

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

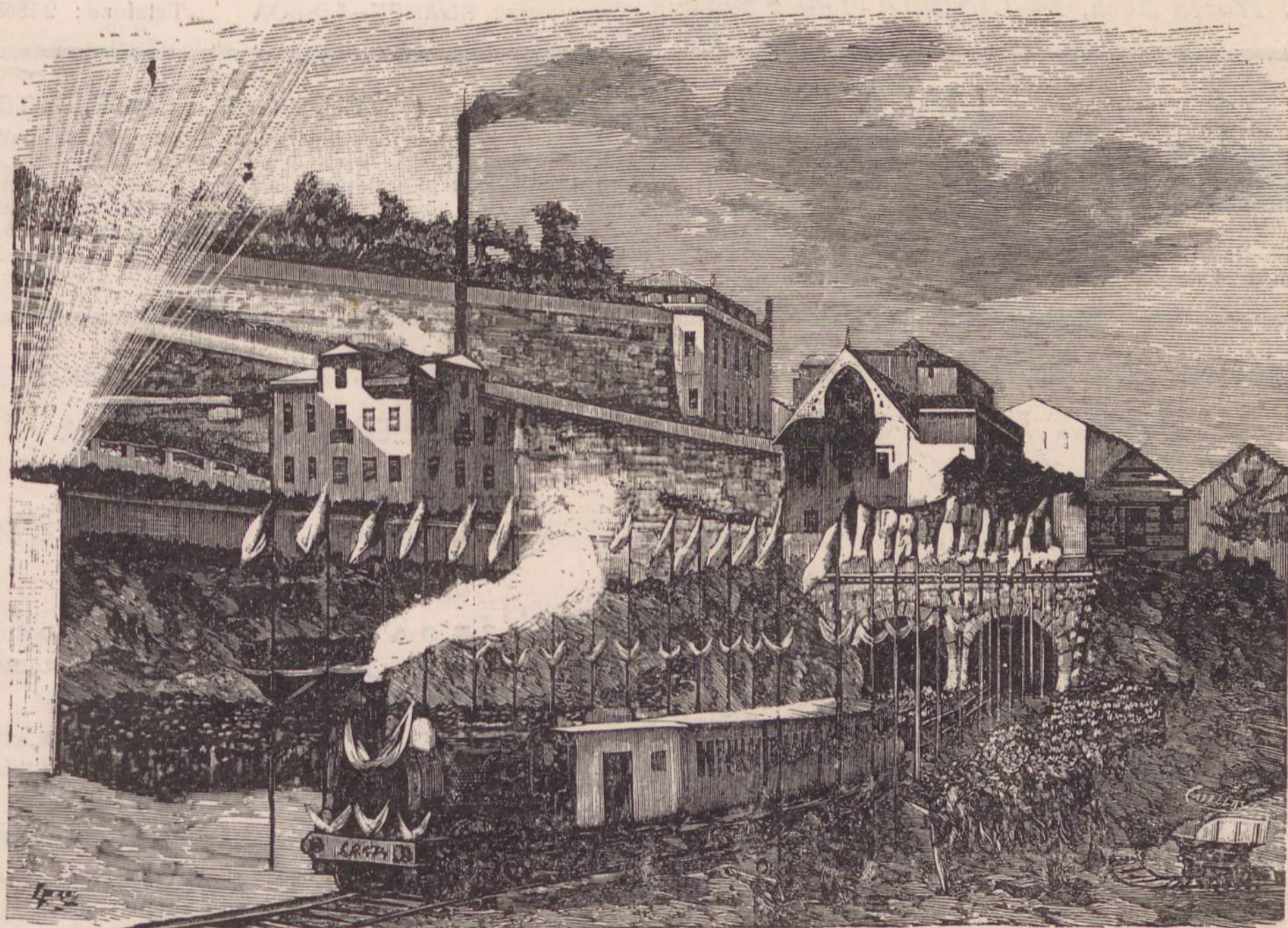
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 20158—LISBOA



Inauguração do Túnel do Rossio no dia 8 de Abril de 1889



## "A Nova Loja de Candeeiros"



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

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

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380  
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

### CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL  
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA  
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

## Fábrica de Papel da Abelheira

T O J A L — L O U R E S

PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos { RUA DA ALFANDEGA, 156-158 — LISBOA  
RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — PORTO

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

### Carreira rápida da Costa Oriental

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

### Carreira rápida da Costa Ocidental

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

### Carreira da Guiné

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

### Carreira do Brasil

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

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14  
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051  
Escritórios PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9  
Telefone 2342

## Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA

VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

PORTO

BEIRAM (MARVÃO)

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

End. Teleg.: VIVAS

## Manual do Viajante em Portugal

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



# 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 2 0158; Direcção 2 7520

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

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

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

# 1301

## 1—MARÇO—1942

## A N O L I V

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

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.



SECRETARIOS DA REDACÇÃO:  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO  
Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO  
MIGUEL COELHO  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ALEXANDRE SETTAS  
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

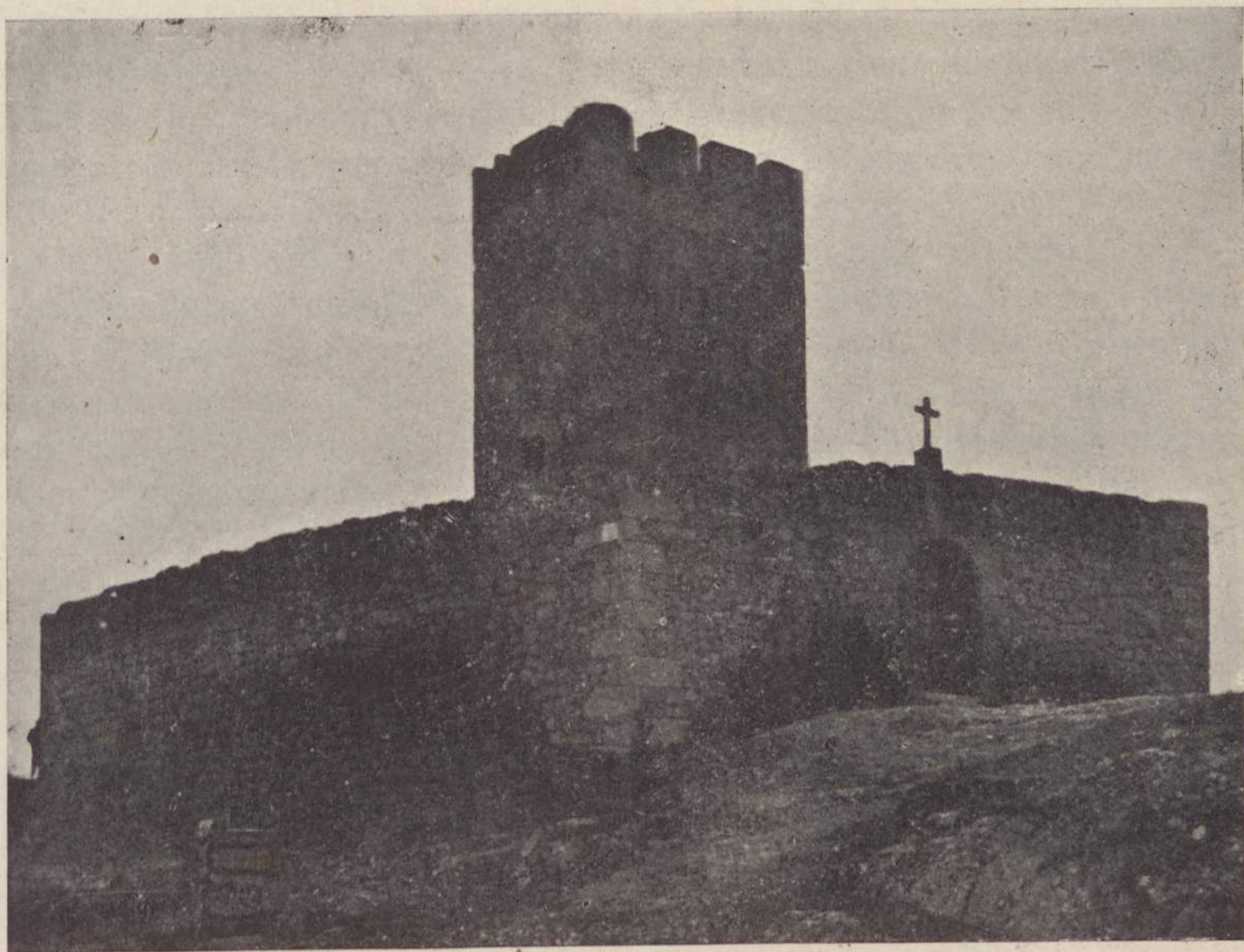
COLABORADORES:  
General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAUL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Capitão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



## S U M A R I O

Castelo de Langraiva . . . . .	139
Combóios suburbanos, pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	141
Conselheiro Fernando de Sousa . . . . .	142
«Vida Ribatejana» e o seu 25.º aniversário . . . . .	142
Pelo Estrangeiro, por <i>Alexandre Settás</i> . . . . .	143
Grupo Tauromáquico «Sector 1» . . . . .	144
Linhas Estrangeiras . . . . .	144
A Guerra e os Caminhos de Ferro. . . . .	145
Há 50 anos . . . . .	147
Vida Ferroviária . . . . .	147
Brindes & Calendários . . . . .	147
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	148
Publicações recebidas. . . . .	151
Plano de Urbanização de Portalegre . . . . .	151
Parte oficial . . . . .	152





CASTELO DE LANGRAIVA



# Combóios suburbanos

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

**P**OR coincidência, para nós lisonjeira, encontramos-nos em plena concordância de ideias sobre economia ferroviária com os dirigentes da nossa grande empresa de caminhos de ferro.

No nosso artigo subordinado ao título «Passageiros e mercadorias», publicado nestas colunas em 1 de Janeiro do corrente ano, mostrávamos que os serviços de passageiros, em quasi todos os países, dão prejuízo e só os de mercadorias trazem lucro. E mais dizíamos que os tramueis são os combóios mais ruinosos, tendo nós calculado, pouco antes de rebentar a guerra, que esses combóios deviam trazer à C. P. um prejuízo de 20 a 25.000 contos por ano.

Em 27 desse mesmo mês de Janeiro anunciava aquela companhia um novo horário no qual o percurso dos combóios de passageiros era reduzido em largas proporções, especialmente o dos tramueis. Mas estes affectam particularmente a vida do público o qual com eles está em frequente contacto, como está com os serviços de águas, luz, tramueis eléctricos e telefones. Explorações são estas bem difíceis de dirigir.

Por hygiene alguns, por motivo da carestia dos alugueis muitos outros, alguns anos atrás, um grande número de habitantes de Lisboa e Porto deslocou-se para os subúrbios dessas cidades. Esse êxodo de famílias tornou-se possível, se não foi mesmo provocado, pelas grandes facilidades oferecidas pelas empresas ferroviárias por via dos frequentes — iamos mesmo dizer demasiadamente frequentes — combóios suburbanos a baixíssimas tarifas.

Tão baixas — seja-nos permitido dizê-lo sem desprimor para ninguém — que a elas nunca se deveria ter habituado o público, o qual difficilmente suporta lhe sejam restringidas as facilidades. Essas tarifas são insustentáveis mesmo em tempo normal.

Muito mais cautelosas foram sempre as companhias de tramueis eléctricos de Lisboa e Porto. Daí a sua grande prosperidade, para a qual tem contribuído também, justo é dizê-lo, a sua excelente administração.

Tempo houve mesmo no qual dominou o furor de multiplicar esses combóios, chegando-se ao extremo de pôr em marcha os chamados «combóios de almoços», como se de um levíssimo e ultra-económico tramuei eléctrico se tratasse, e não de um pesado conjunto composto de locomotiva, forgão e várias carruagens, tripulado por numeroso pessoal e obrigado a parar e a acelerar bruscamente quasi a cada quilómetro. As perdas de energia são constantes e aterradoras.

No ramal de Leixões chegou a vigorar um horário de 58 combóios por dia, o qual trouxe à Companhia do Norte grandes prejuízos. Este ramal, sinuoso e de perfil assaz difícil, construído por hábeis empreiteiros, à sua custa e para seu uso, destinado a ser percorrido por combóios carregados unicamente no sentido descendente, nunca deveria ter sido utilizado para serviços comerciais. O seu aproveitamento foi um erro grosseiro da antiga Companhia da Póvoa para concorrer com a Carris, a qual, em verdade, nunca deu tento de que semelhante concorrência existisse. Nasceu aquela indotosa companhia fer-



roviária debaixo de mau sestro que, até hoje, sempre a tem perseguido. Ao desastroso prolongamento de Famalicão veio juntar-se o ramal de Leixões que só prejuízos lhe tem trazido.

À sombra dessas extraordinárias facilidades criaram-se hábitos e interesses absolutamente respeitáveis. Sabreveu a carestia e a falta de combustível e foi necessário reduzir consideravelmente o percurso dêsses combóios. Como era de prever logo se levantaram clamorosos protestos. Se, salvo raríssimos casos, é sempre possível modificar ou reduzir as viagens de longo curso, o mesmo se não dá com as viagens nos tramueis, o que implicaria mudança de residência a qual, mesmo quando seja possível, trará graves perturbações nos orçamentos domésticos.

Sem dúvida, o público tem de sofrer as inevitáveis consequências da guerra. Todavia os inconvenientes dela resultantes tem de ser reduzidos ao mínimo possível. Segundo alguns a C. P., diminuindo os percursos dos combóios de passageiros, não só não diminuiu os combóios de mercadorias, mas até os aumentou. Não sabemos se assim é. Se este último acréscimo foi imperiosamente exigido pelo aumento de tráfego de mercadorias está plenamente justificado. Já várias vezes temos dito que o transporte rápido e económico de

mercadorias é seguro meio de fomentar a riqueza das nações. Mas não é justo reduzir o percurso dos combóios de passageiros sem previamente ter reduzido ao mínimo o percurso dos combóios de mercadorias. Esta redução e o aumento da carga útil dêsses combóios são os meios mais eficazes e mais viáveis de abaixar as despesas de exploração.

Pelo que respeita à C. P. sempre nos pareceu muito baixa a receita de mercadorias por trem-quilómetro. Todavia, tantas causas influem nessa receita que não se pode tratar dêsse importante assunto sem conhecer, pelo menos, as principais. Potência das locomotivas; capacidade dos vagões; natureza; densidade e intensidade do tráfego; robustez da via e das obras de arte; inclinação das rampas; facilidades para cruzamento nas estações são tudo circunstâncias susceptíveis de influir na carga útil dos combóios de mercadorias e, portanto, na receita por trem-quilómetro.

Dentro das facilidades existentes o percurso deve ser reduzido ao mínimo e a carga útil elevada ao máximo. Só depois de satisfeitas estas duas condições se deve reduzir o percurso dos serviços de passageiros. É de presumir que assim tenha sucedido na C. P..

Voltaremos em breve a ocupar-nos dêsse importante assunto dos serviços suburbanos.

## Conselheiro Fernando de Sousa

Encontra-se felizmente bastante melhor o nosso querido director Engenheiro José Fernando de Sousa que já recebeu ordem do seu médico assistente para receber visitas.

Esperamos, dentro em breve, apresentar aos nossos presados assinantes e amigos a colaboração do nosso Director que tão ansiosamente é esperada, e fazemos, desde já, votos pelo seu completo restabelecimento.

## «Vida Ribatejana»

COMEMORA AMANHÃ  
O 25.º ANIVERSÁRIO  
DA SUA EXISTENCIA

O interessante semanário «Vida Ribatejana», que Fausto Nunes Dias dirige com bastante critério e perfeição, comemora amanhã as suas «bodas de prata», e, por tal motivo, reúne em Vila Franca um grupo de admiradores, colaboradores e amigos, num almôço íntimo.

No próximo número daremos notícia do que foi a festa para que fomos convidados pelo ilustre director de tão interessante e útil semanário.



# Pelo Estrangeiro

P o r A L E X A N D R E S E T T A S

## Como foi baptizada Odessa

**S**E a compararmos a Moscovo, fundada por um tal Dolgorowki em 1147, a Smolensk, já florescente no século IX da nossa era e, sobretudo a Kiew (Kioba), nascida no V século e que, como Novogorod, é a mais velha cidade da Rússia, Odessa que acaba de ficar sob o domínio das forças do eixo, é simplesmente uma cidade jovem, de bem recente fundação, pois não conta mesmo 150 anos de existência.

Fundada em 1793 pela grande Catarina, a quem o Sultão otomano Selim III fôra obrigado a ceder por estar compreendida na região entre o Dniester e o Bóug, conforme o tratado de Jassy, de 9 de Janeiro de 1792, só foi criada, realmente, em 1803, pelos emigrados franceses, entre os quais se encontrava o Duque de Richelieu e o Conde Maisons, depois pelo general Langeron, pois até então Odessa não era mais do que uma aldeia, ao redor duma fortaleza tártara e que tinha o nome de Hadji-Bey.

Catarina apressou-se a retirar-lhe o nome turco e a substituir-lhe essa designação por outra nova e de consonância russa. Na corte estabeleceu-se logo grande emulação entre os que pretendiam distinguir-se no ardor da glória de baptizar uma cidade e no realce dos méritos pelos quais a imperatriz os haveria de distinguir.

E tanto era o interesse manifestado em proporem um nome a adoptar que os concorrentes, em poucos dias, propuzeram quarenta e sete designações diferentes, mais ou menos pomposas mas que, nem por isso lograram a honra de vir a ser aceites.

Por fim, durante uma festa efectuada no Palácio de São Petersburgo, em 6 de Janeiro de 1793, um sábio helenista apresentando as suas homenagens à soberana, timidamente fez a seguinte proposta, ainda em referência ao novo nome a adoptar:

— Senhora, se me permitis ousarei apresentar uma humilde sugestão que se funda na mitologia grega e poderá servir de nome à nova cidade.

— Dizei, senhor, dizei. Acolheu protectoramente a czarina, cada vez mais interessada em que lhe apresentassem um nome conveniente e do seu agrado.

Então, mais à vontade, o proponente falou no sentido de se trocar o nome de Hadji Bey por outra palavra e indicou para tal:

— *Odyssos*...

— Talvez, obtemperou Catarina. Não acho de todo mal... *Odyssos*!... Mas, como sou mulher, preferia antes um nome feminino.

— Nesse caso por que não há de ser *Odyssa*?

— Não, assim não gosto, mas já que estamos de acôrdo com a idea apontada, ficará sendo ODESSA, por me parecer ser nome da mais agradável pronúncia, exclamou entusiasmada a Imperatriz. A nova cidade chamar-se-á de ora avante ODESSA.

E aqui está como numa festa do Paço nasceu a designação da linda cidade que as trágicas circunstâncias da guerra actual transformarem num montão de escombros, onde se aniquilaram além das vidas, a graça cidadina duma das mais belas cidades do mundo.

## O Japão e a América

Há mais de quarenta anos que o Japão e a América, a despeito das solitudes recíprocas que as respectivas chancelarias trocam entre si, não se encaram sob um aspecto verdadeiramente cordeal e antes da maneira a que os franceses pitorescamente designam por se *regarder en chiens de faïence*.

Entre o Japão e a América existia, pois, uma ameaça permanente de conflito, cuja origem, mais económica do que política, já conta bastantes anos.

Os motivos iniciais dessa mútua reacção, não ampliados nem diminuídos, mantêm-se presentemente tal como outrora.

Reportemo-nos ao passado e note-se que já em 1907 se falava abertamente duma guerra provável e talvez eminente que, de um para outro dia, poderia envolver os nipónicos com os americanos, por uma questão puramente alimentar, digamos assim.

A população japonesa, que nessa data atingia com efeito o número de, quarenta e nove milhões de indivíduos a nutrir, bradava acaloradamente por providências tendentes a evitar a crise alimentar, visto que no seu arquipélago, de trezentos e oitenta e dois mil quilómetros quadrados, só se podiam cultivar apenas sessenta mil quilómetros de terreno.

O Japão tinha nesse tempo proclamado a necessidade do seu espaço vital e para resolver o assunto carregava para o estrangeiro, principalmente para os Estados



Unidos da América, os seus naturais a-fim de lá angariarem pão e trabalho, oferecendo-se por sobriedade natural ou calculadamente ao trabalho por salários cinco vezes inferiores aos dos operários americanos.

E era tanta a massa de emigrantes que as autoridades americanas se viram na contingência de proteger os seus subditos, regulando a admissão de estrangeiros, com o fim de evitar uma concorrência desastrosa para o seu povo.

As ilhas Hawai, depois as Filipinas e mais tarde a Califórnia, tinham sido pouco a pouco invadidas por tantos emigrantes da raça amarela que a população de indígenas quasi ficava submergida pelo crescente número dos recém vindos que, aumentando sempre progressivamente de quantidade, chegavam a atingir o número de vinte mil por ano, e assim se manteve nesse ritmo desde o princípio do século corrente até à actualidade.

Os Japoneses são de facto trabalhadores inactos, habilidosos e dóceis e susceptíveis de muito fácil adaptação a todos os meios e misteres pelo que, dentro em breve teriam suplantado nas várias actividades os *yankees*, se o Governo de Washington, inquietado por tão forte corrente de emigração, não adoptasse especiais medidas para reprimir severamente a emigração.

Mas, nessa altura já não era cedo para evitar a exasperada reacção dos proletários californenses que esboçaram sangrentos motins, quasi prestes a determinar uma guerra imediata.

Durante a greve de pedreiros de São Francisco da Califórnia, no ano de 1907, um jornalista inglês perguntando ao chefe presidente do sindicato a sua opinião indagou:

— E, se amanhã mil pedreiros japoneses, contratados por menos oitenta por cento do que quaisquer outros, pegassem na trolha e no fio de prumo, em vosso lugar, o que aconteceria?

— Mil mortes, respondeu firmemente o *meneur* dos grevistas

Por seu lado, os cem mil nipónicos fixados na Califórnia não se mostravam menos furiosos pelo vexame e humilhação que os fizeram sofrer ao proibirem-lhes a admissão dos seus filhos nas escolas públicas, para os relegarem às escolas destinadas às crianças filhas de chineses.

Semelhante ultrage foi considerado como um *casus belli* que nunca se perdoará à América.

Se a guerra entre os dois povos de raças diferentes não estalou nessa data já recuada foi talvez porque a humanidade teve um vislumbre de razão e a Prudência lhe iluminou a consciência.

Deus permitisse que o mesmo motivo para obstar a maiores calamidades subsistisse ainda no actual momento, periclitante para a paz geral dos povos.

## Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Realizou-se no dia 23 do mês findo o almoço da «Velha Guarda», a que assistiram perto de 40 convivas, o qual foi presidido pelo sr. Carlos Botelho, que era secretariado pelos srs. drs. Amável da Silva e Américo Marinho.

Dissertou sobre tauromaquia o nosso prezado camarada na Imprensa sr. Rogério Perez e usaram da palavra os srs. dr. Amável da Silva, Carlos Botelho, Alvaro Figueiredo de Almeida, Niza da Silva, dr. Américo Marinho, Alexandre Saes «Alé», José Mayer, Pepe Amorós, Tomaz dos Santos e Carlos d'Ornellas, que leu o expediente e os telegramas enviados por aficcionados da «Velha Guarda», entre estes uma saudação de *Vida Ribatejana* transmitida telefonicamente pelo seu director e que é do teor seguinte:

*Vida Ribatejana* e o seu director Fausto Dias saúdam os aficcionados da «Velha Guarda», hoje reunidos na sede do Grupo Tauromáquico «Sector 1». Saúdam também os fundadores, os directores, sócios deste grupo os quais classificam de decididos, e heróis no meio da tormenta a que infelizmente chegou a festa brava em Portugal. Mas, com tão decidida e heróica gente a festa brava há-de triunfar!

Assim o esperamos e assim o queremos.

## Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** A *Gazeta de Lausana* noticia que nas principais estações de caminho de ferro da Alemanha, foram ultimamente instalados alto-falantes, que têm prestado aos viajantes magníficos serviços. Êsses aparelhos funcionam durante as horas de maior circulação e movimento, e prestam ainda excelentes serviços de noite, isto é, quando vigora a extinção de luzes.

Informam, por exemplo, sobre a chegada de um «combóio urbano», indicando o seu número e direcção, e fornecem indicações para a boa distribuição dos passageiros pelas diversas carruagens de uma mesma composição. O empregado encarregado destes serviços dá também a ordem de partida, quando todos estão embarcados e a via livre. Verificou-se já que desta maneira se reduzem consideravelmente os tempos de paragem. Havendo perturbação no serviço, a referida instalação sonora encarrega-se de avisar o público. A idea, de resto, fôra aplicada e posta pela primeira vez em prática em 1936, por ocasião das celebrações olímpicas, tendo sido já aplicada durante a Feira de Leipzig. Porém, só agora tais instalações se generalizaram com carácter permanente.



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

### XLVII

A «O. F. I.» diz que Rostov, capital do Cáucaso setentrional, ocupada pelas tropas alemãs, é uma cidade de 520.000 habitantes, situada na margem direita do Don, a 50 quilómetros da foz. O comércio constitui o seu rendimento principal, sobretudo o de cereais e tabaco. A importância de Rostov reside principalmente na sua posição no caminho de ferro do Cáucaso a Moscovo. Perdida Rostov, os russos dispõem, agora, de uma única via férrea directa, para encaminharem para a Rússia central o petróleo do Cáucaso, e é de notar que esta linha passa a 200 quilómetros, apenas, de Rostov, a Leste, pela «steppe» da aviação e dos engenhos blindados alemães.

— A «O. F. I.» diz que se desenvolvem três operações de diversão, no sector da Leninegrado: 1.<sup>a</sup> — tentativas de rompimento do cêrco, procurando os russos repelir os alemães para a outra margem do Neva; 2.<sup>a</sup> — os russos tentam lançar uma contra-ofensiva em direcção ao caminho de ferro de Leningrado-Moscovo, e ocuparam a estação de Kalaja Visjera; o comunicado soviético anuncia que os russos progrediram no sector de Volchovstrois; 3.<sup>a</sup> — os russos teriam lançado uma violenta contra-ofensiva nas cercanias imediatas do importante entroncamento ferroviário de Tikhvin.

— A «D. N. B.» foi informada, de origem militar, que Volokoiamsk, classificada nas últimas semanas, pelas notícias dos soviéticos e dos aliados, como centro de resistência inexpugnável, foi ocupada pelas tropas alemãs. A importância militar daquela localidade é evidente, até pelo encarniçamento com que os russos a defenderam. Além de cruzamento de estradas estratégicas de grande valor militar, fica na linha férrea de Moscovo a Riga. Desta maneira, foi cortado mais um caminho de ferro para Moscovo.

— A «D. N. B.» diz que aviões alemães do corpo africano destruíram instalações dos caminhos de ferro em El Daba, a meio caminho de Alexandria a Marsa Matruh. A linha ficou interrompida e foram destruídas várias instalações.

— A agência «D. N. B.» informou que na África do Norte, aviões alemães de combate atacaram um caminho de ferro, com muito êxito. A

linha foi interrompida e os edifícios seriamente atingidos. Acampamentos das tropas britânicas foram atacados a fogo de metralhadoras.

— A «O. F. I.» diz que a coluna alemã que avança ao longo do caminho de ferro de Michailov ultrapassou esta localidade, trinta quilómetros a Nordeste, ameaçando directamente Rjasan, no Oka. Uma vez atravessado este rio, a importante via férrea de Moscovo a Kasan e Urni fica, por seu turno, ameaçada.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte comunicado oficial do Ministério da Aeronáutica: «Düsseldorf constituiu o principal objectivo do ataque dos aviões do Comando de Bombardeiros. Foram violentamente bombardeadas as comunicações ferroviárias e as zonas industriais da cidade. Atacámos também as docas de Ostende e aeródromos inimigos na Holanda. Destas operações não regressou um dos nossos aparelhos».

— Diz a «O. F. I.» que se confirma que as contra-ofensivas soviéticas, desencadeadas na via férrea de Leninegrado-Vologda foram contidas pelas forças alemãs que teriam conseguido consolidar as suas posições em Tikhvin, ameaçadas».

— Diz a «D. N. B.» que uma divisão blindada alemã aniquilou trinta e quatro carros ou sejam as forças blindadas de uma divisão soviética, quinhentos e noventa e oito veículos, três baterias, sete posições de artilharia, cento e vinte e um comboios e treze locomotivas, ou sejam sete mil duzentos e sessenta vagões, com 130.680 toneladas.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que uma força de choque finlandesa empreendeu um ataque audacioso à linha férrea de Mouribosk. Vencendo a resistência soviética, os finlandeses destruíram a via. Um comboio de reforços que chegou pouco depois descarrilou. O comboio estava carregado de material de guerra de toda a espécie, entre ele alguns canhões.

— A «R. R.» diz que aviões italianos bombardearam as linhas de ligação ferroviárias de Marsa-Matruh.

— Pela «O. F. I.» sabe-se que no sector de Moscovo, o avanço alemão registou grandes progressos, duzentos quilómetros a Sueste da capital. Os meios germano-italianos deixam entrever que as tropas alemãs ocuparam um importante núcleo ferroviário, de onde irradiam as linhas de caminho de ferro, vindas de Moscovo, em direcção a Leste. Trata-se, certamente, da cidade de Riazan. Sendo assim, ficam cortadas as comunicações mais directas entre Moscovo e Kuibichev, nova sede do governo. Os meios militares alemães afirmam que as perdas russas, na batalha de Rostoy, se contam entre as mais pesadas que os soviéticos têm tido até agora. Acrescentam que as quatro principais linhas do entroncamento de Rostow foram destruídas.



—Pela «U. P.» sabe-se que a «Rádio-Jibuti» anunciou que o governador fez nova oferta à Inglaterra, pondo à sua disposição o caminho de ferro e porto de Jibuti, com tôdas as facilidades, para o transporte de fornecimentos ingleses para a Etiópia, a trôco de a Inglaterra levantar o bloqueio.

—Diz a «E. T.» que os desvios ferroviários de San Giovanni foram atacados tendo ardido por completo um comboio composto de vinte e quatro vagões-cisternas carregados de gasolina. As bombas rebentaram ainda nas estações provocando numerosos incêndios.

—A «D. N. B.» diz que, segundo notícias recebidas em Berlim, os alemães ocuparam a povoação de Mejaisk e atingiram o entroncamento ferroviário de Riazan.

—Pela «O. F. I.» sabe-se que as tropas finlandesas ocuparam, Karkumaeki—segundo informam de boa fonte. Esta localidade era a última vila e estação do caminho de ferro de Murmansk, ainda em poder dos russos, entre Parandova e o Svir. Fica na extremidade Noroeste do lago Onega, a duzentos quilómetros ao Sul de Soroka e a cento e trinta de Petroskoi.

—A «O. F. I.» diz que o ministro do Interior do Sião declarou, numa entrevista, que a capital será transferida de Bangkok para outro ponto não indicado, logo que as circunstâncias tornem essa transferência necessária. Por outro lado, a direcção dos caminhos de ferro deu ordem aos seus empregados para estarem prontos para todas as eventualidades.

—A «R. R.» diz que um comboio de passageiros chocou, na linha de Berlim-Poson, com um comboio de mercadorias, estacionado numa pequena gare. Dois dos vagões do primeiro comboio incendiaram-se, deplorando-se alguns mortos e feridos. A causa do acidente não foi ainda estabelecida, presumindo-se que em virtude da tempestade de neve, o condutor do comboio de passageiros não pôde distinguir os sinais.

—A «R. R.» diz que na Carélia oriental, registou-se fraca actividade de artilharia e de patrulhas. A aviação finlandesa continuou a bombardear a linha dos caminhos de ferro de Murmansk, principalmente ao norte de Maanselka, atingindo em cheio as linhas ferroviárias e material rolante. Um comboio carregado de tropas foi destruído. Igual sorte teve outro comboio de socorros.

—A «D. N. B.» diz que na «frente» Leste foram repelidos ataques locais do inimigo. A força aérea combateu, com eficácia, tropas prestes ao combate e objectivos ferroviários na curva do Donetz, no curso inferior do Don e na «frente» do Norte. Bombardeou, além disso, bases aéreas soviéticas a Sueste do lago Ladoga e atacou objectivos militares de Moscovo.

—Pela «D. N. B.» sabe-se que a aviação alemã

operando no sector Sul, danificou vinte e dois comboios e seis outros no sector Norte, durante os seus ataques contra quatro linhas de caminho de ferro utilizadas no abastecimento das tropas inimigas; e bombardeou ainda, com êxito marcado, cais de desembarque, concentrações de tropas e de camiões, localidades abarracamentos e um posto de radiofusão.

—A «R. R.» diz que Mussolini recebeu Beneduce, presidente da Sociedade Italiana dos Caminhos de Ferro Meridionais, que lhe foi participar que aquela sociedade resolveu criar no sul do país e na Sicília grandes estabelecimentos para a construção de automóveis eléctricos. O presidente Beneduce declarou que a referida sociedade teve esta interessante iniciativa com o fim de que este novo meio de transporte venha favorecer, principalmente, os proprietários agrícolas.

—A «R. R.» diz que o correspondente de guerra do «Swenska Dagbladet» na frente finlandesa informa que começaram, em Hengo, os trabalhos de limpeza dos campos das minas que os bolchevistas tinham colocado aos milhares por toda a parte. Caminhos de ferro e outras instalações de importância foram já quasi todas reparadas e conta-se que poderão retomar, em breve prazo de tempo, vida normal.

—Diz a «R. R.» que um comboio de mercadorias, carregado de cortiça, que tinha partido de San Sebastian, foi totalmente destruído por um incêndio no tunel do Colana. O incêndio, segundo parece, foi devido ao facto de um vagão ter tocado num fio eléctrico, provocando uma faísca que comunicou fogo à cortiça. O tráfego está interrompido.

—A «R. R.» diz que em virtude da neve que caiu, fortemente, nos últimos dias foi interrompido o tráfego ferroviário entre Spalato e Zagreb.

—Diz a «R. R.» que nos arredores de Solobierg deu-se um violento choque de comboios, tendo ficado destruídos muitos vagões. Há vinte e cinco pessoas gravemente feridas.

—Pela «E. T.» sabe-se que o último de uma série de atentados dinamitistas no Transvaal foi perpetrado por uma quadrilha pequena, mas bem organizada, que tentou fazer ir pelos ares um trôço da linha férrea de Johnnesburgo a Lourenço Marques. O atentado que se realizou custou a vida a dois sabotadores, atingidos por uma bomba que explodiu prematuramente e que causou pequenos estragos materiais. Recomeçou o serviço normal na linha.

—A «D. N. B.» diz que no sector de Wolchow, assim como no caminho gelado do lago Ladoga, os reforços inimigos foram seriamente atingidos pela força aérea. No extremo Norte, os «stukas» bombardearam a linha férrea de Murmansk, baterias da D. C. A. e campos entrincheirados dos soviets.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Março de 1892)

## Linhas portuguesas

**Elevador de Gaya** — Teem-se feito repetidas experiencias no elevador da calçada das Freiras, em Villa Nova de Gaya, subindo e descendo por vezes os trens repletos de pessoas.

A fim de evitar qualquer sinistro, a chaminé da machina do elevador vae ser provida de um capacete de tela metallica, que evitará a sahida de faúlhas.

**Loanda a Ambaca** — Noticias de Angola dizem que as chuvas extraordinarias que teem cahido ultimamente causaram estragos importantes não só na parte do caminho de ferro em construcção, mas também na que já está em exploração.

Ha muitos annos que não ha memoria de chuvas tão abundantes e violentas.

Estes factos vieram tornar mais demorada a abertura da secção da linha que devia fazer-se em dezembro até o kilometro 220. O serviço dos comboios esteve interrompido por muitos dias.

A construcção continúa com a possivel actividade, mas a 5.<sup>a</sup> secção provavelmente só poderá abrir-se no proximo mez.

**Carris de Ferro de Lisboa** — Já estão trocadas, na sua quasi totalidade, as acções da 1.<sup>a</sup> série d'esta companhia pelas novas obrigações, segundo a proposta apresentada na ultima assembléa geral, sendo todos os novos titulos tomados pelos antigos accionistas que assim se transformaram em obrigatarios, deixando os da 2.<sup>a</sup> série sós em campo, e em santo socego para governarem a companhia.

O que é urgente é que se realise por completo o sonho a que nos referimos no nosso numero 98, ao dar a noticia d'esta operação, isto é, que os actuaes possuidores da companhia deem o complemento do valor das suas acções para que as novas linhas sejam construidas, como a do Poço do Bispo, e a de cabo das ruas do Alecrim e S. Roque.

A cidade não pôde consentir que por mais tempo se addiem estas obras, só pelo facto de ter d'ellas o monopolio uma companhia que não as emprehende.

**Minho e Douro** — Foram concorrentes á arrematação de 5:000 kilos de massaroquinha os srs. Zeferino José Pinto por 114 réis cada kilo e João Ribeiro Caldas por 118 réis.

**Pessoal da Companhia Real** — Foi extinta a repartição de construcção do ramal de Cintura de que era engenheiro chefe o sr. canselheiro Ressano Garcia, e chefe de secção o nosso estimado amigo o sr. Luiz Ernesto Reynaud.

Tambem foram dispensados do serviço, por medida de economia, os srs. engenheiros José Guedes de Queiroz e Antonio Rosa Barbosa.

**Mormugão** — Parece que a companhia do caminho de ferro de Mormugão solicitou do governo qualquer explicação ou ampliação ao seu contracto, por ter findado a indemnisação que pelo tratado da India o governo britannico pagava ao governo portuguez, e que estava destinada para occorrer ao pagamento da garantia do juro devida á dita companhia.

Segundo ouvimos, porém, ha toda a probabilidade de que se chegue facilmente a accordo a este respeito, tanto mais que a companhia sabe por experiencia que o governo portuguez nunca lhe deixou de satisfazer pontualmente a garantia de juro, mesmo na parte em que excedia a indemnisação do governo britannico. E até na propria India ha felizmente rendimentos bastantes para garantir os pagamentos a fazer á companhia.

# Vida Ferroviária

## FERROVIÁRIOS DE ANGOLA

Na Assembleia Geral realizada em 10 de Janeiro na Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola, foram eleitos os corpos gerentes para o corrente ano, que ficaram assim constituídos:

**Assemblea geral** — Presidente, Manuel José Ferreira (reeleito); 1.<sup>o</sup> Secretário, José de Jesus Costa; 2.<sup>o</sup> Secretário — Júlio da Costa Guerreiro. **Conselho fiscal** — Efectivos, José Touret; Antúnio Salvado de Barros; Artur Eugénio Victor; Substituto, Eugénio Jorge d'Abreu; **Direcção** — Presidente, Pedro Alves Carneiro; 1.<sup>o</sup> Secretário, Germano Rodrigues; 2.<sup>o</sup> Secretário, Salvador Ribeiro; Tesoureiro, Manuel da Cruz, (reeleito); Vogal, José Augusto Gonçalves. **Suplentes** — Américo do Nascimento; José dos Santos; António Calixto; João Figueira Júnior.

## SINDICATO NACIONAL DOS FERROVIÁRIOS DO CENTRO DE PORTUGAL

(Pessoal do movimento)

Realizou-se a Assembleia Geral do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do movimento), para eleição dos corpos gerentes, que ficaram assim constituídos:

Presidente, Artur Mário Gomes de Melo; 1.<sup>o</sup> secretário, Manuel Pedro; 2.<sup>o</sup> secretário, Alexandre Jorge; 1.<sup>o</sup> vogal, Gil Simões; 2.<sup>o</sup> vogal, João Duarte Amaro Esteves.

**Direcção**: João Júlio Pina Cortes, José Maria Dias, Victor Afonso, David da Silva, João Duarte Vitorio.

À assemblea presidiu o sr. Alexandre Jorge, secretariado pelos srs. Manuel Pedro e David Gomes.

Foi lido e aprovado por unanimidade, o relatório e contas do ano findo.

Falaram os srs. João Júlio Pina Cortes e Firmino Francisco Simões, que fizeram considerações acêrca do relatório e saudaram os eleitos, referindo-se a alguns aspectos da vida da classe.

## BRINDES & CALENDÁRIOS

A "Sociedade Revendedora de Papeis, Ltd.", enviou-nos um bonito calendário para o corrente ano, que muito agradecemos.



# Espectáculos

## Panorama da Temporada

## TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

### Marcha de Lisboa ... no Apolo

A revista que está em cena no Apolo há perto de 3 meses, foi há poucos dias refrescada com coplas, números e quadros novos, e assim a «Marcha de Lisboa» não afrouxa o seu andamento cadenceado, antes pelo contrário, avança na cadência em passo um pouco acelerado, aproximando-se cada vez mais do término que ainda está muito longe, apesar de ter já atingido o seu fim, isto é, distrair o público.

Não via esta revista desde a sua estreia e a supressão de números e a sua substituição por outros tornou-a mais alegre e mais dinâmica. É claro que há alusões que os autores podiam ter actualizado, como sejam as referentes à gasolina, o que não quer dizer, é claro, que não sejam engraçadas.

O número do «Burro Canário» é interessante, mas o seu êxito depende da boa ou má disposição do animalejo. O truque está muito bem imaginado, e a sua actuação fez-me lembrar aquelas criancinhas que fazem gracinhas e que quando convidadas a exhibi-las diante de visitas, se recusam terminantemente a isso. Amarante criou mais um tipo popular em que é mestre.

Também gostei muito de ver o prólogo «A Voz do Povo» intercalado na revista e com o nome de «A marcha de Lisboa.» Realmente era uma pena que este número tão bem escrito e de sentido tão patriótico e ao mesmo tempo popular tivesse sido eliminado da revista? Além disso a interpretação dada por Irene Izidro muito valorisa esse número que já de si tinha valor, e que faz vibrar.

Abílio Alves, que se estreou, representa muito bem o «Caminheiro» dando-lhe a emoção necessária.

Madalena Vilaça tem um fiosinho de voz agradável, é interessante e interpreta dois números. Um intitulado «Aldeia da Paz», e outro «Fado da Alegria» este em dueto com Maria Albertina que interpreta o «Fado da Saúde». Em ambos, as duas artistas mostraram o seu valor.

Tem Maria Albertina também uma nova marchinha brasileira «Olha a Onda» que a sua vivacidade e voz pastosa, realçaram.

Francis e Ruth, os nossos melhores bailarinos, dansaram «O Casamento da Aldeia», muito sugestivo e popular, tendo

os tipos sido muito bem observados. É uma parêlha de baile que honra a arte coreográfica portuguesa.

«Pensão Económica» é o título do quadro novo, em que intervêm, com muita graça, Armando Machado, Pereira Saraiva, Reginaldo Duarte, João Pio, Virgínia Soler e Maria do Rosário. O assunto baseia-se no estribilho «Poupar, economizar e produzir», alusivo à criação dos coelhos.

Coplas no terceto «Por ti», magistralmente desempenhado por Armando Machado, Virgínia Soler e Reginaldo Machado, no «Velho estudante» perfeita criação de Amarante e um «post scriptum» na carta que o «Manel» escreve à «Maria» alusivo ao Natal do Expedicionário.

Em resumo, o trabalho de Alberto Barbosa, José Gilhardo, Fernando Santos e Almeida Amaral, com música de Raúl Ferrão, continua a ser apreciado por todos os aadores do teatro de revista.

### Companhia de Circo... no Coliseu dos Recreios

Ricardo Covões, grande empresário, conhecendo, como poucos as suas obrigações para com o público, oferece-lhe agora um espectáculo daqueles que são sempre fervorosamente ambicionados, tanto pelos miudos como pelos grandes. E se é certo que as crianças se entusiasмам com os diferentes números as pessoas crescidas apreciam a maneira de trabalhar dos artistas e as dificuldades enormes que têm de ser vencidas, para nos dar a conhecer bons elementos.

A Companhia que presentemente actua no Coliseu compõe-se dos seguintes artistas e números:

1.º Margarette-trapezista; 2.º Marisohn-argolista; 3.º Munier & Jenny-com uma colecção de cães amestrados; 4.º Irmãos Campos-palhaços; 5.º Dangolis jongleur; 6.º Jardus-perchistas; 7.º Irmãos Montesana-dansarinos acrobatas; 8.º Guerra Mix-homem cofre; 9.º Rico & Alex-palhaços muito nosso conhecidos; 10.º Miss Quincy-a «Venus moderna»; 11.º Troupe Timanon-saltadores árabes.

Onze números de exercícios diferentes feitos com extrema perícia e que entusiasмам os espectadores.

Não compreendo como numa época de dificuldade, se consegue arranjar uma companhia desta natureza, para todos os paladares.

É claro que os números que despertam mais interesse são sempre os palhaços, e os nossos conhecidos Rico & Alex, apesar de um pouco mais velhos, mantêm contudo a sua graça e espírito, transmitindo-a aos espectadores.

É um espectáculo que realmente estava fazendo falta, pois a pequenada em lhe falando em «palhaços» fica logo sobressaltada e para os graudes tem a vantagem enorme de se poder



entrar e sair a qualquer hora e em qualquer altura, conforme as conveniências.

É claro que Ricardo Covões arriscou muito capital para trazer a Lisboa estes artistas que, presentemente, são do melhor que aparece no «mercado» estrangeiro.

Estão pois de parabens os miudos da capital e os seus papás. E até mesmo os desprotegidos da sorte que, à porta do Coliseu, pedem aos espectadores solitários que os deixem acompanhar, a fim de poderem assistir à exibição dos diferentes números. E o que tem graça é que nenhum espectador recusa a companhia desses garotitos que se deliciam com as momices dos palhaços e dos «faz tudo» no número dos quais se encontra «Albano» que foi bom palhaço e que, mercê das circunstâncias, agora se apresenta como «fazendo tudo» e servindo só, para ensarilhar os intervalos de número para número, com a colaboração oportuna de Zecky e Delfi. A presença do conhecidíssimo Sr. François é necessária para dirigir o espectáculo.

#### Zarzuela... no Maria Vitória

Quando no antigo D. Amélia pontificavam Pilar Marti, Nadal e outros da mesma categoria, os espectadores apreciavam, nas «zarzuelas» e com olhos de ver, não só a técnica e o valor das peças, como também o trabalho dos artistas que pisavam o palco.

Hoje porém são poucas as pessoas que se preocupam com as coisas de «arte» e apenas vão ao teatro para fixar a atenção na plástica feminina e no bom gosto e riqueza de cenários e guarda roupa, mostrando assim quão fraca é a sua mentalidade.

Aqueles que foram com êsse propósito para assistir na sexta feira passada à estreia no Maria Vitória da «Companhia Lírica Juvenil de Zarzuela Mariano Madrid» ficaram pesadamente ludibriados. À parte dois ou três elementos, um pouco mais altos, os restantes são pequenos de estatura e de idade, mas todos grandes em valor.

Como os espectáculos são variados e a série é curta, a empresa não mandou fazer programas com a distribuição de papeis, de maneira que não posso indicar nomes. No entanto nos «Molinos de viento», peça de estreia, cumpre-me salientar os rapazes que fizeram de «taverneiro» e de «marinheiro», o cantor que fez de «oficial de marinha» e a rapariga que interpreta o papel principal feminino. Êstes dois últimos têm bonitas vozes, um pouco prejudicadas, na primeira noite, por constipação.

O corpo coral é cheio e afinado, e a orquestra não acompanhou lá muito bem, naturalmente por deficiência de ensaios.

O propósito lírico arrevistado «Vamonos a Hollywood» é um pequeno apanhado de números musicados, ligados por um fiosinho amoroso, mas muito tenue, apropriado aos artistas que a interpretam.

Esta peça assim como todas as outras que os prospectos anunciam e que são já conhecidas do público, são como que um pretexto para mostrar as possibilidades dos pequenos actores e actrizes que estão afinadíssimos e muito certos, o que não admira visto tratar-se de um agrupamento organizado e disciplinado.

Graça, leveza, vivacidade, envolvidas por um grande cunho de modéstia, são o apanágio desta Companhia onde as raparigas não trazem pintura de qualidade alguma, à excepção da que faz de «característica».

#### O CARNAVAL NOS TEATROS

O Carnaval nos teatros foi, êste ano, muito pouco rendoso para as empresas, que se limitaram a apresentar as peças do seu repertório, todas já vistas e revistas. E apesar de algumas terem introduzido quadros e números novos próprios da quadra folionia, e de terem completado o programa com pequenas revistas, o certo é que a animação foi muito peque-

na, o que não é para admirar, se atendermos a que a época não está para «graças». Devemos ter sempre compaixão dos que sofrem.

O MARIA VITÓRIA — Apresentou sempre a revista «Essa é que é essa», em que Costinha, Luiza Durão, Alberto Ghira e Santos Carvalho, fizeram o possível para animar os espectáculos, com esgares, momices, etc.. Há também uma pequena bailarina «Minerva», à qual abaixo me refiro.

O VARIEDADES — Deu-nos as representações de «Cama, Mesa e Roupa Lavada», peça que não se presta para folias nem largos vãos cómicos. A revista «Olha o passarinho» foi tão curta que quasi se não deu por ela.

O AVENIDA — Deu três espectáculos com o «Leão da Estrela» e «As Três Raparigas Modernas», peças já bastante conhecidas. Apresentou-se também a revisteca «Abaixo a Mascara» da autoria de Luiz Oliveira Guimarães e Erico Braga. Pretexto para alongar o espectáculo de Carnaval.

O APOLO — Fiado na sua «Marcha de Lisboa», apresentou esta revista nas três noites, acrescida do quadro «Hoje há petróleo».

O TRINDADE — Sincopou alguns números da fantasia «Alélua» que não se prestavam para o Carnaval, e em compensação pôs Aura Abranches a fazer imitações de uma artista hespanhola, em que foi admirável de graça e naturalidade, e intercalou na fantasia, quadros de outras revistas e que se prestaram lindamente para o entrudo.

O COLISEU — Misturou palhaços, com jongleurs, cães, acrobatas, etc., etc., numa miscelânea fantástica, tornando assim o espectáculo carnavalesco muitíssimo variado.

O D. MARIA II — Apresentou três peças diferentes. Uma comédia, uma revisteca e uma zarzuela. São elas «Madrinha de Charley», «Diz-se por música» e «La revoltosa» a que abaixo me refiro.

O GINÁSIO — Deu três espectáculos, iguais, com surpresas, e uma comédia a que aludo no final desta crónica.

Emfim houve espectáculos para todos os paladares, e os preços foram acessíveis.

Sem desprimor apenas merecem referência as peças abaixo indicadas:

#### Madrinha de Charley... no D. Maria II

A empresa Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, ao aproximar-se a época carnavalesca, apresenta peças de género diferente das que é uso representar no primeiro teatro de declamação do país. E assim já ali vi interpretar, magnificamente, a zarzuela «La Verbena de la Paloma», em espanholas operetas «Solar de Barrigas» e «Pão de ló», e as comédias «Conde Barão» e «Madrinha de Charley». Todas estas peças abtiveram êxito enorme.

Era eu menino e moço quando vi a «Madrinha de Charley» interpretada pelo grande e inimitável actor que se chamou José António do Vale, muitíssimo engraçado, com a cara muito feita, escaveirada e cheia de rugas, e uns olhos muito expressivos, que faziam rir às escancaras os espectadores. Mais tarde apareceu na obra inglesa de Brandon Thomas o actor Silvestre Alegrim, outro artista de grande valor, que circunstâncias várias têm afastado do palco.

A seguir vejo no cinema outro grande artista cómico Lucien Barroux interpretando o papel principal da mesma peça e actualmente o Tivoli exhibe o actor Jack Benny na mesma obra, cuja actuação não interessa para o caso presente.

O que interessa é a interpretação dada pela Companhia do teatro D. Maria II, à excelente obra traduzida pelo escritor dramático de grande talento, Carlos de Moura Cabral.



Antes de mais nada devo dizer que está muitíssimo bem posta em cena, com grande rigor e verdade. Os interiores são os das antigas casas inglesas. Não admira que exista esse rigor, se atendermos a que ali anda o «dedo» de Amélia Rey Colaço, grande artista.

Todos sabem que nas récitas de estudantes são os rapazes que fazem papéis femininos.

William (João Vilaret) estudante da universidade de Oxford, vai entrar numa recita, onde se representa uma peça da autoria de Huston (José Cardoso). Dois outros estudantes Jack Chesney (Augusto Figueiredo) e Charley (Igrejas Caeiro), desejam receber em sua casa as namoradas Kitty Verdun (Maria Lalande) e Arabela Spettigue (Meniche Lopes), mas para isso precisa estar presente D. Lúcia d'Alvadores (Palmira Bastos) que é a autêntica «Madrinha de Charley». Como esta à última hora não pôde comparecer, aproveita-se «William», que está disfarçado de mulher para entrar na récita. Spettigue (Raul de Carvalho) e Chesney (Vital dos Santos) apaixonam-se por «William», e só depois de muitas peripécias os rapazes casam com as suas namoradas, enquanto que William, a falsa «Madrinha de Charley», casa com «Elen» (Maria Paula), onde o criado «Brasset» (Pedro Lemos) serve com intenção e dedicação.

Vilaret, primoroso «diseur» ultimamente prejudicado pelas várias imitações que tem feito de colegas suas, interpretou, a seu modo, o papel principal da «Madrinha de Charley», mostrando-se desastrado, como manda a rubrica, e fazendo sempre notar que é um homem vestido de mulher. Há contudo passagens onde apresenta gestos e atitudes do sexo oposto, o que não é censurável, se atendermos a que pertence ao seu sexo, para poder ouvir os seus desabafos.

Vilaret vestiu-se e caracterizou-se de maneira a dar a impressão de que «estava dentro do personagem» como se costuma dizer.

Vital dos Santos, Raúl de Carvalho, José Cardoso, Augusto Figueiredo e Igrejas Caeiro, deram grande brilho aos seus papéis há pouco mencionados.

Palmira Bastos, a grande Palmira, Maria Lalande, Meniche Lopes e Maria Paula, muito bem vestidas, brilharam pela sua graça e talento.

Pedro Lemos, compôs um engraçado tipo de criado, amigo dos estudantes.

Como espectáculo carnavalesco, vem enfileirar, com galhardia, ao lado dos apresentados todos os anos pela empresa do Teatro de D. Maria II.

#### Diz-se por música .. no D. Maria II

A empresa do Teatro D. Maria II para completar o programa dos espectáculos de Carnaval, iniciados com a «Madrinha de Charley», abaixo relatada, arranja sempre uma revista em um acto que é apenas um pretexto para prolongar o espectáculo por mais alguns minutos, servindo ao mesmo tempo de distração para o público.

É claro que este acto não é mais do que uma curta série de quadros e números, onde aparece a graça e delicadesa, o que não é para admirar se atendermos a que os intérpretes são elementos da companhia do nosso primeiro teatro de declamação e dentro dela são «recrutados» alguns para autores da revista.

Isto é: a empresa em vez de recorrer aos revisteiros, profissionais experimentados e eivados de piadas e ditos velhos e sedícios, governa-se com a «prata da casa».

Desta vez coube a sorte a João Villaret e Lucien Donnat que arranjaram um passatempo interessante em que intervêm Lucília Simões, mestra da cena portuguesa, Igrejas Caeiro e Maria Côrte Real que compadriaram e todos ou quasi todos os elementos da excelente companhia do D. Maria II.

João Villaret e Lucien Bonnt compuseram um trabalho que completa muito bem o espectáculo.

#### La revoltosa... no D. Maria II

Os artistas deste teatro também gostam da língua de Cervantes e daí o incluírem no programa de Carnaval esta zarzuela do maestro Chapi. É «La revoltosa», uma das mais populares zarzuelas teve por parte dos elementos do teatro Nacional uma representação tanto quanto possível aceitável, se atendermos a que os artistas não são cantores, mas puxaram pelas gargantas para conseguirem acompanhar as notas agradáveis de que está cheia a magnífica partitura.

Salienta-se no entanto Maria Paula com um fiosinho de voz bastante suave que encarnou a «Mari Pepa», Raul de Carvalho, Maria Clementina, Maria Côrte Real, Mercedes Gonzalez, João Vilaret, Pedro Lemos, Augusto Figueiredo, Vital dos Santos e Maria Lalande, fizeram o possível para se fazerem entender, e, como cómicos, agradaram plenamente.

#### As mulheres também têm coração... no Ginásio

Erico Braga, recrutou vários elementos teatrais, que estavam sem ocupação, e reuniu-os na representação desta peça. Assim vimos em grande camaradagem Brunilde Júdice, Maria Lagoa, Margarida de Almeida, Clemente Pinto, Alves da Costa e Octávio Bramão.

Este agrupamento é muito bom, pois é formado por artistas conscienciosos e cujos nomes são imensamente conhecidos da crítica e do público.

#### Bailarina Minerva... no Variedades

Uma garota, esplêndida bailarina, muito leve, pois dança quasi sem tocar no chão. Belo número que foi apresentado nos espectáculos de carnaval.

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «A Conspiradora».  
TRINDADE — 20,45 e 23 — «Aleluia».  
AVENIDA — 21,30 — «O Leão da Estrêla».  
APOLO — 20,45 e 23 — «A Marcha de Lisboa».  
VARIEDADES — 21 e 23 — «O pão das nicas».  
COLISEU — 21,30 — «A Princesa dos Dolares».  
MARIA VITORIA — 20,45 e 23 — «La marcha de Cadiz» e «Ritmo boémio».

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Gibraltar».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O tigre tubarão».  
S. LUIZ — 21,30 — «Tudo isto e o céu também».  
POLITEAMA — 21,30 — «Não estamos sós».  
TIVOLI — 21,30 — «Lobos da serra».  
CONDES — 15 e 21,30 — «Paraíso perdido».  
ODÉON — 21,30 — «Amor ou negócio?».  
CAPITÓLIO — 21 — «A batalha de Trafalgar».  
PALÁCIO — 21,30 — «Amor ou negócio?».  
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
CINE-ARTE — 21 — «A canção da saudade».  
PARIS — 21 — «O desfile da Primavera».  
EUROPA — 21 — «Vida nova».  
LYS — 21 — «O rei da alegria».  
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.  
REX — 21,15 — Programa duplo.  
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
PROMOTORA — 21 — «O filho também roubou».  
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.  
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «O rei da alegria».  
PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



## Publicações recebidas

Knox, por *Guedes de Amorim* — na colecção  
"Os homens da Guerra"

Acaba de sair o n.º 11 da colecção "Os homens da Guerra", editada pela Parçaria António Maria Pereira. Trata de Frank Knox, ministro da marinha dos Estados Unidos da América do Norte e subscreve-o Guedes de Amorim, nome de há muito ilustre na literatura e no jornalismo. São 53 páginas de excelente e sugestiva prosa, em que o perfil do ministro americano, que começou por ser um grande jornalista, é desenhado com vigor.

### Boletim da Junta de Província do Ribatejo

Está publicado, em grosso volume, o primeiro número do Boletim da Junta de Província do Ribatejo, com que se reata uma admirável tradição administrativa, legado da extinta Junta Geral do Distrito de Santarém. Por essa resolução, há que louvar a Junta de Província do Ribatejo, de que são respectivamente presidente e vice-presidente os srs. Dr. Manuel António Branco e Dr. Carlos de Azevedo Mendes e vogais os srs. Dr. Virgílio Arruda, José Van-Zeller Pereira Palha e Lino Dias Valente.

Contém o Boletim, além do texto das conferências promovidas pela Junta de Província, algumas monografias de alto interesse para o estudo das cidades e vilas do Ribatejo, e vária documentação sobre a sua vida económica. Além disso, todo o livro é enriquecido com inúmeras gravuras, por meio das quais paisagens, costumes, edifícios mais característicos ou de recente realização, recantos mais curiosos, deixam adivinhar uma região das mais ricas e mais pitorescas do país.

Livro de estudo e ao mesmo tempo de propaganda, o "Boletim da Junta de Província do Ribatejo" não só vem prestar um alto serviço à região mas também a todo o país.

Ao sr. Abel da Silva, director e editor do Boletim as nossas felicitações e os nossos agradecimentos pela oferta de um exemplar.

### In Memoriam, de Joaquim Pedro Monteiro

Organizado pelo sr. João Monteiro, publicou-se recentemente, em excelente edição, um "In Memoriam" de Joaquim Pedro Monteiro, que foi uma das maiores figuras do toureio nacional, da segunda metade do século XIX, não só como bandarilheiro, não só como empresário, mas ainda como organizador de corridas, lavrador e criador de gado bravo. Homem superiormente inteligente, dotado de espírito empreendedor, foi também um homem de coração aberto e generoso.

Se, como vilafranquense, honrou a sua linda vila natal, como português deixou um nobre exemplo de trabalhador incansável, que não pensou exclusiva e egoistamente em si próprio, mas procurou também, como lavrador, desenvolver a riqueza colectiva.

Foi um dos fundadores da Praça de Touros do Campo Pequeno e um dos seus mais inteligentes, mais honestos e arrojados empresários. Seu filho, o sr. João Pedro Monteiro, ao organizar o "In Memoriam", em que colaboram aficionados, escritores e jornalistas, ponde ter a certeza consoladora de que a figura de Joaquim Pedro não morrera totalmente e que hoje, tantos anos passados sobre o seu falecimento é, na expressão feliz do sr. Dr. José António de Azevedo Borralho, uma *sombra que resplandece*.

A recordação das nobres figuras do passado contém sempre uma lição magnífica e sempre útil para os que querem saber como se deve vencer na vida.

Ao sr. João Pedro Monteiro agradecemos o exemplar que nos enviou do "In Memoriam".

### Educação Especial Pré-Militar, pelo capitão Quintino da Costa

O sr. capitão de cavalaria Quintino da Costa poz em volume o magnífico e útil estudo que, sob o título de "Educação Especial Pré-Militar", publicou recentemente no Boletim do Instituto Nacional de Educação Física, de que é distinto professor. O tema, além de interessante, é de flagrante oportunidade.

O ilustre autor da obra presente caracteriza-se pelo seu nacionalismo, e os seus métodos de ensino, bem como a sua preparação técnica, revestem-se, por isso, de especial significado e valor. E é com as seguintes palavras que o sr. capitão Quintino da Costa inicia o seu trabalho, as quais nos apraz registar e arquivar:

"Sob a designação de educação especial pré-militar, ergueu-se entre nós alguma coisa que nos honra, porque encontrámos soluções próprias, caracteristicamente portuguesas e diferentes do que é uso ver-se noutras terras".

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido com amistosa dedicatória.

## Plano de Urbanização de PORTALEGRE

Encontra-se já concluído, tendo sido submetido à apreciação do sr. Ministro das Obras Públicas, o ante-projecto do Plano de Urbanização da cidade de Portalegre, de que são autores os architectos srs. Miguel Jacobetty e Faria da Costa, sendo a iniciativa, a todos os títulos louvável, do ilustre presidente da Câmara Municipal, sr. Dr. Afonso Sampaio.



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 39, 2.ª série, de 18 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1941 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 87.180\$05 como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 12, 2.ª série, de 15 de Janeiro, de 1942, publica o seguinte:

### Repartição dos Serviços Centrais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear para exercerem o cargo de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro durante o corrente ano, em harmonia com o artigo 3.º e seu § 1.º do decreto-lei n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, os cidadãos abaixo indicados:

Nos termos da alínea e) do referido artigo Engenheiro Álvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e António Amorim de Vasconcelos Pôrto, pelas empresas ferroviárias.

Nos termos do § 2.º do mesmo artigo: Engenheiro Mário de Sousa Drumond Borges, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto e António de Oliveira Calem, pelas Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto.

O «Diário do Governo», n.º 32, 2.ª série de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

### Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 3 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, estabelecendo a aplicação do multiplicador 11 nas suas linhas aos transportes de lenha e outros combustíveis de origem vegetal.

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Mando o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre, a seguir discriminada:

#### Linha de Estremoz a Portalegre:

Obras de arte corrente;  
Plantações de oliveiras nos taludes;  
Instalação da Linha telefónica.

#### Variante da Linha de Leste:

Terraplanagens;  
Obras de arte corrente.

#### Estação do Entroncamento (Portalegre):

Fossa para a ponte de inversão de locomotivas;  
Canalizações para águas e esgotos;  
Cais de carvão;  
Cinzeiro para locomotivas;  
Fossa séptica para vinte e cinco pessoas;  
Fossa séptica para oito pessoas;  
Escritório e cantina;  
Dormitório e instalação de material e tracção;  
Pavilhão de casas para pessoal;  
Poço;  
Casa de abrigo do motor;  
Reservatório de cimento armado;  
Vedações;

de que é adjudicatário Francisco José Morgadinho, 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, em relação aos referidos trabalhos.

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, de 22 de Maio de 1931, aprovar para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de desvio de um caminho para supressão da passagem de nível ao quilómetro 7,153 da linha férrea de Santa Apolónia a Benfica, junto do apeadeiro do Areeiro.

O «Diário do Governo», n.º 37, 2.ª série, de 14 de Fevereiro de 1942, 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, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 12, m<sup>2</sup>89 à esquerda da linha férrea de Santa Comba Dão a Visu, entre os quilómetros 31,763.60 e 31,771.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Farminhão, concelho e distrito de Visu, e confronta ao norte com Maria da Putificação Pereira, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho público e ao poente com Maria da Purificação Pereira.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!