada por estas por este facto, é de esperar que a justiça da historia perpetuará a nome dos tristes vendilhões que a cederam a uma companhia, um seculo antes.

Não é pondo os proprios nomes ás novas ruas em glorificação de si mesmo mais viuperante, do que elogio — que os actuaes vereadores perpetuarão a sua memoria.

A assignatura do contracto—carris de ferro—leval'os-ha à posteridade, que os admirará como prototypos da inhabilidade do nosso tempo.

O peor será que, de envolta com elles, vae todo o povo da capital.

## Linhas Portuguezas

**Caminho de ferro do Algarve.**—Consta ao nosso collega *Diario de Noticias* que ha já tres propostas, duas de empresas estrangeiras e uma portugueza, para a construcção d'este caminho de ferro. E' o que se chama accordar cêdo.

**Ascensor Municipio-Bibliotheca.**—Inaugurou-se na segunda feira o novo serviço d'este ascensor, um dos que mais utilidade e commodidade offerecem ao publico, por encurtar consideravelmente a distancia entre a praça do Municipio e o centro do Chiado.

O motor é hoje a vapor, e d'elle já o eximio constructor d'aquelle trabalho, o nosso amigo Raul Mesnier, aqui deu desenvolvida noticia.

Assistimos á primeira experiencia e depois d'isso bastante nos temos aproveitado d'este meio de transporte para por experiencia podermos assegurar-nos do seu bom funcionamento.

**Mais ascensores.**—Já deu entrada no ministerio das obras publicas o processo sobre a concessão feita, pela camara municipal de Cintra, aos srs. Mesnier de Ponsard e e Sequeira Corte Real para a construcção e exploração de trem-vias por tracção animal, caminhos de ferro de via reduzida, funiculares, automotores, *trams* cabos e funiculares aereos, concessão que vae ser estudada pelo conselho superior de obras publicas.

**Ruo.**—A direcção da companhia dos caminhos de ferro da Zambesia, representada pelos srs. Carlos dos Santos, Couvreur, Parreira, Emygdio da Silva e conselheiro Augusto d'Araujo, tem tido conferencias com o sr. ministro da marinha, acerca do projecto para a construcção do caminho de ferro do Ruio, que está pendente da approvação do parlamento.

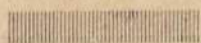
## RAFAEL, LOPES, L.<sup>DA</sup>

Ferragens e Ferramentas—Louças de ferro esmaltado e estanhado — Zinco, estanho e chumbo —  
Redes de Arame — Tornos e Engenho de furar —  
Mangueiras e artigos de borracha — Arame de bicos, etc. — Cabo de arame e apetrechos maritimos  
**R. de S. Paulo, 43 a 47-T. dos Remolares, 50 e 52**  
Telefone 2 6938 **LISBOA**



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS



O «Diário do Governo», n.º 9, III série, de 12 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Agencia Geral das Colónias

### Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

#### CONCURSO

Os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique anunciam que foi adiado para as quinze horas do dia 24 de Janeiro de 1938 o concurso referente ao fornecimento do seguinte material de via, que estava incluído no concurso a que se refere o anúncio de 9 de Outubro de 1937, publicado no «Diário do Governo» de 8 de Dezembro de 1937:

##### Para o Lumbo

- 25:800 carris de 12 metros, de 30 kg/m.
- 480 carris de 11<sup>m</sup>,92, de 30 kg/m.
- 11 mudanças de via, direitas.
- 11 mudanças de via, esquerdas.
- 23:000 pares de *éclisses*.
- 92:000 parafusos de junta com anilha de mola.
- 1.320:000 *tirefonds*.

##### Para Lourenço Marques

- 2:500 carris de 12 metros, de 30 kg/m.
- 50 cróximas 1:9 em aço manganés para ligação a carris de 60 libras por jarda.
- 2:500 pares de *éclisses* (material de 30 quilogramas).
- 250 pares de *éclisses* para juntas isoladas, para carris de 80 libras por jarda.
- 250 pares idem para juntas isoladas, para carris de 90 libras por jarda.
- 10:000 parafusos de junta, com anilha de mola.
- 150:000 *tirefonds*.

O caderno de encargos, programa de concurso e modelo da proposta encontram-se patentes ao público todos os dias úteis, durante as horas de expediente, na Direcção Geral de Fomento Colonial, Repartição de Obras Públicas, Portos e e Viação, e nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, em Lourenço Marques, e na Agência Geral das Colónias, Rua da Prata, 34, Lisboa.

Está conforme — Agência Geral das Colónias, 8 de Janeiro de 1938. — O Agente Geral, interino, *Júlio Caiola*.

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 7, III série, de 10 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de 30 dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e

Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Eduardo, agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, reformado n.º 1:402, falecido em 5 de Junho de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Maria Antónia, viúva do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

(Minho e Douro)

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Augusto Silva, inspector reformado, falecido em 30 de Novembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data Maria Teresa Gonçalves Ferreira, Amélia Ferreira da Silva e Aurora Ferreira da Silva, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Cassiano Augusto da Fonseca, agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, falecido em 16 de Agosto, à qual se habilita, nesta data, Olinda Augusta Ferreira, viúva do aludido agente.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

#### EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Carlos Pinto de Oliveira, agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, falecido em 21 de Outubro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Adosinda da Silva Andrade, Georgina Maria de Oliveira, Maria Amélia Pinto de Oliveira e Aurora da Silva Oliveira, viúva e filhas do aludido agente.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de António Diogo, guarda de estação, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 1:818, reformado n.º 741, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Maria Rosa Diogo, viúva.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.



## Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

## Repartição dos Serviços Gerais

## Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Nova lista, rectificada, de antiguidade dos funcionários dos quadros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referida a 31 de Dezembro de 1936 nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931

Número de ordem	Nomes e categorias	Classe	Antiguidade	
			No actual quadro	Na actual categoria ou classe
			Núm. de dias	Núm. de dias
Quadro permanente				
Director geral:				
1	Rogério Vasco Ramalho . . . . .	—	287	287
Engenheiros chefes de repartição:				
1	José Cromwell Camossa Pinto . . . . .	Civil de 1. <sup>a</sup>	366	366
2	Rodrigo Severiano do Vale Monteiro . . . . .	»	366	366
3	Júlio José dos Santos . . . . .	Civil de 2. <sup>a</sup>	366	366
4	Ernesto de Oliveira Rocha. . . . .	Mecânico de 2. <sup>a</sup>	366	366
Secretário do Fundo especial de caminhos de ferro:				
1	Dr. João de Matos Rodrigues . . . . .		366	366
Engenheiros:				
1	Hermínio Soares da Costa e Sousa (r) . . . . .	Civil de 1. <sup>a</sup>	366	4:000
2	Luiz Gonzaga Wanzeller Pereira Cabral (a) . . . . .	»	366	1:646
3	Diogo Neff Sobral (a) . . . . .	»	366	1:195
—	Zacarias José de Santana (b) . . . . .	»	—	—
—	Flávio Augusto Marinho Pais (b) . . . . .	»	—	—
1	Mário Dias Trigo . . . . .	Civil de 2. <sup>a</sup>	366	366
2	Manuel Gonçalves Malhado Júnior . . . . .	»	366	566
3	José Chedas Bogarim . . . . .	»	366	366
4	João Exaltação Cunha . . . . .	»	366	366
5	José Júlio Martins Nogueira Soares . . . . .	»	366	366
6	Vago. . . . .	»	—	—
—	António Avelar Ruas (b) . . . . .	»	—	—
—	Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior (b) . . . . .	»	—	—
—	Albino da Silva Aroso (b) . . . . .	»	—	—
1	Joaquim de Araújo Franqueira (c) . . . . .	Civil de 3. <sup>a</sup>	366	366
2	Flávio José da Costa Borges (c) . . . . .	»	366	366
3	Vago (d) . . . . .	»	—	—
4	Vago (d) . . . . .	»	—	—
5	Vago (d) . . . . .	»	—	—
6	Vago (d) . . . . .	»	—	—
7	Vago (d) . . . . .	»	—	—
8	Vago (d) . . . . .	»	—	—
9	Vago (d) . . . . .	»	—	—
Engenheiros mecânicos, industriais ou de minas:				
1	Vago. . . . .	1. <sup>a</sup>	—	—
1	Luiz da Costa . . . . .	Minas de 2. <sup>a</sup>	366	366
2	Jaime Augusto Ferreira. . . . .	Industrial de 2. <sup>a</sup>	366	366
3	Eugénio de Campos Amaral (e) . . . . .	Minas de 2. <sup>a</sup>	366	366
1	José de Moura Feio Terenas (f) . . . . .	Industrial de 3. <sup>a</sup>	366	366
2	Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca . . . . .	»	366	366
3	Vago. . . . .	»	—	—
4	Vago. . . . .	»	—	—
Engenheiros electrotécnicos:				
1	António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento . . . . .	2. <sup>a</sup>	366	366
1	Joaquim Camilo Fernandes Álvares . . . . .	3. <sup>a</sup>	366	366
Arquitecto:				
1	António Pereira Pinto Bravo . . . . .	3. <sup>a</sup>	366	366
Condutores de exploração:				
1	Vago. . . . .	1. <sup>a</sup>	—	—
2	Vago . . . . .	»	—	—
1	Vago (d) . . . . .	2. <sup>a</sup>	—	—
2	Vago (d) . . . . .	»	—	—
3	Vago (d) . . . . .	»	—	—
4	Vago (d) . . . . .	»	—	—
5	Vago (d) . . . . .	»	—	—
6	Vago (d) . . . . .	»	—	—



Número de ordem	Nomes e categorias	Classe	Antiguidade	
			No actual quadro	Na actual categoria ou classe
			Núm. de dias	Núm. de dias
1	Joaquim Pedro Ferreira Júnior (f)	3. <sup>a</sup>	366	366
2	José Manuel Vieira de Barros.	»	366	366
3	Artur da Silva.	»	316	316
4	Vago (d)	»	—	—
5	Vago (d)	»	—	—
6	Vago (d)	»	—	—
7	Vago (d)	»	—	—
8	Vago (d)	»	—	—
9	Vago (d)	»	—	—
Consultorios jurídicos :				
1	José Paulo Barbosa Serrão Marreiros	—	366	398
2	José Francisco Teixeira de Azevedo	—	366	398
3	Mário Malheiro Reimão Nogueira	—	366	366
Médicos :				
1	José Joaquim Marques da Silva Araújo.	—	366	366
2	José Gonçalves Vaz	—	366	366
Desenhadores :				
1	Artur da Fonseca.	1. <sup>a</sup>	366	366
1	Raúl Guedes de Matos (f)	2. <sup>a</sup>	366	366
2	Raúl Mesnier de Ponsard (f)	»	366	366
1	António Ferro Pontes (f)	3. <sup>a</sup>	366	366
2	Albino Machado da Encarnação (f)	»	366	366
3	José Gonçalves Diniz (f)	»	366	366
Pagador :				
1	Luiz Ferreira Lima	1. <sup>a</sup>	366	9.559
Chefes de secção :				
1	Óscar Amâncio da Cruz e Sousa (g), (s)	—	366	4.761
2	Luiz César das Neves (h), (s)	—	366	4.618
3	Pedro Domingos Baúto Félix	—	362	6.364
4	Vago	—	—	—
Primeiros oficiais :				
1	Heitor de Carvalho (i), (s)	—	366	3.438
2	Raúl Machado Lopes de Barros (i), (s)	—	366	3.436
3	Luiz César de Lemos (i), (s)	—	353	3.338
4	José Maria da Cunha (i), (s)	—	366	898
5	Vago.	—	—	—
Segundos oficiais :				
1	José Ferreira (f), (p)	—	366	4.942
2	Francisco José Nobre Biscaia (f), (q)	—	366	4.619
3	Júlio Emilio Moreira Marques.	—	366	3.484
4	Demóstenes Freitas Remeu de Oliveira.	—	366	3.469
5	José Amorim Pinto Serra	—	366	3.438
6	António Pinto Serra	—	358	3.419
7	João Veríssimo de Sousa Neves	—	356	3.143
8	Armando Godolfim de Matos Cordeiro	—	366	2.822
9	Hélio Rodrigues Gonçalves	—	366	898
Terceiros oficiais :				
1	Caetano Augusto de Matos.	—	366	3.516
2	António Augusto de Freitas da Luz Maltês.	—	366	3.510
3	Emílio Barbosa Estácio.	—	366	3.509
4	Fernando Araújo Alegria	—	366	3.500
5	António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva	—	366	3.500
6	Agostinho Bastos da Silva	—	366	3.500
7	António Luciano Pelengana	—	366	3.500
8	Emídio Pereira dos Reis.	—	366	3.499
9	Augusto César das Neves	—	366	3.498
10	Mário de Sousa	—	366	3.490
11	Mário da Conceição Vital	—	366	3.490
12	Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre	—	366	3.462
13	Vitor Manuel Braz da Palma	—	366	3.438
14	António Rodrigues Zurrapa	—	366	3.422
Escriturários :				
1	José Mendes Pereira (i), (s)	1. <sup>a</sup>	366	898
2	Eliseu Piteira de Almeida Martins (f)	»	366	366



Número de ordem	Nomes e categorias	Classe	Antiguidade	
			No actual quadro	Na actual categoria ou classe
			Núm. de dias	Núm. de dias
3	Joaquim Coelho dos Santos (f)	1. <sup>a</sup>	366	366
4	Jaime da Costa Simões (f)	»	366	366
5	Alvaro Rodrigues de Mira (f)	»	364	364
6	António Marques Antunes (f)	»	353	353
7	Henrique José de Sousa Rodrigues (f)	»	352	352
1	José Filipe.	2. <sup>a</sup>	366	1.249
2	Artur Pereira	»	299	426
3	António Gonçalves Areias (f)	»	366	366
4	António de Sousa Bandeira (f)	»	366	366
5	Francisco José Pulido (f)	»	366	366
6	Margarida Estrêla Soares Leite (f)	»	366	366
7	Carlos Augusto de Almeida.	»	366	360
8	Berta Margarida Bravo Rodrigues (c)	»	366	366
9	António Lagos.	»	268	268
10	Luiz Filipe da Silva (k)	»	—	—
Dactilógrafas:				
1	Mariana Desdémona Príncipe	—	362	6.516
2	Isaura Amália Vieira Côrte Real	—	366	6.420
3	Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira	—	248	5.642
4	Carlota Teixeira	—	314	3.605
5	Maria Luiza Teriaga Leão.	—	362	3.496
6	Ester da Purificação Machado Trindade Fontes	—	346	3.342
7	Beatriz Herculano Amado Trindade Horta	—	290	2.862
8	Ana Maria da Silva Paranhos de Mira	—	362	362
Contínuos:				
1	Manuel das Neves (l)	1. <sup>a</sup>	366	6.544
2	João Firmino Rocha.	»	366	3.776
3	João António Calçador.	»	366	3.539
4	Júlio de Almeida	»	366	3.529
1	Adriano Lopes de Abreu Castelo (m), (s)	2. <sup>a</sup>	180	4.930
2	Júlio Fernandes	»	366	3.788
3	Joaquim Henriques de Lemos.	»	366	3.537
4	Júlio Augusto	»	366	3.537
5	José das Neves	»	366	3.486
6	António Vieira.	»	261	261
Serventes:				
1	Francisco Moraes Ferreira (n).	—	164	164
2	José Ferreira da Silva Amorim Júnior	—	164	164
3	Joana da Silva Amorim (n)	—	164	164
4	Vago.	—	—	—
Engenheiros:				
—	Francisco Tristão Ferreira de Almeida (b), (o)	—	—	—
—	Ricardo Gaioso de Penha Garcia (b), (o)	—	—	—
Chefe de secção.				
—	Joaquim Cândido Padeira Júnior (b), (o).	—	—	—
Quadro transitório				
Condutores de via e obras (artigos 56.º e 57.º do decreto-lei n.º 26:117):				
1	David Ribeiro.	1. <sup>a</sup>	366	366
2	Caetano Alberto da Cruz Jorge Ribeiro	»	366	366
3	Artur José da Silva Campos	»	366	366
4	Vago.	»	—	—
1	Alfredo Moreira do Amaral	2. <sup>a</sup>	366	366
2	José Coelho de Vasconcelos Faria	»	366	366
Condutores de material circulante (artigos 56.º e 57.º do decreto-lei n.º 26:117):				
1	Salvador de Almeida.	—	366	366
2	António Nunes Correia.	—	366	366
Sub-inspector de exploração (artigos 56.º e 57.º do decreto-lei n.º 26:117):				
1	José Maria Marques de Almeida	—	366	366



Número de ordem	Nomes e categorias	Classe	Antiguidade	
			No actual quadro	Na actual categoria ou classe
			Núm. de dias	Núm. de dias
Adjuntos de Inspeção de Exploração (artigos 56.º e 57.º do decreto-lei n.º 26:117):				
1	Franklin Lamas . . . . .	—	366	366
2	Raúl Esteves dos Santos . . . . .	—	366	366
3	António Augusto Pereira de Casiro. . . . .	—	366	366
4	Henrique de Albuquerque Ramos . . . . .	—	366	366
5	Alberto Pereira Lima . . . . .	—	366	366
6	Emídio Carlos Loureiro. . . . .	—	366	366
7	José Maria da Silva Pereira . . . . .	—	366	366
8	Alberico de Almeida Gomes . . . . .	—	366	366
9	António Nunes Artiaga . . . . .	—	366	366
10	João Correia de Figueiredo . . . . .	—	366	366
11	Abel Pais de Sousa . . . . .	—	366	366
Fiscais de exploração e de via e obras (artigos 56.º e 63.º do decreto-lei n.º 26:117):				
1	Américo Augusto . . . . .	1.ª	366	366
2	Manuel Furtado Garcia . . . . .	»	366	366
3	Eugénio Marques. . . . .	»	366	366
4	Salazar da Conceição Ferreira Palma . . . . .	»	366	366
5	Francisco da Cruz Rafael Malhado . . . . .	»	366	366
6	Eduardo Augusto da Costa Santos . . . . .	»	366	366
7	Vagos . . . . .	»	—	—
12	Jacinto Ventura dos Santos . . . . .	2.ª	366	366
1	Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos. . . . .	»	366	366
2	Domingos Meireles de Sousa . . . . .	»	366	366
3	Avelino Vaz . . . . .	»	366	366
4	Artur de Freitas . . . . .	»	366	366
5	Alfredo José da Luz. . . . .	»	366	366
6	António Bergano Fialho Prego . . . . .	»	366	366
7	António Moreno Lagarto Júnior . . . . .	»	366	366
8	Francisco de Castro Freire . . . . .	»	366	366
9	João da Silva Alvaro. . . . .	»	366	366
10	Fernando Pinto da Mota . . . . .	»	366	366
11	Manuel Ferreira . . . . .	»	366	366
12	Jaime de Azevedo Pinto . . . . .	»	366	366
13	Manuel António Peneque Júnior. . . . .	»	366	366
14	Manuel António Júnior . . . . .	»	364	364
15	Henrique Pedrosa de Aguiar . . . . .	»	359	359
Agentes técnicos de engenharia na situação de licença ilimitada, nos termos do artigo 50.º do decreto-lei n.º 26:117:				
1	Manuel Antunes de Almeida . . . . .	2.ª	—	—
2	José Ribeiro da Silva Lima Júnior . . . . .	»	—	—
1	Jaime Jacinto Galo . . . . .	3.ª	—	—
2	António Augusto Gouveia . . . . .	»	—	—
3	Anibal Soares Ribeiro . . . . .	»	—	—
4	Francisco António Lima . . . . .	»	—	—
Aposentados (Quadro transitório)				
Condutor de via e obras:				
—	Rodrigo Guerra Álvares Cabral . . . . .	—	—	—
Fiscais:				
—	Alexandre Mendes Martins. . . . .	1.ª	—	—
—	José Augusto . . . . .	»	—	—
—	João Maria Varregoso . . . . .	3.ª	—	—
—	António dos Santos Barata. . . . .	»	—	—
—	Vitorino Teófilo Lourenço. . . . .	»	—	—
—	Manuel Carlos do Vale . . . . .	»	—	—
—	José Eduardo dos Santos . . . . .	»	—	—
—	José Pinto da Costa . . . . .	»	—	—
—	José Vaz de Figueiredo . . . . .	»	—	—
—	Joaquim Ferreira. . . . .	»	—	—
(Quadro permanente)				
Escriturário:				
—	António Rodrigues Pinto . . . . .	—	—	—

**Observações:**

- (a) Conta na actual classe o número de dias que lhe cabiam em 31 de Dezembro de 1935.  
 (b) Licença ilimitada, Colocado ao abrigo do artigo 50.º do decreto-lei n.º 26:117.



- (c) Contratado, nos termos do artigo 46.º do decreto-lei n.º 26:117.  
 (d) Lugar a preencher nos termos do artigo 65.º do decreto-lei n.º 26:117.  
 (e) Tem o curso de engenheiro civil e de minas.  
 (f) Colocado no quadro, nos termos de artigo 8.º do decreto-lei n.º 26:117.  
 (g) Era anteriormente inspector de contabilidade e equiparado a chefe de repartição, nos termos do § 3.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 24:136, de 4 de Julho de 1934. Conta-se-lhe na actual categoria o número de dias de antiguidade desde 6 de Novembro de 1923, data em que foi promovido a chefe de secção.  
 (h) Era anteriormente chefe de repartição. Conta-se-lhe na actual categoria o número de dias de antiguidade desde 10 de Maio de 1924, data da sua primitiva antiguidade de secção.  
 (i) Era anteriormente chefe de secção. Conta-se-lhe a antiguidade desde a promoção a chefe de secção.  
 (j) Era terceiro official. Conta-se-lhe a antiguidade a nomeação de terceiro official.  
 (k) Julgado incapaz de serviço em 21 de Setembro.  
 (l) Era chefe do pessoal menor. Conta-se-lhe a antiguidade desde a promoção à referida categoria.  
 (m) Era contínuo de 1.ª classe. Conta-se-lhe a antiguidade desde a primitiva nomeação para contínuo de 2.ª classe.  
 (n) Contratado ao abrigo do artigo 6.º do decreto n.º 26:115 e do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26:117.  
 (o) Ainda não classificado, nos termos do artigo 8.º do decreto n.º 26:177, visto a sua distribuição, nos termos do artigo 50.º do decreto-lei n.º 26:117, só ter sido feita em adicional, publicada no «Diário do Governo» n.º 67, 2.ª série, de 22 de Março de 1937.  
 (p) Conta-se-lhe a antiguidade desde a data da promoção a chefe de secção.  
 (q) Conta-se-lhe a antiguidade desde a data da promoção a primeiro official chefe de secção.  
 (r) Conta-se-lhe a antiguidade desde a promoção a engenheiro industrial de 1.ª classe.  
 (s) Nos termos do artigo 7.º do decretos-lei n.º 26:115.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 30 de Dezembro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

## “Técnica”

O interessante artigo que noutro lugar publicamos com o título «A construção da ponte sobre o Tejo em frente de Lisboa», da autoria da ilustre engenheiro civil sr. Afonso Zuzarte de Mendonça é transcrito com a devida vénia da *Técnica*, revista de engenharia dos alunos do Instituto Superior Técnico.

## CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

### MOÇAMBIQUE

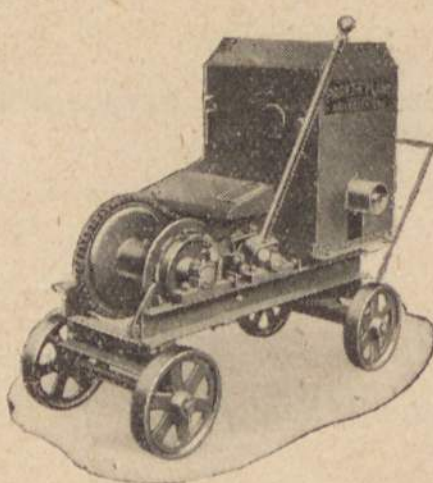
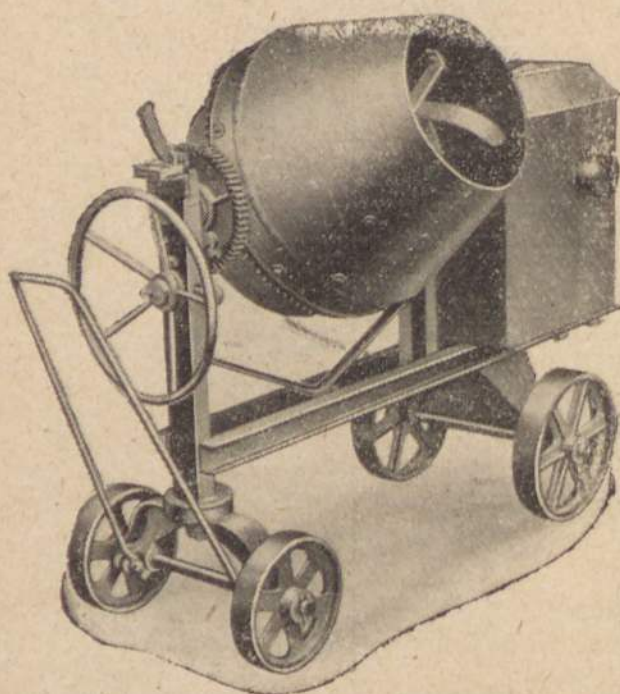
*Material em concurso* — Além do material discriminado no concurso aberto para os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique, foi adicionado mais o seguinte:

Para o caminho de ferro de Moçambique (renovação da linha): 3.500 carris de 12 metros de comprimento, a 30 quilogramas por metro; 5 mudanças de via, direitas, completas, para material de 30 quilogramas por metro; 5 mudanças de via, esquerdas, completas para material de 30 quilogramas por metro. Este material deve ser entregue no Lumbo. Para o caminho de ferro de Lourenço Marques (alargamento das linhas do porto e renovação):

2.500 carris de 12 metros de comprimento, a 30 quilogramas por metro; 2.500 pares de *éclises*, para carris de 30 quilogramas; 10.000 parafusos de junta com anilhas de mola; 150.000 *tirrfonds*; 50 croximas 1/9, de aço vazado ao manganês.

### Guinchos-Elevadores PARKER

(aparelho para elevar cargas rapidamente e economicamente a várias alturas)



Carros de mão, em Forquilhas, Pás, Picaretas e outro material de construção

### Batoneiras PARKER

DEPOSITÁRIOS:

HERBERT CASSELS JUNIOR

Avenida 24 de Julho, 56 — Telef. 2 3 7 4 3

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!