

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

# 1284

## JUNHO 1941

## A N O L I I I

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



SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES  
General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Baía do Funchal . . . . .	303
Caminho de Ferro do Mondego, por José Lucas Coelho dos Reis	305
General Fernando Borges . . . . .	306
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	307
Ateneu Ferroviário . . . . .	309
Há 50 anos . . . . .	311
Imprensa . . . . .	311
No Jardim Zoológico, por A. Cunha Corrêa . . . . .	312
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho, . . . . .	313
Os nossos mortos . . . . .	314
Parte Oficial . . . . .	315







BAÍA DO FUNCHAL



# Caminho de Ferro da Mondego

## Linha de Arganil—Coimbra a Lousã—e de Lousã a Serpins

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

ARQUIVO  
CP  
HISTÓRICO

### IV

É certo que a linha Coimbra a Lousã — e de Lousã a Serpins tem feito afluir um certo tráfego à linha do Norte, convencidos estamos, porém, de que êsse tráfego teria afluído da mesma forma a esta linha por intermédio da tracção animal e da camionagem, se não existisse a referida linha Coimbra a Lousã — e de Lousã a Serpins, visto que a distância é relativamente curta, sendo apenas de 35 quilómetros, até ao ponto mais afastado.

Nestes artigos anteriores, ficou plenamente provado que a exploração da linha Coimbra a Lousã — e de Lousã a Serpins é anti-económica, e portanto prejudicial aos interesses da Nação, e muito especialmente da C. P., que sofre com a sua exploração um prejuízo anual muito aproximado a mil e duzentos contos, quantia esta que daria para distribuir uma remuneração, ainda que modesta, ao capital accionista.

Por tôdas as razões apontadas, entendeu o autor dêstes artigos que devia apresentar (como apresentou) na Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que se realizou em Junho de 1936, conjuntamente com outros accionistas, a seguinte proposta:

«Ao Senhor Presidente da Assembleia Geral dos Caminhos de Ferro Portugueses, por intermédio dos Conselhos de Administração e Fiscal da mesma Companhia.

Pelo contrato de 22 de Novembro de 1904 efectuado com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego, a exploração da linha Coimbra a Lousã começou a ser feita pela nossa companhia em harmonia com as bases estabelecidas no referido contrato, exploração que segundo a condição 10.<sup>a</sup> continuaria depois dos primeiros 25 anos, até a extinção do passivo da Companhia do Mondego.

Pela leitura dêste contrato, verifica-se imediatamente que os interesses da nossa Companhia não foram bem acautelados, e tanto assim, que desde o primeiro ano, a exploração desta linha deu sempre prejuízo, prejuízo que desde 1906 a 1919 foi superior a 500 contos (moeda forte) e de 1920 até à data

ultrapassa em muito 12 mil contos, da nossa moeda depreciada.

Em 30 de Abril de 1924, novo contrato é feito com a Companhia do Mondego para a exploração também do lanço de linha compreendido entre Lousã e a margem esquerda do rio Ceira, sem que da exploração dêste novo trôço, que se ia construir, resultasse qualquer benefício para a nossa Companhia, visto o seu coeficiente de exploração ser o mais elevado de todos os Caminhos de Ferro da Europa, porquanto tendo sido as receitas dêste trôço de linha no exercício de 1934 de 44.179\$25, as despesas foram de 255.056\$06, tendo havido portanto um excedente das despesas sobre as receitas de 210.876\$83, não se tendo justificado portanto a construção dêste lanço. Teria sido esta uma ocasião excelente a aproveitar e que não se aproveitou, para se ter modificado então o contrato de 22 de Novembro de 1904, que tão ruinoso estava sendo para a nossa Companhia.

Quási o mesmo sucede à linha de Coimbra a Lousã a que se refere o contrato de 22 de Novembro de 1904, pois tendo sido as receitas desta linha no mesmo ano de 1934 de 802.417\$67, as despesas atingiram, 1.469.131\$31, do que resultou um excedente de despesa sobre as receitas de 666.713\$64, a que há ainda a acrescentar 401.208\$35, importância respeitante a 50 % da receita bruta da linha, percentagem esta que a nossa Companhia, tem de dar à Companhia do Mondego, nos termos da alínea c) da condição 7.<sup>a</sup> do referido contrato.

O que é certo, é que enquanto a nossa Companhia tem sofrido e continua a sofrer prejuízos consideráveis com a exploração desta linha de escasso movimento, a Companhia do Mondego, com os 50 % da receita bruta distribui dividendo aos seus accionistas, tendo distribuído êste ano, referido ao exercício de 1935 uma remuneração de 8 % a 750 contos de capital accionista, dividendo que podia elevar a 30 % ou mais, e ainda fazer face a tôdas as despesas de administração da Companhia, se não tivesse os encargos de amortização e juro dos empréstimos contraídos para a construção do lanço da Lousã a Serpins.



# General FERNANDO BORGES

O sr. general Fernando Augusto Borges Júnior — distinto açoreano, natural da Ilha Terceira, foi nomeado recentemente para o cargo de ajudante-general do Exército, tendo deixado por isso o comando da 1.<sup>a</sup> Região Militar, onde revelou a mais alta compe-



tência. O sr. general Fernando Borges é uma das mais cultas e prestigiosas figuras do Exército Português e a política nacionalista teve sempre nêle um dos seus mais leais servidores. Respeitosa e cordealmente lhe enviamos os nossos sinceros cumprimentos de amizade.

Continuando assim como tudo faz prever a exploração desta linha, que devido ao seu fraco rendimento apresenta anualmente um excedente tão grande das despesas sobre as receitas, a boa razão parece indicar que o melhor seria talvez suprimi-la como se tem feito noutros países a ramais de escasso rendimento, substituindo-a por carreiras de camionetes e de camiões para o transporte colectivo de passageiros e de mercadorias, em condições a estabelecer com o govêrno, com manifesta vantagem para a cidade de Coimbra, porque acabaria a circulação de combóios de dia e de noite por dentro da parte mais linda da cidade, e por isso:

Considerando que nos termos da condição 7.<sup>a</sup> do contrato de 22 de Novembro de 1904, a exploração da linha de Coimbra a Lousã pode terminar por conta da nossa Companhia, desde que se extinga o passivo da Companhia do Mondego;

Considerando que o passivo da Companhia do Mondego sem os encargos resultantes da construção da linha de Lousã a Serpins, é relativamente diminuto, havendo portanto mais interêsse da parte da nossa Companhia em o extinguir, do que continuar com a sua exploração, que acarreta um prejuízo de cerca de mil contos por ano;

Considerando também, que segundo o § único do artigo 8.<sup>o</sup> do contrato de 30 de Abril de 1924, tem a nossa Companhia o direito de cessar a exploração do lanço da linha de Lousã a Serpins com o aviso prévio de 90 dias ao Govêrno e à Companhia do Mondego, desde que a receita seja insuficiente para fazer face às despesas da exploração, a

liquidar nas condições estabelecidas nos artigos sétimo e oitavo dêste contrato; Nos termos da última parte do artigo 43.<sup>o</sup> dos Estatutos propomos:

1.<sup>o</sup> — Que o Ex.<sup>mo</sup> Conselho de Administração da nossa Companhia proceda às negociações necessárias com a Companhia do Mondego para a elaboração de um novo contrato em substituição dos celebrados em 22 de Novembro de 1904 e 30 de Abril de 1924, de forma que a exploração da linha de Coimbra a Lousã e de Lousã a Serpins se faça em condições menos ruínas para a nossa Companhia.

2.<sup>o</sup> — Que no caso de não se chegar a um acôrdo satisfatório, se proceda às diligências necessárias no sentido de cessar a exploração de toda a linha por conta da nossa Companhia, no dia 31 de Dezembro do corrente ano;

3.<sup>o</sup> — Que do resultado a que se chegar antes de se firmar qualquer contrato, seja dado primeiro conhecimento aos accionistas da Companhia, em Assembleia geral extraordinária.

Lisboa, Junho de 1936. Os accionistas...

Não tendo esta proposta, que foi assinada pelo autor dêste artigo e por mais uns 13 ou 14 accionistas, recebido aprovação por parte do Conselho de Administração da Companhia, deu isso em resultado não chegar a ser discutida na referida Assembleia Geral.

É sempre bom que estas coisas fiquem registadas, para a história do Caminho de Ferro em Portugal.



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XXXIII — (Atrazado)

A E. T. transmitiu este comunicado do Comando da Real Fôrça Aérea: «Formações da Arma Aérea Sul-Africana bombardearam o caminho de ferro ao Norte de Diredauá, verificando-se terem atingido, directamente, várias pontes e os edifícios da estação ferroviária».

Diredauá fica situada no caminho de ferro de Addis-Ábeba a Djibuti, a quarenta quilómetros a Oeste de Harrar.

— Anuncia a E. T. que foi metralhado um comboio de tropas a cinquenta milhas a Leste de Addis-Ábeba. O maquinista e o fogueiro abandonaram a máquina e verificou-se, quando o comboio parava, que cinquenta ou sessenta soldados saltaram também das carruagens.

— A E. T. diz que novas informações relativas ao «raid» britânico a Colónia mostram que foram lançadas sobre o centro industrial da cidade muitas bombas explosivas de grande peso e utilizadas, também, bombas incendiárias. Apesar do espesso nevoeiro que envolvia a cidade, os pilotos britânicos, no regresso, distinguiram ainda, a 50 quilómetros de distância, o clarão dos incêndios desencadeados. Os maiores focos de incêndio localizavam-se nos cais de mercadorias e na estação de caminho de ferro, que conferem a Colónia a sua importância estratégica. Em vários outros bairros deram-se, também, incêndios, acompanhados de explosões intermitentes.

Embora as condições atmosféricas, em Düsseldorf, fôssem quasi tão desfavoráveis como em Colónia, alguns intervalos em que o céu clareou permitiram a observação precisa dos resultados. Um dos pilotos observou um enorme incêndio, perto da estação ferroviária do Meno, que era ampliado à medida que caíam novas bombas. Quando os aviadores britânicos terminaram o «raid», havia oito incêndios em plena actividade e com tendência a alargar.

— A E. T. comunica que morreram muitas centenas de militares japoneses, entre eles oficiais de elevada patente, quando o comboio que os transportava chocou com uma grande mina explosiva, perto de Chieh-Shier, na província de Chan-si.

Os guerrilheiros chineses, que tinham preparado a emboscada, atacaram os sobreviventes.

— Pela E. T. sabe-se que em Colónia foram provocados dois violentos incêndios junto dos cais ferroviários de mercadorias. Em Dusseldorf observou-se o clarão das explosões das bombas, na área onde foi localizada uma bateria, a Leste do Rheno e perto da estação central dos caminhos de ferro.

— Segundo a E. T. o chefe do governo e o ministro dos Negócios Estrangeiros da Iugoslávia no seu regresso, após a assinatura do pacto tripartido, procederam de forma a dar menos nas vistas do que quando da partida para Viena. O comboio em que viajavam parou nos subúrbios da cidade, numa pequena estação, pouco freqüentada, que se encontrava fortemente guardada, porque, evidentemente, se receavam manifestações violentas se os dois membros do governo fizessem a sua entrada na capital.

A R. A. F. e a aviação sul-africana continuam bombardeando as vias férreas da Etiópia. As últimas notícias do Médio-Oriente indicam que tanto a Real Fôrça Aérea como a aviação sul-africana concentram a sua acção sobre os caminhos de ferro dos territórios italianos. O comunicado do Quartel General da R. A. F. descreve assim as operações: «Na Africa Ocidental, formações de bombardeiros da R. A. F. e da aviação sul-africana, continuaram a efectuar duros ataques contra o caminho de ferro de Addis-Ábeba e Djibuti. Foram graves os estragos causados nas vias, material rolante e pontes. Entre Mieso e Awash uma formação bombardeou e metralhou cinco comboios, produzindo incêndios nos vagões. Os mesmos aparelhos atacaram também e causaram avarias a grande número de carros motorizados inimigos. Na estação de Bicket, foi bombardeado, em vôo mergulhante, e atingido repetidas vezes um comboio, e um outro que se encontrava no desvio, foi metralhado. Observou-se a queda de bombas nos edifícios da estação e na ponte de caminhos de ferro, situada a quinze milhas a Oeste de Gota. Bombardeiros sul-africanos bombardearam, violentamente, três comboios em Awash e outro a Oeste da cidade. Observou-se a queda de bombas sobre os objectivos, com produção de grandes estragos, e a estação também sofreu muito com o ataque».

— Uma notícia da E. T. diz que a aviação sul-africana continua nas suas operações contra a linha férrea e as comunicações entre Diré-Dauá e Awash. Um comboio, formado com quinze vagões, que seguia para Diré-Dauá, foi atingido por numerosas bombas. Em Urso, foi também atingido, directamente, por várias bombas, tanto na frente como na cauda, um outro comboio, que ficou separado em três partes. Outros comboios foram



igualmente atacados em Mieso e Awash. Num destes ataques, três vagões ficaram virados sobre a margem da linha. Em Metehara, nas proximidades de Addis-Abeba, foram alvejados a tiro de metralhadora vinte vagões e algumas formações de tropas.

—A U. P. diz que com a ocupação de Harrar, segunda cidade da Etiópia em extensão e importância, as tropas imperiais apoderaram-se do importante ponto estratégico que é a chave do caminho de ferro para a cidade de Diré-Dauá, situada a menos de trinta milhas. Dêste modo, e por ali poderão interceptar, virtualmente, a derradeira saída, por onde os exércitos italianos e os civis poderiam escapar-se de Addis-Abeba, assim como de toda a zona meridional da Etiópia.

—A D. N. B. diz que quando a Iugoslávia aderiu ao «eixo» o conde Ciano foi em combóio especial a Viena, dirigindo-se para o Grande Hotel, depois de passar revista à guarda de honra, na companhia de von Ribbentrop, que o fora aguardar. Pelas ruas, o ministro dos Negócios Estrangeiros da Itália foi aclamado pelo povo. Pouco depois parou na estação o combóio especial que trouxe os representantes iugoslavos: o chefe do governo, Tsvetkovitch, e o ministro dos Negócios Estrangeiros, Cincar Markovitch.

—A U. P. transmitiu que os círculos gregos de Belgrado desmentem as notícias postas a circular na Imprensa estrangeira, segundo as quais a Grécia avisara a Iugoslávia de que a passagem pelo seu território de vagões alemães selados com feridos, seria considerada pela Grécia um acto hostil.

—Por mais uma notícia da E. T. sabe-se que a aviação sul-africana voltou a atacar o caminho de ferro de Djibuti a Addis-Abeba. Na Eritreia e Abissínia foram continuamente bombardeadas tropas e posições inimigas em Keren. No ataque, que durou desde o amanhecer ao pôr do Sol, foram lançadas mais de dez toneladas de bombas. Mais ao Sul, bombardeiros da aviação sul-africana continuaram a bombardear o caminho de ferro de Djibuti a Addis-Abeba, entre Diré Dauá e Awash. Foi atingido, pelas bombas, um combóio, na estação de Arba, poucas milhas a leste de Awash, o qual sofreu consideráveis estragos.

—Segundo a E. T., em notícia acerca da guerra em Africa, um europeu disse que um bombardeamento realizado por formações da R. A. F., sobre uma concentração de tropas italianas, destruiu praticamente dois batalhões. Outro informou que a linha do caminho de ferro para Asmara está obstruída, em consequência dum ataque da R. A. F., de que resultou ir pelos ares um combóio carregado de munições de guerra.

—Comunica a E. T. que, na Etiópia, os aparelhos da aviação sul-africana continuaram a abrir caminho ao avanço das tropas britânicas. Foram

violentamente atacadas as comunicações inimigas por estrada e caminho de ferro entre Diré Dauá e Awash. Em Urso, foi atingido por muitas bombas um combóio de abastecimento que seguia em direcção a Diré Dauá. Foram atacados outros combóios em Mieso e em Awash. Num dos ataques ficaram derrubados sobre a via férrea alguns vagões. Foram metralhados vinte camiões que transportavam tropas em Metahara, perto de Addis-Abeba. Depois do ataque a transportes motorizados, em Awash, distinguiram-se vários incêndios.

—Sabe-se pela E. T. que Diré-Dauá, cidade importante no caminho de ferro de Addis-Abeba a Djibuti foi novamente bombardeada pela R. A. F.

—Comunica a E. T. que o caminho de ferro e a estação de Asmara foram submetidos a violentos ataques durante os quais os «caças» ingleses travaram luta com aparelhos inimigos «CR-42», abatendo, em chamas, dois deles. Na região de Gondar declararam-se incêndios nos edifícios, depois do ataque feito pelos bombardeiros da R. A. F. a quartéis e depósitos. Os bombardeiros da aviação sul-africana atacaram combóios no caminho de ferro de Djibuti a Addis-Abeba, destruindo, pelo menos, um deles, que se incendiou depois de ter sido atingido por uma salva de bombas. Uma formação de bombardeiros da R. A. F. também atacou, a tiro de metralhadora, combóios em Afden e Gota e bombardeou e metralhou uma grande concentração de transportes motorizados inimigos na estrada entre Urso e Awash.

—A U. P. declara que as autoridades militares britânicas informam que numerosas mulheres e crianças italianas têm partido, em combóio, de Addis-Abeba para Djibuti. Acrescentam que as tropas inglesas que ocuparam Jijiga avançam sobre Harrar, com importantes efectivos e ameaçam cortar o caminho de ferro Addis-Abeba-Djibuti, razão pela qual as autoridades italianas resolveram mandar evacuar a população não combatente da capital etiope, antes que aquela via fique interceptada.

—Diz a E. T. que num ataque de aviões ingleses, dois combóios formados na estação de Urso foram inteiramente destruídos pelas salvas de bombas. Este ataque deu-se a algumas milhas a Oeste de Diré-Dauá. Uma destas salvas atingiu em cheio a cauda de um dos combóios, tendo caído muitas bombas sobre a via férrea.

—Pela U. P. anuncia-se, oficialmente, que ficam suspensos, por tempo indefinido, os combóios de passageiros, em toda a Iugoslávia, afim de ficarem livres as linhas para o serviço de combóios militares. O tráfego ferroviário passa a ficar sob as ordens das autoridades militares. Nas linhas que irradiam da capital circulará apenas um combóio de passageiros por dia.



# Ateneu Ferroviária

ESTA agremiação cultural dos ferroviários da C. P. é constituída por um honroso núcleo de boas vontades que se congregam para manter em apreciável nível de simpatia uma benquista classe, de créditos já suficientemente comprovados, cuja acção bem definida a faz gozar de evidente prestígio entre as suas congéneres.

De facto, cada vez se acentua mais o valor intrínseco do plano de capacidades em que se integra o Ateneu, graças à proficiente competência directiva de quem lhe guia os destinos, à frente dos quais está Mário de Sousa Diniz, pessoa inteligente e em extremo devotada à colectividade.

É demais conhecido o índice da acção associativa do Ateneu Ferroviário, quer nas diversas modalidades da feição desportiva a que se tem dedicado, quer nas esplêndidas exhibições da sua apreciável banda de música, quer nos seus cursos, onde a instrução é ministrada aos associados e a seus filhos, quer ainda na organização de conferências com temas elaborados por nomes de incontestado valor e em tudo o mais que torna o Ateneu um grupo activo de cultura e recreio muito acima da vulgaridade comum.

Assim, continuando nas suas demonstrações de actividade, realizou o seu grupo cénico no dia 11 do passado mês de Maio, no Teatro Rosa Damasceno, em Santarém, um espectáculo de benefício a favor do Dispensário de Puericultura daquela cidade estremenha (cujas obras filantrópicas é merecedora dos mais rasgados encómios), levando à cena a consagrada opereta de costumes populares «A Flor do Bairro», dos felizes autores Felix Bermudes e João Bastos, com música do maestro Wenceslau Pinto.

Cabe aqui dizer que forçadamente privados da competência encenadora do valoroso elemento que é Heitor de Vilhena, antigo organizador destas lides teatrais, bem andou a direcção do Ateneu Ferroviário em convidar D. Enita Correia para continuar as belas tradições que o seu grupo cénico havia justamente conquistado com as esplêndidas representações levadas à luz da ribalta, não só em Lisboa como também em diversas cidades da província.

Enita Correia, espírito de requintada sensibilidade artística, possuidora de excepcionais qualidades de perseverança e enérgica vontade, a que se aliam sólidos e basilares conhecimentos da difícil

arte de bem representar, conseguiu levar a efeito com um núcleo de amadores, há custa de evidentes somatórios de enormes esforços e coordenação de solitudes que muito honram todos os seus componentes, um grupo cénico que a crítica austera e rigorosa da grande Imprensa diária, a quando da primeira representação no Teatro da Trindade, em Lisboa, no mês de Janeiro último, pelas penas competentes de Nogueira de Brito, considerou como sendo, no amadorismo, *do melhor que, no género, Lisboa pode apresentar* e Cristóvão Aires, outra competência no assunto, avaliou como *tendo conquistado o maior brilho possível em grupos de amadores*.

Sendo assim só a escassez do espaço nos priva de realçar devidamente como decorreu a representação na admirável e grandiosa sala de espectáculos do elegante e moderníssimo Teatro Rosa Damasceno. Todavia, em súmula, diremos algo.

Em ante-representação e com o pano aberto o Dr. Artur Duarte dignou-se apresentar à selecta assistência, que enchia literalmente a vasta sala, o grupo cénico do Ateneu Ferroviário, espendendo depois com clareza e elegância de frases vários considerandos acerca da acção desenvolvida pelo Dispensário de Puericultura, que presta valiosa assistência à população infantil escalabitana, e acabando por afirmar que o Ateneu Ferroviário é uma agremiação crêdora dos mais elevados elogios pela benéfica acção desenvolvida em prol dos necessitados. Espraiou-se depois em vários considerandos que muito nos aprouve registar e terminou por pedir à assistência os seus aplausos para a digna direcção do Ateneu a quem se deve todo o prestígio já alcançado. Uma estrondosa salva de palmas sublinhou as últimas palavras do ilustre orador.

Seguidamente soaram *les trois coups de Molière* e a anciedade do público concentrou-se logo na acção desenrolada na cena inicial do primeiro acto, que abria alegremente com um vistoso e afinado côro.

Quando terminou este acto as impressões colhidas nos espectadores eram verdadeiramente lisonjeiras e algumas apreensões naturais que houvessem no espírito dos executantes da peça logo se dissipariam, facultando assim aos improvisados artistas mais um à vontade necessário para o prosseguimento da representação, a qual decorreu nos dois actos seguintes entre o evidente agrado do



ARQUIVO

CP  
HISTÓRIA

público e a compenetração das responsabilidades arcadas pelos distintos amadores.

Aplausos em barda, nada regateados, chamadas entusiásticas, destacando-se as feitas à directora do grupo cénico e ao distinto maestro sr. Luiz Boulton e por último um solo de acordeon primorosamente executado por D. Enita Correia deliciou por mais uns gratos momentos os espectadores.

Do desempenho muito haveria a dizer para realçar justamente os valores agora revelados. Que nos perdoem pois pela sumária enumeração a falta do devido destaque aos seguintes elementos:

Irene Pereira, uma apaixonada, sentimental e altruista que no papel de cigarreira domina os seus sentimentos amorosos sacrificando nobremente um amor aos altos desígnios que as circunstâncias a forçam a aceitar; Enita Correia, a protagonista, à roda da qual se desenrola o entrecho, foi admirável no desempenho; Noémia Simões, desempenhando com naturalidade o papel de fidalga de pura linhagem, repleta de excelentes dotes de espírito e de consciência cénica, muito de apreciar; Henriqueta Fernandes, a abespinhada e asnática engomadeira da peça que se portou com agrado geral e muito senhora do cómico papel que lhe coube; Maria de Vasconcelos, nos duplos papeis de Elisa, fidalguita intriguista e Jacinta, uma criadinha admirável de génio irascível mostrou plenos dotes de arte; Maria Helena Pinto e Ivone de Almeida, fizeram com agrado, respectivamente, os papeis de menina fidalga e criadinha gentil, e um tudo nada intrometida, como mandava a rúbrica da peça; Aida Flora que fez de gaiato, portou-se com a viveza requerida mostrando ser um azougado rapazelho.

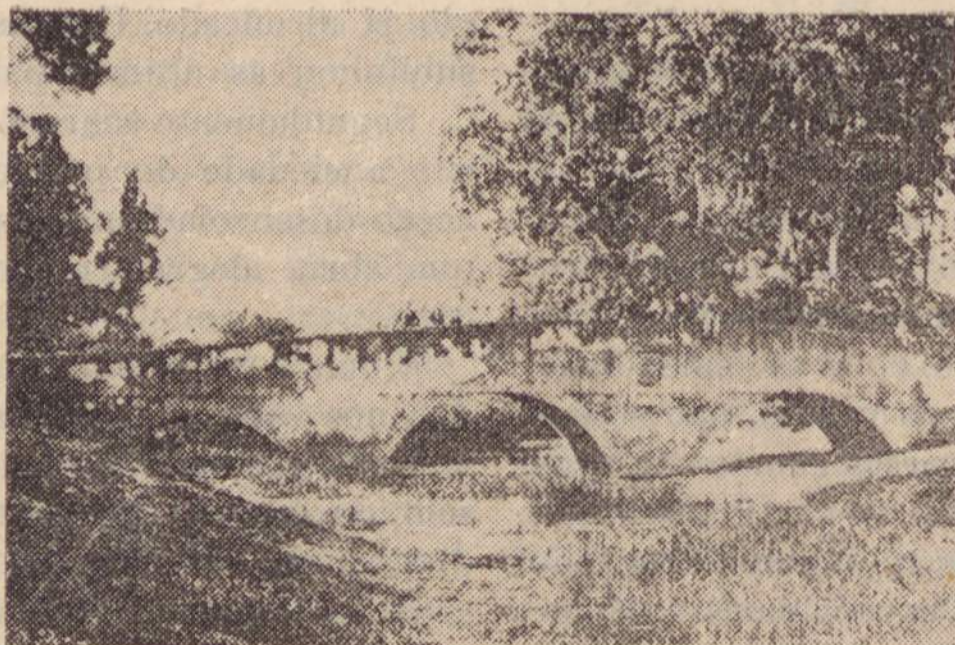
Quanto à parte masculina do elenco em primeiro plano citaremos António Frazão que no papel de motorista se portou à altura do convencio-

nado, cantando com segurança e representando bem; o fidalgo elegante, crapuloso e sem brio, o cínico, feito por Gabriel Paiva que, modestamente, se encobre às vezes com as incógnitas iniciais N. N. e já está consagrado pela crítica em ulteriores representações, alcançou um verdadeiro sucesso; Amaro de Figueiredo, um judeu ferro-velho, agiota e sem escrúpulos, foi admirável de interpretação; Carlos Lopes, o cómico, na peça de profissão indefinida, no papel de Cristóvão, marido da engomadeira, conseguiu sem dificuldade provocar constantes gargalhadas; Maximiano Vargas que deu um barbeiro de típica composição marcou pelo agrado do seu desempenho; Eduardo Fortuna, um procurador correcto; Fernando Mascarenhas, em dois papeis, um o de Joaquim, desportista popular interessantíssimo pela movimentação e outro o de Lord Fischer, diplomático britânico, pouco conhecedor do nosso idioma, provocou constantes aplausos; Pelágio Ramos e Asdrubal Santos em operários castiços, ajudaram bem o conjunto e agradaram bem assim como Eduardo Fortuna, no procurador e António Fernandes arvorado em mordomo de casa rica, de porte rigoroso na sua compostura de servo conhecedor das praxes da pragmática.

Os coros afinados contribuíram bastante para o feliz conjunto da representação e a orquestra dirigida pela competente batuta do maestro Luiz Boulton marcou pela sua magnífica execução.

Assistência selecta e numerosa a que não faltava o elemento feminino e grandes vultos de representação social.

Muitas e justas ovações coroaram os esforços do grupo cénico do Ateneu Ferroviário. Por isso nos apraz registrar aqui os nossos parabéns a D. Enita Correia e maestro Boulton, assim como ao ilustre presidente da colectividade Sr. Mário de Sousa Deniz.



SANTARÉM — Ponte de Alcobaça, na Ribeira



# Há 50 anos *Imprensa*

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1891)



## Linhas portuguezas

**Ascensor de Guindaes.** — Inaugurou-se no Porto, no dia 3 do corrente, este ascensor, da Ribeira á Praça da Batalha. Não assistimos ás experiencias, como tencionavamos, porque a empresa, tendo convidado a imprensa local não considerou a de Lisboa. Transcrevemos por isso do nosso estimavel collega, *A Actualidade*, a parte da sua noticia que a ella se refere. Diz assim:

«O elevador vence um trajecto de 412 metros. Uma terça parte do trajecto tem 49 % de declive e o restante 7 %.

«Como os componentes parallellos relativos á inclinação de 49 % e a de 7 % dariam grandes differenças, procurou-se compensa-las por um artificio, que consiste em equilibrar na forte rampa de 49 % o carro descendente por outro collocado n'uma linha auxiliar parallelá á primeira e que se move no trajecto da forte rampa.

«Escolheu-se para processo de tracção o *funicular*, que se move por adherencia sobre os tambores motores actuados pelas machinas a vapor.

«Relativamente aos meios de segurança, os ensaios a que se tem procedido provam a sua efficacia.

«Foram figuradas as mais perigosas hypotheses e em todas ellas tão victoriosamente se saiu o systema, que os meios de segurança foram capitulados de potentes.

«O freio dos carros divide-se em duas cathogorias distinctas: uma modera immediatamente a velocidade dos carros, caso se quebrem os mesmos, ou caso se não quebrem, immobilisa-os; caso se quebrem os cabos, a velocidade modera-se immediatamente e entram em jogo os freios de immobilisação. A acção dos freios exerce-se sobre os carris, prendendo-se os carros a elles na parte superior e inferior. D'esta fórma não ha descarrilamento possivel.

«O carro não póde abandonar a linha e as condições de segurança d'ella são taes, que nenhuma, em outro systema, as eguala. Assim o demonstraram as experiencias a que se procedeu ultimamente na presença dos peritos nomeados pela camara.

«Caso o carro suba completamente cheio, nunca poderá levar mais de sete toneladas de pezo. Pois nas experiencias foram os carros carregados com perto de cincoenta toneladas e os wagons subiram e desceram perfeitamente. Simplesmente na occasião de se partir o cabo, a paragem não foi tão rapida como será em outra qualquer occasião.

«As experiencias a que ainda hontem se procedeu, deram o melhor resultado. Ha apenas um pequeno solavanco no engate do carro de contra-pezo para a forte-rampa, mas esse inconveniente, conta o sr. Raul Mesnier, distincto engenheiro que honra o paiz, remedial-o em breve, apesar de se contar que esse mal seja attenuado pela pratica do serviço dentro de poucos dias».

**Beira-Baixa.** — Tem tomado a maior actividade nos ultimos tempos a construcção d'esta linha para que se possa com muita brevidade abrir até Alcaide, pelo menos.

A abertura até Covilhã, é esperada com o maior interesse havendo já importantes transportes que esperam esse meio de viação para seguirem áquella cidade.

**Atravez d'Africa.** — Foi ganho pela Companhia Atravez

## «ACÇÃO»

Sob a direcção do nosso presado amigo e distinto colaborador Dr. Manuel Múrias appareceu recentemente êste semanário que se publica em Lisboa.

O Dr. Manuel Múrias é um dos nomes mais illustres e representativos da nova geração. Talento e estudioso, a sua vida não é, apenas, um exemplo de trabalho honesto e perseverante, é também o exemplo duma intelligência dedicada à tarefa de exaltar e reaportuguesar Portugal, de servir a cultura portuguesa.

O semanário que nos apresenta o ensaista, jornalista e historiador tem um aspecto gráfico excelente e variada colaboração.

Desejando as maiores prosperidades, saudamos, com a nossa melhor camaradagem e affectuosamente, o novo semanário.

## «JORNAL DE SINTRA»

No seu número de 11 de Maio referiu-se amavelmente à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o simpático «Jornal de Sintra» que nos dispensou palavras verdadeiramente sensibilisadoras, naquella gentileza que lhe é peculiar e que costuma usar para com todos os que trabalham honestamente.

Agradecemos.

## «PORTUGAL, MADEIRA E AÇORES»

Referiu-se à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com os melhores elogios, o simpático colega «Portugal, Madeira e Açores», que nos seus longos 56 anos de existência tem pugnado sempre com denodo pelos interesses das ilhas adjacentes.

Os nossos agradecimentos.

d'Africa, o processo que corria nos tribunaes inglezes entre esta companhia e o ex-sub-empregado sr. João Burnay.

Na primeira instancia já ha dias a sentença do tribunal fôra favoravel à companhia, como dissémos no nosso numero anterior. O processo subiu em appellação ao tribunal superior cujo veredictum foi tambem favoravel á Companhia.

O sr. Burnay foi condemnado na multa e nas custas do processo.

**Comboios de Cintura.** — Estão já promptas as carruagens que hão de servir n'estes comboios. São as antigas mixtas da linha de Cintra, de corredor central, que eram de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> e ficaram agora classificadas em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>.

**Comboios curtos.** — Os comboios 17 e 18 entre Ovar e Porto que pelo actual horario, só deviam começar em 1 de Julho foram postos em serviço já desde 20 do corrente. A companhia foi forçada a isso em vista da affluencia de passageiros aos outros comboios.

**Bilhetes de ida e volta.** — Vae em breve ser alterada a tarifa de bilhetes de ida e volta nas linhas da Companhia Real, havendo-os entre umas e outras linhas, o que hoje não ha. Os preços soffrerão pequenas alterações; fallaremos d'ellas na secção respectiva, quando a tarifa se publicar.



# No Jardim Zoológico

P o r A . C U N H A C O R R Ê A

COMO o público de Lisboa tem, felizmente, verificado, o Jardim Zoológico vai sendo constantemente modificado, modernizado e alindado, mercê dos louváveis esforços da sua Administração que nunca perde uma oportunidade de, nos grandes ou nos pequenos melhoramentos, vincar de uma maneira evidente a sua acção e o seu entusiasmo.

O Jardim dos Pequenininhos, recente e interessante manifestação de vontades fortes, marcou, por assim dizer, o início da grande transformação que se está operando, progressivamente, no Parque das Laranjeiras.

Depois, os encurralamentos, as jaulas, os passeios e até a estética do Jardim foram-se transformando dia a dia, tornando-se de coisas velhas, que eram, em coisas novas e vistosas. O Grande Roseiral é dos trechos mais bonitos que temos visto, no género. Parece até que se procurou ligar, num milagre de beleza e estética, o sentido poético da vida com as rimas quentes e coloridas das próprias rosas — naquêlê poema de pétalas. Cada vistoso maeço gorjeia uma história de fadas, encantando-nos deliciosamente. Perscrutando, veremos que cada roseiral tem a sua estética própria e a sua arte adequada. Uns alam-se para o azul do céu em formosas latadas; outros matizam, às braçadas, entre buxos, o serpentear pitoresco dos canteiros; alguns isolam-se, mais além, receosos e tímidos, num recanto oculto; aquêlê, coberto de lindas e grandes rosas brancas, parece que vai a noivar... Todos falam da arte que os fez poemas.

Outro passo de gigante que se deu no progresso daquêlê delicioso recinto foi o aformoseamento do antigo Jardim do Conde de Farrobo, que, reconstituído, em parte, está ficando uma verdadeira maravilha. Há poucos dias, a grade ferrugenta do portal daquêlê Jardim, sempre fechado, deixava ver um autêntico matagal, completamente abandonado. Hoje nem parece o mesmo. Os buxos e os canteiros sofreram radical transformação. Proce-deu-se ao alindamento de tudo, de maneira que já

hoje se pode visionar facilmente o que será, num futuro muito breve, aquêlê novo e agradável recinto, onde os alfacinhas encontrarão recantos deliciosos e poéticos para as tardes quentes de verão.

Uma das mais interessantes reconstituições, efectuada agora no Jardim do Farrobo, foi, sem dúvida, a daquêlê excelente balneário de azulejos e poesia, que se oculta no arvoredor com a música dos pássaros e o murmúrio das fontes. A dentro do seu alpendre, esquecemo-nos da vida do nosso tempo e recuamos a outras eras e outras gerações de brilho e fausto, cuja utilidade foi, talvez, a de deixar para os vindouros aquelas obras do seu requinte e do seu dinheiro.

O Jardim ainda não está totalmente arranjado. Mas os canteiros bem tratados, os alpendres acolhedores e sossegados, os arruamentos e os labirintos dão já uma ideia do que será, em breve, o encanto daquêlê novo recinto lisboeta.

Foi para mostrar todas estas maravilhas, em via de acabamento, que a Administração do Jardim Zoológico convidou, no dia 23 de Maio passado, os jornalistas da capital, aos quais, no fim de interessante visita, se serviu um chá. Por essa ocasião falou o sr. dr. Fernando Emídio da Silva que traçou o plano das obras a realizar no Parque das Laranjeiras, pondo em merecido destaque a acção do sr. Ministro das Obras Públicas a quem se devem o apoio e o auxílio ali evidenciados em tantos trabalhos.

Ao saüdar a Imprensa, o sr. dr. Fernando Emídio da Silva dirigiu-se, em especial, ao nosso querido Director, sr. Conselheiro Fernando de Souza, decano dos jornalistas portugueses, a quem fez as mais justas referências.

O sr. Conselheiro Fernando de Souza agradeceu aquela homenagem de que fôra alvo e elogiou a obra inteligente que se está efectuando no Jardim Zoológico.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que estava representada pelo seu Director sr. Carlos d'Ornellas, agradece a gentileza do convite que lhe foi dirigido para tomar parte naquela interessante visita.



# Espectáculos

## Panorama da Temporada

### TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

#### MARIA VITÓRIA

**A Tendinha** — Pelos motivos apontados no princípio da crónica do número transacto, não pude assistir à primeira representação desta revista. Sòmente no dia 19 de Maio pude ir ao Maria Vitória.

E por isso, não ouvi as escabrosidades, as arestas rombas, os desmandos de linguagem que os meus colegas de imprensa citaram nos vários jornais. Tudo isso desapareceu como que por encanto, e assim «Tendinha» é um espectáculo agradável, bastante popular, o que não admira, porque tudo ali é a geito do povo, a começar no teatro.

A música é ligeira e agradável; a companhia é formada por artistas que a crítica já aplaudiu diversas vezes; o guarda-roupa e cenários são cheios de vida e côr. Tudo isto muito bem doseado, dando-nos um espectáculo interessante que não fere o ouvido nem nos faz corar.

São seus auctores «Três Ramboias», pseudónimo que encobre o nome de três escritores muito «batidos» neste género de teatro. A música é de Raul Portela, Fernando de Carvalho e Frederico Valério, autores de vários números de música que o público às vezes trauteia nas ruas.

Alvaró Pereira no compadre «Zé Maduro», desenvolve tôda a sua actividade para dar alegria ao espectáculo, o que consegue sem grande dificuldade, pois o papel tem «pano para mangas» como se costuma dizer. Herminia Silva, cantadeira de fados, e guindada a «estrêla» devido a tratar-se de um espectáculo popular, salienta-se nos fados «o novo 31» e «O miúdo da bica». Maria Luiza, outra artista arvorada em «estrêla», destaca-se nos números «Diz que tem» e «Bela Arizona», números já bastante popularizados pelos discos, mas que Maria Luiza, interpreta, sambando, no que é exímia. Elisa Carreira deu bastante graciosidade aos «Pregões» e «Cravos de papel». Virginia Soller, que tão mal aproveitada tem sido sempre, destaca-se na «Moça de Cego», «Saloia» e «Esmeralda». Branca Saldanha chefiou com alegria dois quadros, interpretando «Alegria das Hortas» e «Voz de Lisboa», sem ser piada à estação emissora do mesmo nome.

Costinha tem duas rábulas magníficas. «O seca adegas»

e «Espírito de contradição». Carlos Alves engraçadíssimo no «Contraregra», «Aflito dos Telefones» e «Gerente». Também gostei imenso da sua actuação no terceto do «Colete encarnado» em que imita primorosamente um outro artista. Carlos Barros correcto no «Pançudo e Lagarto», Joaquim Roda certo no «Dick».

Os quadros que mais me agradaram foram «Sol da Lezíria», «Meninas, vamos ao vira», «A flor do Rancho» e as duas apoteoses «Fontes luminosas» e «Janelas Floridas», para o que muito contribuem as «girls» com o seu esforço e boa vontade.

Eis as impressões que trouxe da representação da «Tendinha».

#### VARIEDADES

**Lisboa 1900** — Recordar é viver, e eu recordei, com imensa saúde, os deliciosos tempos em que era «menino e moço».

São três os autores de «Lisboa 1900». Armando Vieira Pinto, Francisco Ribeiro e Alberto Reis. O primeiro é autor de algumas peças já representadas e com agrado; os dois últimos dedicam-se à arte de Talma e estrearam-se como escritores, de teatro.

Há tempos a esta parte que, de vez em quando, aparecem como autores de peças teatrais, vários artistas de teatro. Antigamente o artista, homem ou senhora, limitava-se a escrever um «livro de memórias» que aparecia a lume, quando o seu autor abandonava a cena. Agora enveredaram pelo caminho de escritores (autores e tradutores) acumulando os vencimentos de artista com os direitos de produção.

Desde que saiba escrever, qualquer artista é competente para apresentar uma produção teatral, basta-lhe para isso o treino do tablado e o conhecimento dos «trucs» e «cordelinhos» de maior agrado no público. E a prova provada do que acabo de mencionar está no êxito com que foi recebida a opereta «Lisboa 1900».

Quando os assuntos são retrospectivos, o espectáculo resulta sempre, desde que os mesmos sejam bem escolhidos, e as peças bem representadas e vestidas a rigôr. Ora é o que se observa na teatro Variedades.

Os maestros Raul Portela e Fernando Carvalho não deviam ter encontrado muita dificuldade em escrever as músicas da época: valsas, polkas, mazurcas, pas-de-quatre, quadrilhas. Já o mesmo, certamente, não aconteceu com Pinto de Campos que recorreu a retratos de família, para desenhar os figurinos, visto que não viveu a época, assim como não a viveram os autores do poema, se bem que, estes últimos



não tivessem querido fazer uma reconstituição histórica, mas apenas apresentar uma caricatura a traço grosso.

Os rapazes de agora certamente se riem dos ridículos daquele tempo, como mais tarde, se rirão dos atuais. Mas os velhos, com mais de cinquenta anos, os que viveram essa época, devem ter sentido saudades da «língua dos p. p.» muito em uso nas festas familiares dos «jogos de prendas»; das barracas de «comes e bebes» nas antigas feiras; do teatro «Dupont» onde se exibiam números de variedades, entre os quais o «can-can» que, diga-se de passagem, foi muito bem dansado pelas «girls» ensaiadas por Piero e vestidas a rigor; dos chapéus enormes das senhoras, parecendo «canastras» cheias de hortaliça e flores; dos vestidos compridos e de cauda, tapando por completo os pés. Sòmente não devem ter saudades dos colarinhos altos que mais pareciam «taipais» e que eram bastante incomodativos, principalmente para quem tivesse o pescoço curto.

Irene Izidro muito bem na fadista «Maria da Conceição». No entanto não compreendo muito bem a reviravolta que dá no último quadro, voltando para os braços de «João Carlos», abandonando, sem motivo justificado, o seu companheiro na fadistice «José Luiz».

Hortense Luz, primorosa, na «Mariquinhas», menina romântica, possidónia, desmaiando por tudo e por nada. Ainda há dêstes exemplares nos arredores de Lisboa.

Josefina Silva, deu grande distinção à sua «Gina Pami-neli» primadonna, que não se ouviu cantar.

Luiza Durão deu comicidade à «D. Henriqueta». Júlia da Assunção na «Miquelina» mostrou não estar esquecida dos tempos em que representava mais amiudadas vezes.

Laura Alves, a quem dediquei algumas palavras, quando se estreou no teatro do Povo, tem três rábulas: engraçada no «Café de lepes»; de boa observação a camareira «Rosa Arisca». Magnífica na coupletista, que canta a «Primavera». É um bom elemento esta actriz.

Maria Guimarães e Lina Tavares, respectivamente na «Filó» e «Guildinha», fazem parte dos convidados para o baile da «Rua dos Fanqueiros».

Erico Braga, que ensaiou o poema, tem no «Dupont», uma grande criação, dizendo muito bem o seu papel, todo em francês misturado com português mascavado, e cantando com intenção «La martinique, maxixe, petite tonkinoise, la fascination». Apenas a casaca está em desacôrdo com aquele que o verdadeiro «Dupont» apresentou. A que Erico enverga está muitíssimo bem talhada.

António Silva foi correcto no «Cunha», tigógrafo e republicano, que entra no baile sem convite nem fato próprio e

ainda por cima dá vivas, que nêsse tempo, eram subversivos.

Ribeirinho bastante engraçado no alfaiate «Faustino Costa».

Alberto Reis com bastante naturalidade no «José Carlos» e se vivesse naquela época teria apanhado um prémio pela maneira como marcou a «quadrilha de honra».

Alves da Costa certo no fadista «José Luiz». Alberto Ghira marcial e atiradiço no «Coronel Batista de Cavalaria 6». Seixas Pereira, João Guerra e José Moraes em diversas rábulas, sem trabalho assinalável.

Carlos Candeira reviveu a célebre cançoneta «Com o meu chapéu» que deu brado em 1910 e cujos últimos versos não poderiam agora ser pronunciados por decôro. Mário Fernandes marcou muitíssimo bem o tipo do antigo «guarda municipal». Apenas a «sopeira» que o acompanha, não cuidou do penteado.

Cenários muito bons dando a noção exacta do que eram as coisas em 1900. Resumindo: um espectáculo que para os velhos é uma recordação e para os novos uma visão retrospectiva, apresentada brilhantemente pela Empresa António Macêdo, e onde se pode observar a diferença entre a educação antiga bastante sã e a moderna enormemente livre.

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

TRINDADE - 21,45 - «As duas garotas de Paris».  
AVENIDA - 21,45 - «O pátio do vigário».  
VARIEDADES - 21 e 23 - «Lisboa-1900».  
MARIA VITÓRIA - 21 e 23 - «A Tendinha».

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Orgulho e preconceito».  
POLITEAMA - 21,30 - «Ressuscitados».  
TIVOLI - 21,30 - «Tudo acontece à noite...».  
SÃO LUIZ - 21,15 - «A passagem de Noroeste».  
CONDES - 21,30 - «A vida é uma aventura».  
ODÉON - 21,15 - «Sitiados».  
PALÁCIO - 21,30 - «Sitiados».  
OLIMPIA - 14,30 às 24 - «Os piratas da pradaria».  
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «Os 7 cavaleiros da vitória».  
CAPITÓLIO - 21 - Programa duplo.  
LYS - 21 - «Os 7 cavaleiros da vitória».  
PARIS - 2 - «Baía de Alcaia».

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

# Os nossos mortos

## ALBERTO DE ALCÂNTARA CARREIRA

Na Figueira da Foz faleceu, no dia 5 do corrente, o nosso presado amigo sr. Alberto Carlos de Alcântara Carreira, Chefe do Serviço de Via e Obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e padrinho do nosso correspondente e amigo no Pôrto, sr. Alberto Moutinho.

O sr. Alcântara Carreira foi um funcionário distintíssimo e uma das melhores figuras ferroviárias que tem passado pela Companhia da Beira Alta, onde deixou profundas amizades, pelo seu bom carácter, honestíssimo porte, e saber dentro do meio ferroviário.

Depois do Director da Exploração, devia ser o funcionário que se lhe seguia, pelos seus méritos, que muitos tinha.

Natural de Paúl (Covilhã), morre com 72 anos, deixando viúva a sr.<sup>a</sup> D. Elisa Adelaide Rodrigues de Alcântara Carreira, e era pai dos srs. engenheiro Fausto de Alcântara Carreira, director geral das Indústrias, dr. Virgilio de Alcântara Carreira, médico dentista em Coimbra e Alberto de Alcântara Carreira, funcionário do Ministério da Agricultura.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta à família enlutada e em especial ao nosso querido amigo Alberto Moutinho, o seu cartão de pêsames.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 77, II série de 3 de Abril publica o seguinte:

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente a processo do concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 36, da linha de Évora a Vila Viçosa, de fornecimento de 12:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro entre as estações de Casa Branca e Azaruja, adjudicar a António Venâncio Leão e João da Costa Riscado a mencionada empreitada pela importância de 216.200\$.

O «Diário do Governo» n.º 78, II série de 4 de Abril publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 34 da linha de Estremoz a Portalegre, de abertura e construção de um poço, execução de um reservatório de cimento armado para 100 metros cúbicos, fornecimento e colocação de gruas e canalizações de ferro e fibrocimento, construção de casa de abrigo do grupo motor bomba, construção de curraletas para embarque de gado, fornecimento e assentamento dos maquinismos de toma de água, na estação de Estremoz, adjudicar a José Pinto Caeiro a mencionada empreitada pela importância de 185.500\$.

O «Diário do Governo» n.º 79, II série de 5 de Abril publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do referido

decreto, o projecto de um apeadeiro a construir no lugar de Araújo, ao quilómetro 14:320 da linha de cintura do Porto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar o projecto do viaduto de alvenaria a construir ao quilómetro 56,661 da linha férrea de Leste, com a restrição relativa à protecção do ensoleiramento.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Pinto Caeiro, para execução da empreitada n.º 35 da linha de Évora a Vila Viçosa, do fornecimento de 20:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com António Venâncio Leão e João da Costa Riscado, para execução da empreitada n.º 36 da linha de Évora a Vila Viçosa, de fornecimento de 12:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Adriano Pereira Monteiro, para execução da empreitada n.º 37 da linha de Évora a Vila Viçosa, de fornecimento de 20:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Pinto Caeiro, para execução da empreitada n.º 34 da linha de Estremoz a Portalegre, de abertura e cons-

## Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



trução de um poço, execução de um reservatório de cimento armado para 100 metros cúbicos, fornecimento e colocação de gruas e canalizações de ferro e fibrocimento, construção de casa de abrigo do grupo motor-bomba, construção de curraletas para embarque de gado, fornecimento e assentamento dos maquinismos de toma de água, na estação de Estremoz.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 18 metros quadrados, situada entre os perfis 913 e 914 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baulhe da linha férrea do Vale do Tâmega, destinada ao restabelecimento de uma servidão.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes cinco parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 15<sup>m²</sup>,71, 67<sup>m²</sup>,66, 24<sup>m²</sup>,25, 26<sup>m²</sup>,92 e 76<sup>m²</sup>,34, a primeira e a segunda à esquerda da linha férrea do Vale de Vouga, entre os quilómetros 54,843.10 a 54,852.64 e 54,863.41 a 54,892.40, e as restantes à direita da mesma linha, entre os quilómetros 54,811.90 a 54,828.17, 54,838.81 a 54,849.09 e 54,799.25 a 54,827.73, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia e concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro, e confrontam: a primeira ao norte com João Pinheiro Mourisca, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com a Avenida de Assilhó e ao poente com o caminho de ferro, a segunda ao norte com a Avenida de Assilhó, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida de Assilhó, a terceira ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com a Avenida de Assilhó e ao poente com o caminho de ferro, a quarta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Avenida de Assilhó, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida de Assilhó e a quinta ao norte com a Avenida de Assilhó, ao sul com Correia Irmão, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida de Assilhó.

As cinco parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 96, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 12 da linha de cintura do Pôrto, de construção de calçada a paralelípí-

pedos, com as juntas tomadas a betuminoso, das avenidas de acesso à estação de Leixões e refechamento a betuminoso das juntas da calçada do pátio exterior da mesma estação, de que é adjudicatário Manuel Martins de Carvalho, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 91, II série, de 21 de Abril, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias, alterando a classificação da rubrica «Discos de cortiça com ou sem revestimento metálico» e reduzindo de 8 para 3 toneladas a carga mínima de vagão completo ou pagando como tal.

O «Diário do Governo» n.º 93, II série, de 23 de Abril, publica o seguinte:

#### **Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo**

Por despacho de 17 do corrente:

Flávio José da Costa Borges, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Margarida Estela Soares Leite, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — idem, idem.

Jaime da Costa Simões, idem — idem, idem.

# **BÜSSING NAG**

CAMIONS A ÓLEOS PESADOS COM MOTOR DE 105 CV. PARA 10.000 E 11.000 QUILOS DE CARGA UTIL

CAMIONS PARA 36 PASSAGEIROS

Em Exposição no:

**Estande Auto-Importadora Omnia, L.ª**  
Rua Magalhães Lemos, 85 a 93 — PORTO

# **Rocha & Oliveira**

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA