

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

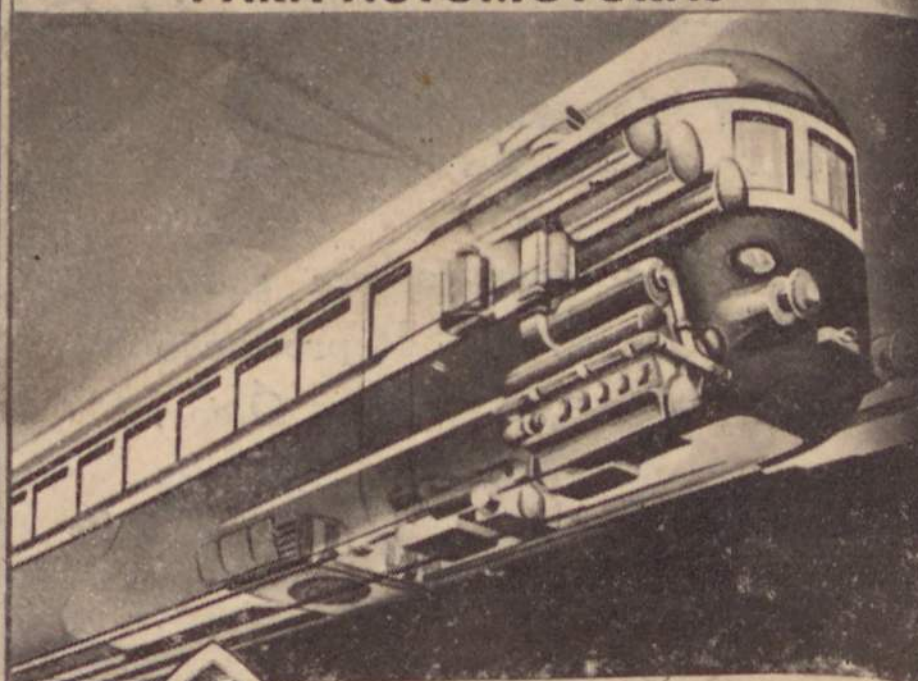
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
**CAMINHOS DE FERRO**

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P. B. X 20158 — LISBOA

### Maybach

ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS



Disposição de uma instalação motriz  
completa na automotora

*Uma decisão feliz.*

Quando em 1920 nos começamos a dedicar ao problema das automotoras, tomamos desde logo a decisão de construir não só motores, mas instalações mecânicas completas. Quanta importância esta decisão teve, para a introdução posterior em grande escala da automotora Diesel, demonstra-o, da forma mais concludente, a experiência colhida no serviço prático.

**MAYBACH-MOTORENBAU  
G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN**



# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

S É D E E M L I S B O A  
L A R G O D O Q U I N T E L A, 3

C O M I T É D E L O N D R E S:  
P R I N C E S H O U S E, 95, G R E S H A M S T R E E T, E. C. 2

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

## COMPANHIA DE SEGUROS



# Europêa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

## Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 2 0911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

## “A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-  
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal  
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando respon-  
sabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

## OFICINAS GRÁFICAS

## Bertrand (Irmãos), L.<sup>da</sup>

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS  
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

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

Telefone P. B. X. } 2 1368  
                                  } 2 1227

## Travessa Condessa do Rio, 27

L I S B O A

## Peçam Orçamentos



# 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

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



Caminhos de Ferro Portugueses  
Comissão do Museu Ferroviário (C.M.F.)

N.º

# 1307

1—JUNHO—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.  
NÚMEROS ESPECIAIS AVULSO 10\$00



**CONSELHO DIRECTIVO:**

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

**DIRECTOR-GERENTE:**

CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:**

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

**REDACÇÃO:**

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

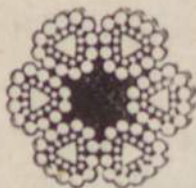
**COLABORADORES:**

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ A. COSTA PINA  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Dr. MANUEL MÚRIAS



**S U M Á R I O**

Póvoa de Varzim, Monumento ao Cego de Maio . . . . .	267
A camionagem e os caminhos de ferro em Moçambique, pelo Coronel de Eng. <sup>a</sup> Alexandre Lopes Galvão . . . . .	269
A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta . . . . .	275
Imprensa . . . . .	277
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	277
Há 50 anos . . . . .	277
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho . . . . .	278
Ateneu Ferroviário. . . . .	280







PÓVOA DE VARZIM — Monumento ao Cego de Maio



# A camionagem e os caminhos de ferro em Moçambique

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

POR iniciativa de Sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Colónias, segundo informa o Director Geral dos Transportes no seu recente Relatório, publicou-se em Lourenço Marques o diploma legislativo n.º 686, de 21 de Fevereiro de 1940, diploma que teve em vista uma mais íntima coordenação de transportes, não só para evitar concorrências lesivas da economia da Colónia, como para diminuir o consumo de carburantes importados, cujo preço sobe de dia para dia e cujas dificuldades de importação são cada vez maiores.

Diplomas anteriores haviam criado a camionagem do Estado para fazer concorrência à camionagem particular. O Estado procurava por isso protegê-la eficazmente. Indirectamente havia também já uma protecção ao caminho de ferro. Mas era, praticamente, sem valor.

O diploma legislativo publicado em 1940 atacou de frente o problema, procurando proibir toda a concorrência, evitando ao mesmo tempo a duplicação dos transportes. A doutrina é esta: onde chega o caminho de ferro, é este que tem de ser utilizado.

Por esta razão não é permitida a camionagem «concorrente», dentro de uma faixa de 70 quilómetros a um e outro lado das linhas férreas. Só são permitidas, dentro dessas zonas, as carreiras classificadas de «afluentes».

Por outro lado, os transportes devem fazer-se pela via mais curta, ou pela via mais económica. Não se transporta por onde se quer, mas por onde se deve transportar.

Mas o inimigo do caminho de ferro não está só nas carreiras regulares da camionagem «concorrente» como muito bem observa o sr. Director Geral dos Transportes. O inimigo está também nas camionetas de «aluguer» e nos «carros de serviço próprio» ou «veículos de uso próprio», como lhes chama aquêlê ilustre funcionário, dizendo deles que são «ainda piores concorrentes do que os de aluguer».

\* \* \*

Na União Sul Africana já se havia verificado prejuízo idêntico ocasionado por



estes veículos. E como neste país a reacção se segue logo à acção, proibiu-se imediatamente a circulação de camionetas de uns distritos para outros, mesmo quando fôsem de «serviço próprio» ou de serviço particular dos seus donos.

O diploma legislativo de Moçambique achou impraticável essa proibição que só julga aceitável em países com uma grande densidade de linhas férreas como na União Sul Africana acontece.

Acharam-se, pois, preferíveis as seguintes medidas:

a) proibir o serviço de camionagem de aluguer em percursos concorrentes;

b) limitar a tonelagem dos carros de «serviço próprio», ou «carros particulares».

A proibição dos transportes em regime de «aluguer» ia porém prejudicar muitos dos proprietários de camionetas que estavam fazendo carreiras:

a) em concorrência com o caminho de ferro;

b) em concorrência com as carreiras de camionagem do Estado.

Por isso o diploma previu no seu artigo 12.º uma indemnisação que devia ser paga pela administração do caminho de ferro, aos donos dos carros.

Na Colónia havia registadas em 1940, 378 camionetas, inscritas como de «aluguer». O Relatório computou o seu valor em 5.670 contos, cifra que nos parece extremamente baixa para tão grande número de veículos.

Apesar disso recebeu-se que os seus proprietários afluíssem, em massa, a entregá-las ao caminho de ferro, pedindo a indemnização que o Diploma garantia.

Tal não aconteceu. Lê-se no Relatório que apenas 3 proprietários compareceram. Segundo êle, a maioria dêsses camiões fazem serviço na província do Niassa. É à volta do caminho de ferro de Moçambique que êles gravitam.

Como as estradas não estão suficiente-

mente policiadas, a fuga do tráfego continua por isso a ser possível e a ser tentadora.

A obrigatoriedade das guias de trânsito (que cremos não existir ainda) pode facilitar grandemente a acção da fiscalização, a qual pode ser exercida também pelas autoridades administrativas e pelos agentes do caminho de ferro.

### Outros malefícios da concorrência

Independentemente dos prejuízos que à economia da Colónia, considerada no seu conjunto, ocasiona a camionagem concorrente, roubando ao caminho de ferro o tráfego rico que é o sustentáculo do tráfego pobre, há ainda outros inconvenientes, não sendo de pequena monta o da destruição dos pavimentos das estradas, em geral de terra, principalmente na época das chuvas, dificultando e impossibilitando mesmo, o trânsito dos carros ligeiros.

O caminho de ferro é que tem o encargo de conservar a via por onde os combóios circulam, ao passo que é o Estado que conserva e repara as estradas que as camionetas percorrem.

No Relatório faz-se a comparação entre o que custa a conservação da via feita pela administração dos caminhos de ferro e o que custa à camionagem a conservação do pavimento das estradas.

O caminho de ferro gasta, em média, nêsse trabalho 5.000 escudos por quilómetro. Não se sabe quanto custa ao Estado a conservação do quilómetro de estrada, mas diz o Relatório que o camião paga apenas 28 centavos por quilómetro e mais 20 de imposto de camionagem. Total 48 centavos, o que é nada em comparação com os estragos que ocasiona.

Para se fazer idea dos prejuízos que à economia da Colónia pode trazer a livre concorrência, apresenta o Relatório os seguintes números:

No tráfego interno da Colónia, feito por caminho de ferro, foram transportados, em 1940, pelas tarifas altas 10 % do tráfego, e pelas tarifas baixas 90 %. O transporte dos 10 % de tráfego rico deu 36 % de receita; o



transporte dos 90 % de tráfego pobre deu 63,7 %.

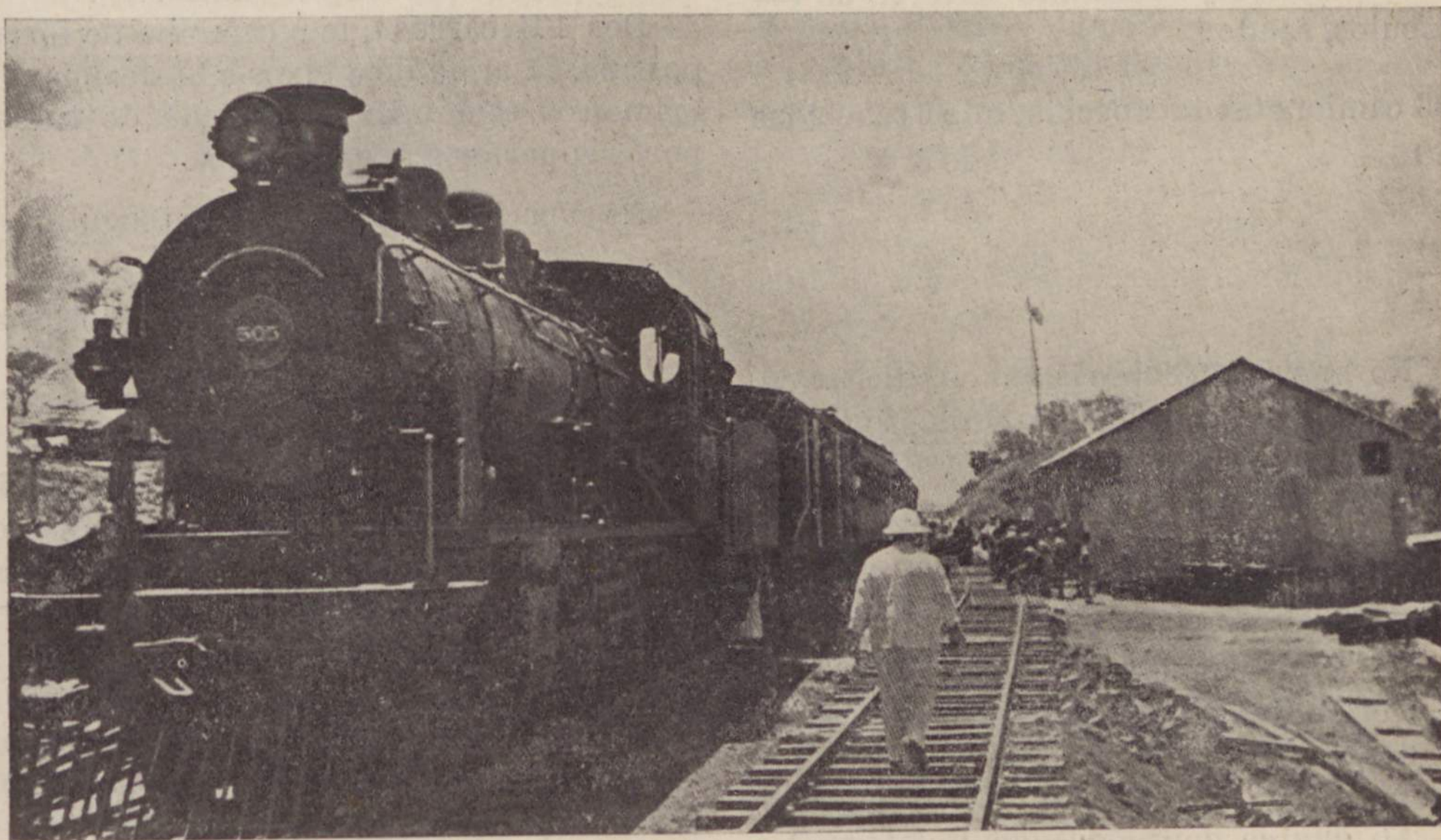
Vê-se assim que, roubado ao caminho de ferro o tráfego rico, seria impossível transportar o tráfego pobre pelas actuais tarifas. E querendo o caminho de ferro equilibrar as suas receitas agravando as tarifas, muita da mercadoria pobre deixaria de circular por não poder pagar o agravamento. E a economia da Colónia sofreria grandemente.

Havia — e tem havido em muitos países —

vantagem de exercer sobre a camionagem um «controle» mais eficaz.

Na concessão das carreiras «afluentes» a administração dos caminhos de ferro tem sempre preferência na adjudicação. Ele tem hoje os serviços de camionagem devidamente organizados e montados. Pode por isso fazer todas as carreiras que se tornem necessárias ao desenvolvimento do território, sem mira de lucros.

Mas compreende-se que haja por vezes vantagem em deixar algumas dessas car-



INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE TETE  
*O combóio inaugural no término da linha construída ao quilómetro 31*

o recurso de o Estado cobrir os «deficits» dos caminhos de ferro. Mas neste caso sofrem todos em benefício de alguns apenas. Os rendimentos da colectividade vão beneficiar os interesses da meia dúzia que explora a camionagem.

\* \* \*

Mereceu reparo ao director dos Transportes o alargamento do prazo de validade das licenças dadas à camionagem. Em vez de 1 ano, as licenças passaram a ser válidas por 2 anos.

As licenças por um ano tinham a grande

reiras nas mãos da camionagem que explora as carreiras «independentes» isto é, as que exercem a sua actividade fora e longe da acção dos caminhos de ferro.

A concessão daquelas pode ser um estímulo para estas e constituir por isso uma vantagem até para o próprio caminho de ferro.

#### Importância da camionagem dos caminhos de ferro da colónia

Os caminhos de ferro exploram duas espécies de carreiras:

Têm as carreiras que se destinam a



transportes locais, isto é, aos que são feitos dentro da própria povoação onde a estação do caminho de ferro existe; e aos de longo curso que servem as regiões compreendidas na zona de influência dos caminhos de ferro e até fora dela.

A administração explora 4 carreiras de serviço local, sendo uma em Lourenço Marques, outra em Mocuba, uma 3.ª em Muecate-Imala e ainda uma em Nampula, capital da província do Niassa:

Para os serviços da camionagem dispunha, em 1940, o caminho de ferro de 104 veículos, sendo:

36	camionetas de capacidade de 6 toneladas
20	» » de 5 »
24	» » de 4 »
24	» » de 1 a 3,5 »
104	

No ano de 1939 havia em circulação 80, com uma capacidade de carga que não excedia 355 toneladas. O aumento dos 24 veículos, em 1940, alargou essa capacidade para 473 toneladas.

A potência instalada nestes camiões elevava-se a 5.414 cavalos.

Os camiões entrados em serviço em 1940 eram de várias marcas preponderando os da fábrica «Albion» de 6 toneladas. Seguiam-se os «Thornicrofts» de 4 toneladas.

Ao que se depreende do Relatório, os camiões «Thornicroft» são os que têm provado melhor. Desta marca tinha o caminho de ferro 78. Os restantes eram de várias fábricas, sendo a «Albion» a mais largamente representada, com 10 veículos.

O número de carros de reboque, compreendidos no número total indicado, era de 18.

Os camiões encontravam-se assim distribuídos:

No distrito de Lourenço Marques	28
No » de Gaza . . . . .	19
No » de Quelimane. . . . .	18
No » de Moçambique. . . . .	39
	104

Assim se vê que no distrito de Moçambique, apesar da excelente organização dos serviços de camionagem do caminho de ferro, a camionagem de carros de aluguer têm uma enorme preponderância, conforme os números já indicados mostram.

Diz o Relatório que os carros que se comportam melhor nas estradas de terra são os pesados.

Porquê? O Relatório não o diz, mas afirma que eles podem percorrer os campos fora das estradas «o que será de grande vantagem para operações militares».

Dos 104 carros que o caminho de ferro possuía, 71 eram de 3 eixos e 33 de dois. Os primeiros têm uma capacidade de transporte superior à dos segundos.

As capacidades globais são as seguintes:

70	carros de 3 eixos	— 300	passageiros	— 357	tons. de carga
33	» » 2 »	— 138	»	— 116	» »
<hr/>					
104	carros	— 438	passageiros	— 473	tons. de carga

Trinta e seis camiões tinham a capacidade de carga de 6 toneladas; vinte e quatro a de 4; vinte camiões a de 5. Os restantes tinham capacidades diversas.

Reduzidos a camiões de 5 toneladas somavam 84,8.

Ao serviço, no Sul do Save, andaram 37,5; no distrito de Quelimane 15,3 e no de Moçambique 32.

Parte dos camiões são movidos a gasolina; outros a óleos pesados; nenhuns ainda a gasogénio.

Os consumos de combustível foram, no ano de 1940, os seguintes:

Gasolina . . . . .	320.495	litros
Óleos pesados . . . . .	290.715	»

O consumo de óleos lubrificantes foi de 27.463 litros. Os veículos a gasolina, como é natural, consumiram muito menos óleos lubrificantes do que os outros.

Motores a gasolina . . . . .	8.360	litros
Motores a óleos pesados . . . . .	19.103	litros



Serviços prestados pela camionagem

As quantidades de tráfego transportadas foram as seguintes:

Passageiros quilómetros	11.293.653
Toneladas quilómetros .	3.066.829

As receitas arrecadadas foram:

Receita de passageiros	2.815 contos
Receita de mercadorias	5.067 »
Soma	7.882 contos

As despesas orçaram por 7.041 contos, assim discriminadas:

Despesas com os passageiros	1.638
Despesas com as mercadorias	5.403
Total . .	7.041

Houve pois um saldo positivo de 841 contos.

Foram as mercadorias que o deram, porque, segundo o Relatório, o transporte de passageiros deu o prejuízo de 45 contos, números redondos.

É porém de notar que no rol das despesas com a camionagem não se entrou com qualquer verba para amortização do material. Entrando em linha de conta com ela, julgamos poder afirmar que a exploração deste serviço deu prejuízo à administração.

O capital de primeiro estabelecimento da camionagem eleva-se a 16.545 contos. Ora não será demais atribuir-lhe uma depreciação de 10 %, ou sejam 1.054 contos.

Carreiras exploradas

Foram em número de 32 as carreiras exploradas em 1940. A extensão do percurso de cada uma delas é muito variável, como é natural.

Há carreiras com 1 quilómetro de percurso apenas, e há carreiras com 553, como é a que vai de Mocuba por Milange e Blantyre a Tete.

Merece referência especial a carreira de Malema a Vila Cabral (que é de presumir se estenda, em breve até Metangula e margens do lago Niassa).

Entre Malema e Vila Cabral medem-se 417 quilómetros.

A carreira que liga os caminhos de ferro de Gaza com o de Inhambane, tendo por testas Manjacaze o Inharrime mede 156 quilómetros.

Neste ano de 1940 a rede explorada aumentou de 152 quilómetros.

Também merece referência especial a carreira que liga Goba, testa do caminho de ferro da Swazilândia, com Stegi, capital do Swazilândia Inglesa, por ser uma carreira internacional destinada a dar função ao nosso caminho de ferro, que a União Sul Africana teima em desconhecer, quando seria de um alto interesse, não só para o desenvolvimento da parte leste do Transval, como para as próprias minas de ouro do Rand, que teriam nesta segunda via um caminho mais curto e mais económico para as suas mercadorias.

A ligação Lourenço Marques-Johannesburg seria encurtada de muitas dezenas de quilómetros e a linha apresentaria condições de exploração muito mais fáceis que a linha actual.

Mas o Natal não quer; Durban opõe-se; a política manda, e Portugal, mais por brio do que por interesse lá vai servindo a gente da Swazilândia, aguardando melhores dias.

Concurso que a camionagem presta aos Caminhos de Ferro

O auxílio prestado directamente aos caminhos de ferro não é ainda grande. Vimos já as quantidades de tráfego expressos em unidades quilómetros: 11.293.615 passageiros quilómetros; 3.066.829 toneladas mercadorias quilómetros.

Diante das unidades realizadas pelo caminho de ferro são, em boa verdade, pouca coisa na parte relativa ao transporte das mercadorias, que é o que principalmente interessa.

Os caminhos de ferro registaram os seguintes números:

Passageiros quilómetros	31.108.763
Toneladas quilómetros .	158.881.050



*Custo dos transportes em camião  
e em caminho de ferro*

Vale a pena referir o custo do passageiro quilómetro e da mercadoria quilómetro, e a receita correspondente.

O passageiro quilómetro em camionete custou \$14,5 e pagou \$27,9. A tonelada quilómetro custou 1\$11,0 e pagou 1\$65,1. Ambos os transportes deram lucro.

Em caminho de ferro o passageiro quilómetro custou \$31,6 e pagou \$24,3, a mercadoria custou \$20,8 e pagou \$40,8.

Do exame destes números conclue-se:

a) que as tarifas aplicadas ao transporte de passageiros e de mercadorias são mais baixas no caminho de ferro do que em camioneta;

b) que o caminho de ferro perde dinheiro com o transporte de passageiros, dada a tarifa que lhes aplica.

A razão do facto está em que é muito fraco o aproveitamento dos lugares oferecidos a transporte pelas carruagens que os combóios arrastam.

Lê-se no Relatório que no ano de 1940 foram oferecidos, ao todo, 104.439.404 lugares quilómetros e foram utilizados apenas 31.108.763!

O número médio de passageiros por combóio anda por 41 apenas!

*Justificação da camionagem*

Não obstante ser mais caro o transporte de mercadorias em camiões, a camionagem automóvel é absolutamente necessária.

No Congresso Internacional e Inter-colonial de Transportes que teve lugar em Paris em 1931 ficou claramente constatado que o desenvolvimento dos países novos, confiado, outrora, exclusivamente aos caminhos de ferro pertence agora à camionagem.

São do Relatório Geral do Congresso, elaborado por M. Maitre-Devallon as seguintes palavras:

«Tout le monde semble s'accorder pour estimer que l'automobile doit

être partout l'avant-garde, puis l'affluent du chemin de fer.

Celui-ci doit être réservé aux transports en grandes masses».

E acrescenta:

L'organisation administrative des transports doit tendre à réaliser l'union de ces rivaux apparents et éviter une concurrence, dommageable finalement pour le bien public quand elle devient abusive.

Foi para evitar esta concorrência «domageable finalement pour le bien public» que em Moçambique se publicou o diploma legislativo 686, de 17 de Fevereiro de 1940, a que fizemos referência.

Já ninguém põe hoje em dúvida que a camionagem é elemento necessário à vida da relação dos povos. Mas não é fundamental. Fundamental é o caminho de ferro.

Entretanto Moçambique deve, já hoje, muito à camionagem.

À parte a influência que o caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transval tem exercido na economia da Colónia, influência conjugada com o fornecimento da mão de obra indígena às Minas do Rand, o rápido desenvolvimento de Moçambique, deve-se à camionagem automóvel.

Hoje não há recanto da colónia onde o Europeu não tenha ido farejar riqueza. E tudo o que é susceptível da valorização vai sendo posto ao alcance de todos para poder ser explorado.

As actividades ao longo do caminho de ferro de Moçambique, por exemplo, são enormes. Carreiras de camionetas para norte e para sul do caminho de ferro, que avança rapidamente até próximo da fronteira de oeste, dão a toda a região vida prometedora.

Pena é que a colonização branca não acompanhe o ritmo deste progresso material.

É só o que falta para fazer do norte da colónia de Moçambique um Brasil em miniatura por lhe faltarem as suas colossais dimensões. Mas não falta riqueza, tal qual como lá.



# A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

(Conclusão)

## Serviço de Via e Obras

### Edifícios

#### Estação de Gouveia

Reparados os telhados das retretes, avariados pelos temporais, empregando-se 28 telhas. Também foi reparado o do cais, empregando-se 97 telhas e 2 cumes.

Colocada uma chaveira bouré, para cojunção dos discos com as agulhas.

#### Estação de Fornos

Reparado o funil de esgôto das águas do telhado.

Construída a plataforma entre as linhas 1 e 2, com bordadura de cantaria.

Reparado o «taquet» da linha do cais.

Substituída a canalização e torneira de passagem da água para o jardim.

Reparadas 4 portas do cais.

#### Estação de Celorico

Reparados os telhados da estação, cais e casa dos carregadores, empregando-se 55 telhas.

Caída e pintada interiormente a casa de habitação do carregador agulheiro.

Reparada interiormente, de pedreiro e pintor, a casa dos carregadores.

Reparado o «taquet» da linha 3.

Reparada a cancela que dá acesso ao cais.

Feita a limpeza dos canos da retrete do pavimento superior.

Colocada uma caixa para acessórios de incêndios.

#### Apeadeiro de Baraçal

Reparado o telhado do edifício da estação, avariado pelos temporais, empregando-se 13 telhas.

Reparada a cobertura da guarita da agulha 2.

#### Estação de Vila Franca

Reparados os telhados da estação, cais e retrete, avariados pelos temporais, empregando-se 47 telhas.

Reparada a cancela de acesso ao cais.

Reparados 3 vãos de caixilhos do andar superior de edifício de passageiros.

Colocado um armário para guarda de utensílios de incêndios.

#### Estação de Pinhel

Reparados os telhados da estação, cais e retretes, avariados pelos temporais, empregando-se 47 telhas.

Substituídas 4 cancelas que haviam sido danificadas pelos temporais.

Executadas reparações de carpinteiro no edifício de passageiros.

#### Apeadeiro de Sobral

Reparado o telhado, avariado pelos temporais, empregando-se 15 telhas e 7 cumes.

Reparada a canalização da retrete.

Reparada a cobertura da guarita da agulha n.º 2.

Reparados todos os caixilhos e feitos 2 de novo, reparadas 3 portas e o soalho do quarto do agulheiro.

Reparada a canalização da retrete.

Pintadas 3 portas e 13 caixilhos, interior e exteriormente, depois de haverem sido colocados os vidros.

#### Estação de Guarda

Reparados os seguintes telhados, avariados pelos temporais: os da cocheira de carruagens, cocheira de máquinas, dormitório dos maquinistas e fogueiros, casa do Inspector da 2.ª Secção e casa dos factores, empregando-se 692 telhas e 32 cumes.

Reparados os portões da cocheira de máquinas.

Reparado o «taquet» da linha do cais.

Reparada de carpinteiro a cocheira de máquinas.

Reparada a cancela de acesso ao cais.

Reparada a canalização da água para o jardim do Inspector da 2.ª Secção.

Assentes 4 metros de cano de esgôto dos diques da cocheira de máquinas, a pedido do Serviço de Tracção.

Substituída a bacia da retrete da casa do Chefe da Reserva.

Reparada a betonilha da gare n.º 2.



Feitos 30 metros de vedação de travessas para resguardo do carvão.

Reparadas e pintadas 8 portas da estação, os caixilhos do pavimento inferior e as portas das retretes.

Reparado o muro de vedação da estação.

Construída a vedação de betão armado no jardim.

Construída uma cancela nova para acesso das camionetas da Central.

Transformada uma janela em porta na cocheira de carruagens, a pedido do serviço de Tracção.

Reparadas as casas habitadas pelo pessoal do Serviço do Movimento.

Reparadas as portas do cais coberto:

Construídas as respectivas cancelas para a vedação do jardim.

Construído um escritório no cais coberto, a pedido do Serviço do Movimento.

Adaptada a antiga central a dormitório para o pessoal do Serviço de Tracção.

#### Estação de Vila Fernando

Reparados os telhados da estação, avariados pelos temporais, empregando-se 37 telhas e 2 cumes.

#### Estação de Cerdeira

Reparado o caminho de acesso ao cais.

Nivelada a caixa da balança do cais.

Reparada a cancela que dá acesso ao cais descoberto.

#### Estação de Freineda

Reparado um funil e cano de esgôto das águas do telhado.

Reparados os telhados do cais, retrete e arrecadação, avariados pelos temporais.

#### Estação de Vilar Formoso

Reparados os telhados de todos os edifícios, tendo sido empregues 757 telhas e 15 telhões.

Substituídos 119 ladrilhos cerâmicos na plataforma da estação, por motivo da modificação da instalação eléctrica.

Construído o pavimento de betonilha de cimento no pavimento da Central Eléctrica.

Reparado de carpinteiro o lanternim da cocheira de máquinas.

Reparado o portão da cocheira de máquinas.

Na casa dos carregadores foram feitos 3 vãos de caixilhos novos, devidamente pintados assim como uma porta e mais meia porta.

Reparado o monta-cargas.

Revestida com cimento a parte exterior do poço e feita uma tampa de cimento armado.

Construído um cais coberto, em alvenaria de tijolo, por conta da firma Manuel B. Vivas, L.<sup>da</sup>, para o que fez o seguinte desmonte: rocha dura 4.266<sup>m</sup> — Terra dura 4.115<sup>m</sup>, e executada a respectiva linha de saco.

A Companhia executou por sua conta a ligação da linha de saco para o lado da Estação.

Feita a escavação de cerca de 600<sup>m</sup> de terras no local para novos escritórios da mesma firma.

Feito o soleiramento dum aqueducto.

Construída uma casa abrigo, em alvenaria de tijolo com cobertura de "Luzalite", para a bomba da toma de água da estação.

Colocado um armário para guarda de utensílios de incêndios.

#### Casas de guarda

Por terem sido avariados pelos temporais, foram reparados os telhados das seguintes casas: 22-40-47-55-56-61-64-68-77-80-81-82-85-86-92-103 e 104.

N.<sup>os</sup> 1 e 2 — reparados e caiados os muros de vedação.

N.<sup>o</sup> 3 — Grande reparação, com substituição do telhado e rebôcos.

N.<sup>o</sup> 4 — Executadas reparações interiores e exteriores.

N.<sup>o</sup> 5 — Reconstruído o forno de coser pão.

N.<sup>o</sup> 6 — Teve grande reparação.

N.<sup>o</sup> 11 — Substituída a porta de entrada e reparado o caixilho duma janela.

N.<sup>o</sup> 12 — Substituída a porta de entrada e uma dita dum quarto.

N.<sup>o</sup> 13 — Substituída a porta de entrada e reparado o caixilho duma janela.

N.<sup>o</sup> 14 — Reparadas as janelas e o telhado.

N.<sup>o</sup> 17 — Substituída uma porta, reparado o telhado e reconstruída a chaminé.

N.<sup>o</sup> 21 — Teve grande reparação.

N.<sup>o</sup> 22 — Teve grande reparação.

N.<sup>o</sup> 23 — Reparada a lareira e o forno de coser pão.

N.<sup>o</sup> 31 — Rebocada e caiada exteriormente. Reparados e ampliados os muros.

N.<sup>o</sup> 41 — Grande reparação e reconstrução do forno de coser pão.

N.<sup>o</sup> 43 — Grande reparação.

N.<sup>o</sup> 54 — Grande reparação e reconstrução do forno de coser pão.

N.<sup>o</sup> 82 — Reparada de carpinteiro.

N.<sup>o</sup> 83 — Substituídas as portas e uma janela e reparado o telhado.

N.<sup>o</sup> 84 — Feita uma porta nova, reparadas as janelas e o telhado.

N.<sup>o</sup> 88 — Reconstruída a chaminé e reparado o telhado.

N.<sup>o</sup> 93 — Reparados 1.80<sup>m</sup> de beirado e reparado o telhado.

N.<sup>o</sup> 95 — Reconstruída a chaminé e reparado o telhado.

#### Paragens

Reparadas as plataformas das de Monte de Lobos, Freixo, Castelejo e Papísios.



# Imprensa

## «ARTE FEMININA»

Saiu o n.º 6 da «Arte Feminina», revista portuguesa de «trabalhos para a mulher e para o lar».

«Arte Feminina» que aumentou o seu número de páginas para 16, de grande formato, insere neste número lindos e sugestivos desenhos de bordados, figurinos, móveis, roupa branca, avultando o quarto de uma vistosa toalha de chá, em tamanho natural de grande interesse para as donas de casa.

Trata-se, em suma, da revista de trabalhos femininos mais completa que se publica em Portugal, sendo o seu preço inferior ao das revistas congêneres estrangeiras.

## «JORNAL DE ESTARREJA»

Com um magnífico número festejou o seu 55.º aniversário o semanário «Jornal de Estarreja», dirigido pelo sr. Carlos Alberto da Costa, a quem por esse motivo felicitamos.

## «O DISTRITO DE PORTALEGRE»

O semanário «O Distrito de Portalegre» festejou mais um aniversário — o 59.º.

Ao seu director, sr. Anacleto Martins e a todo o corpo redactorial, as nossas felicitações.

## «DIÁRIO DE COIMBRA»

Entrou no 13.º ano da sua publicação o «Diário de Coimbra», que para comemorar essa data publicou um número especial.

As nossas saudações.

## Linhas telegráficas e telefónicas substituídas

Arame, 10.765<sup>m</sup>.

Postaletes, 109.

Ganchos, 43.

Isoladores, 239.

Soldaduras feitas, 264.

## Balastro

Balastro de areia descarregada na linha, 252<sup>m3</sup>.

» » pedra » » » 1.384<sup>m3</sup>.

Refôrço de balastro de areia, 6.227<sup>m1</sup>.

» » » » pedra, 2.358<sup>m1</sup>.

Substituição da balastro de areia fatigada por pedra, 659<sup>m1</sup>.

## Serviço de Material e Tracção

Além dos trabalhos correntes de conservação do material motor e circulante, levados a efeito no decorrer do ano de 1941, merece relêvo a construção de 10 vagões da série Gfv., com as seguintes características:

Comprimento máximo (com tampões), 7<sup>m</sup>,675.

Comprimento do leito, 6<sup>m</sup>,535.

Afastamento dos eixos, 3<sup>m</sup>,200.

Comprimento interior da caixa, 6<sup>m</sup>,090.

Largura interior da caixa, 2<sup>m</sup>,750.

Altura máxima interior da caixa, 2<sup>m</sup>,215.

Carga máxima, 15.000 Kg.

Tára média, 9.170 Kg.

A construção do leito e da estrutura metálica do tecto, foi executada por soldadura eléctrica, resultando de tal facto ter sido reduzida a tára média desta série de vagões.

# «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

## O número comemorativo do 54.º aniversário desta Revista

Ainda a propósito do número especial comemorativo da passagem do 54.º aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e pela apresentação do Conselho Directivo desta Revista, enviaram-nos cumprimentos os srs. Dr. D. Ernesto Sanches, José Vaz Bandeira, Dr. D. António Cueller Grangeria, Martin Santos Yubero, Capitão Santos Romão, Dr. Lepoldo do Valle, capitão Tadeu Lopes da Silveira, capitão Humberto Cruz, Horácio Teves, Dr. Carlos Costa, Carlos Mendes da Costa.

Também fizeram referências que muito nos desvaneceram os seguintes jornais: «O Barreiro», «Portugal», «Povo da Beira», «O Cezimbrense», etc..

# Há 50 anos

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

## Madrid-Caceres-Portugal

Na assembléa de 13 de maio foi presente a proposta do Banco de Brabant, sociedade anonyma com séde em Bruxellas, o qual em seu nome e no de um grupo financeiro que formará, pretende tomar de arrendamento a exploração das linhas d'aquella sociedade, nas condições que forem estipuladas, tendo também a intenção de fazer á companhia do Oeste propostas tendentes á conclusão da construcção das suas linhas, e á futur exploração das mesmas pelo referido grupo.

A assembléa resolveu dar plenos poderes ao conselho de administração para os seguintes fins:

1.º Determinar e esclarecer a situação da sociedade em relação aos diversos contractos realizados com a Companhia Real Portugueza, e aos que esta fez com qualquer outra companhia;

2.º Se o conselho o julgar opportuno e util, reclamar a execução d'estes contractos ou a annullação d'aquelles cuja execução se tiver tornado difficil ou impossivel, transigindo, se necessário fôr, discutindo e tratando de todas as indemnisações por motivo de annullação;

3.º Negociar e tratar com qualquer sociedade ou pessoa a exploração regular e util d'aquellas linhas, e especialmente concluir todos os accordos sobre o arrendamento da exploração do Oeste, o que a assembléa reconhece e affirma ser de grande importancia para o futuro das linhas de M. C. P.;

4.º Activar as negociações, visto a urgencia da situação, para que seja convocada o mais breve possivel a assembléa extraordinária que deve ratificar as;

5.º Prestar, se necessario fôr, o concurso da sociedade para o acabamento e exploração das linhas do Oeste;

6.º Propôr e submeter ao voto dos obrigatarios e credores da sociedade, qualquer convenio necessario para regularisar a situação d'esta.



# Espectáculos

## Panorama da Temporada

## TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

### Zulmira Miranda, cantora de fados

No Maria Victória reapareceu Zulmira Miranda, a actriz que foi companheira da saudosa cantadora de fados que deu nome àquêlê Teatro. Depois de Maria Victória, foi Zulmira quem na revista «O 31» cantou o célebre fado da «Estúrdia», onde se evoca o nome de Angela Pinto, a gloriosa actriz que com ambas então trabalhou no Teatro Avenida.

Zulmira não é uma cantadora de fado, como Maria Victória, mas pela sua voz vibrante, é bem uma cantora de fados, e como tal a que o público mais estima, aprecia e festeja.



### Os Pires de Sacavém. . no AVENIDA

Ora até que enfim que a companhia dramática dirigida por Francisco Ribeiro (Ribeirinho) apresenta um original português e abandona a série de reposições que fez antes de ir ao Porto, cidade onde esta nova peça se estreou.

E realmente é curiosa e engraçada esta obra de Ascensão Barbosa e Abreu e Sousa, dois distintos comediógrafos, que manejam na perfeição o diálogo, bem apropriado às figuras.

«Os Pires de Sacavém» tem três actos recheados de graça e de teatro, sucedendo-se as cenas num ambiente um tanto ou quanto real.

Como êstes «Pires» são para servir duas vezes por noite, oxalá que não rachem, como quási sucede a esta loiça.

Se não me engano foram Ernesto Rodrigues, Felix Bermudes e João Bastos que lançaram pela primeira vez no mercado teatral lisboeta, uns títulos de peças que querem dizer alguma coisa, e senão, aí estão para amostra: «O amigo de Peniche», «O Conde Barão», «O João Ratão», «O Leão da Estrela», «A Perola da China», «O Poço do Bispo», e mais algumas de que não me recorde neste momento

«Os Pires de Sacavém» com os seus calemburgos, as suas piadas distribuídas por cenas onde há intrigas, invejas e situações irresistíveis, conservam o público em constante risota, a tal ponto que, às vezes, não se ouve o que os artistas dizem.

O tema é claro, não é novo, como nada é novo em teatro. Um tio rico (sem alusão à peça do mesmo título de Ramada Curto) querendo fugir de uma aventureira, foge do Algarve para Sevilha, fazendo-se passar depois por morto. E assim aproveita a ocasião para ver as saudades que deixa nos sobrinhos, sua única família, e qual seria a maneira como êles gastariam a sua fortuna, se por acaso viessem a ser seus herdeiros. E assim, com êste tema, faz-se uma embrulhada, cada vez maior de cena para cena, sempre rodeada de surpresas que prendem a atenção do espectador, dando-lhe uns momentos de boa disposição e bem estar.

E o desempenho também ajudou o êxito que esta peça teve na sua estreia em Lisboa.

Hortense Luz, cada vez está melhor artista. Com uma magnífica dicção e um esplendido tipo de provinciana, esta actriz estudou e representou o seu papel, não esquecendo pormenores? Cremilda de Oliveira, actriz da velha escola, e que na opereta teve um lugar primacial, representou muito bem a sua parte. Fernanda de Souza, que é uma bonita rapariga, não se importou de sacrificar a beleza, transformando-se numa bela característica, sem recorrer a bigodes ou a sinais. Uns olhos numa cabeleira, uns traços na cara, e é quanto basta, para a tornar fã e antipática. Maria Amélia, resente-se um pouco do teatro musicado. No entanto, como tem um pequeno papel, não faz ao caso. Miquelina Rodrigues, fez uma creadita desenvolta. Laura Alves esteve graciosa na sua personagem.

Ribeirinho, com gestos e atitudes um pouco exuberantes, sem necessidade, fez rir a plateia. Este artista que era correcto na maneira de representar, ha uns tempos a esta parte que deu em exagerar os papeis, o que certamente o prejudica. Barroso Lopes, artista muito sóbrio e honesto na maneira de



trabalhar, deu grande realce ao seu papel cômico. Joaquim Prata, também representou a seu modo um curto papel. Tárquino Vieira deu-me a impressão de que não estava muito certo no papel, esperando que o ponto falasse primeiro. No entanto compoz bem a figura, mas ficámos sem saber se ele era de Vizeu ou de Faro, pois a pronúncia era diferente da de Hortense Luz. António Cruz não desmanchou o conjunto masculino.

Duas cenas bem arranjadas e boa a encenação.

### Gente Nova... no D. MARIA II

Quando vi tão reclamada nos jornais esta obra de Bernstein, fiquei desconfiado. Não porque desconhecesse o valor de Bernstein, a competência do tradutor Dr. Norberto Lopes e o elenco que a ia interpretar, como que uma garantia de seguro êxito, mas, porque foram buscar e trazer a lume nos jornais portugueses a opinião de quasi todos os críticos franceses. Achei exagerado. E afinal para quê? Aqueles três factores não eram suficientes para impôr o espectáculo? Ou êsses reclames eram destinados aos que não conhecem o teatro de Bernstein?

Seja como fôr o que é certo é que Bernstein, grande especialista em diálogos, escreveu um grande, um enormissimo drama, roçando pela tragédia, mas dentro de um ambiente sereno e calmo, como se nada de anormal se passasse entre figuras tratadas com bastante relevo, mas de psicologias completamente diversas. Mas para apreciar êste trabalho, é preciso haver um silencio quasi religioso na sala. É necessário que o público esteja a horas nos seus lugares, que os porteiros não afastem os reposteiros para espreitar, arranjando correntes de ar que fazem tossir e pigarrear. Com barulho e com a atenção completamente desviada da acção, não pode haver interesse por espectáculos desta natureza, por isso eu a vi duas vezes. Da segunda vez, apreciei melhor todos os detalhes desta magnífica obra teatral, que fica muitíssimo bem no reportório do nosso primeiro teatro.

O Dr. Norberto Lopes fez uma tradução primorosa, que mais fez realçar o «L'Espoir» dando-lhe em português o nome de «Gente Nova», um autêntico hino ao carácter daquêles que põem o amor acima do interesse e que gostam de tudo o que é simples, puramente simples.

O desempenho é digno da casa Garrett.

Lucília Simões, que na primeira noite estava um pouco incerta, apresentou-se agora completamente perfeita, dando à sua Teresa Coinart, tôda a coqueterie e ao mesmo tempo maldade necessária. A cena em que expulsa de casa a sua filha, a cena do telefone e o final do acto, são esplendidamente vidadas por esta grande artista. Maria Lalande, apesar de pequena, domina a plateia. E o seu papel de Catarina Meyran, presta-se às mil maravilhas para mostrar quão grande é o seu valor como ingénua. Adelina Campos, foi bastante frívola, embirrenta e antipática na sua graciosa Solange Coinart.

Samuel Diniz, actor sóbrio e correcto, arcou com as responsabilidades inerentes ao seu Emílio Coinart, difficilimo de interpretar, e que o artista desempenhou muito a contento. Luiz Filipe, bom galã, emprestou, talvez, pouca ternura ao seu simpático papel de Thierry Keller. Igrejas Caeiro, marcou bem as suas curtas cenas, desempenhando regularmente o António Flamery. José Cardoso foi o «Luiz», o inevitável creado.

A peça tem 3 actos e 3 quadros, e, quem não está com atenção, ao chegar ao final da peça, julga que ainda ha mais que ver e ouvir. Quem estiver seguindo com interesse o desenrolar da «Gente Nova» vê que acaba como deve ser: isto é logicamente, humanamente, sem lances teatrais. Muito pelo contrário: calmamente, como calmo é todo o seu ambiente.

Uma cena apenas, muito interessante e de magnífico efeito, a chegada de Lalande á janela, com a sala às escuras e o foco eléctrico fingindo o luar.

Mise-en-scène de Amélia Rey Colaço, com o habitual esmero e encenação certa de Robles Monteiro.

Com uma plateia quasi insubordinada, não se pode fazer juizos sobre uma peça, seja ela boa ou má, bem ou mal interpretada. E, então, quando se trata de obras como esta, ha que esperar, para a ver com sossego e atenção.

### Recita do Grupo Desportivo e Recreativo do Pessoal da Imprensa Nacional de Lisboa

Agradecendo e utilizando o convite que gentilmente nos foi enviado pela direcção do Grupo Desportivo e Recreativo do Pessoal da Imprensa Nacional de Lisboa, fomos na noite de 23 de Maio ao magnífico ginásio da Faculdade de Ciências assistir à segunda apresentação do grupo cénico daquele organismo desportivo que interpretou a comédia musicada em 3 actos «Reino da Harmonia» original de Alfredo Gameiro, funcionário daquele organismo, com música de D. Maria Irene Pereira.

Não é meu costume analisar minuciosamente os espectáculos de amadores, visto que todos trabalham para o mesmo fim, isto é: distrair a assistência, quasi sempre composta de colegas, pessoas de família e de amizade. Mas, alguém que eu muito preso e considero, cujo nome não vem para o caso e que é funcionário da Imprensa Nacional pediu-me que fizesse uma crónica imparcial, como se se tratasse de um espectáculo de profissionais. Portanto se algum dos senhores ou senhoras amadores fôr «beliscado» a responsabilidade não é minha.

Vamos por partes:

Alfredo Gameiro não é um novo, como autor dramático, tem apresentado várias obras e entre elas o «Milagre de Aldeia» de colaboração com outro autor dramático, peça que foi representada com geral agrado no Teatro de S. Luiz, não admira por isso que «Reino da Harmonia» seja uma comédia engraçada, com um entreccho bem urdido, com princípio, meio e fim, que prende a atenção dos espectadores, anciosos de conhecerem o desfecho. Tratando-se contudo de uma recita de amadores em que colaboram senhoras, devia o autor ter «limado» duas ou três arestas que destoam do conjunto e que não eram necessárias para fazer rir. Aparte êste pequeno «senão» a comédia ouve-se com muito agrado e é melhor do que muitas que aparecem nos nossos palcos.

D. Maria Irene Pereira tem inspiração e apresentou vários números de música, uns pretenciosos, outros ligeiros e alegres, muito bem adequados às diversas passagens onde eram precisos.

No desempenho há dois elementos que é justissimo destacar. Refiro-me a D. Maria Luiza Patrocínio e a Carlos Bento. Teem muita graça, muita naturalidade e estão muito à vontade em cena. São melhores do que muitos profissionais que conhecemos. Está nisto o seu maior elogio.

D. Maria Amélia Aredo Ribeiro, está à vontade. tem uma bonita voz, mas possui, como quasi todos os principiantes, dois grandes inimigos que são as «mãos», pois nunca se sabe o que se lhes ha-de fazer. D. Margarida Pereira estava a trabalhar a medo. Deu-me essa impressão. É b a, como característica. D. Suzette Leone é graciosa e está à vontade. D. Conceição Queluz marcou também um bom papel de característica.

Américo Marques deu realce ao seu papel, talvez o maior da peça e tirou, dentro das suas possibilidades, o maior efeito que podia. José Pereira foi bastante engraçado e «leve», apesar de pertencer ao Grupo dos «Pesados». José Cazalles esteve um bocadinho pretencioso, o que não admira, se atendermos a que era o galã da peça. Victor Ferreira, apresentou um bom tipo, mas não estava muito certo nas «deixas».

Mário do Carmo, Carlos Teixeira, José Maria da Cruz, Artur do Carmo, Francisco Pereira e Teolindo Trindade,



completam o conjunto, trabalhando dentro do possível, para agradarem, o que conseguiram.

Encenação razoável de José Maria dos Santos, e digo razoável, porque há uma passagem inexplicável. Depois de «Domilião» ter feito uma sabatina a «Armando» sobre a «música e seus derivados», ambos se retiram. Mas, quando aparecem todos para ouvir «Ladomilia» cantar «O Rouxinol», «Armando» não aparece. Para onde foi? Saiu? A casa tem duas saídas? Ou ficou lá dentro a estudar música!

Os espectadores ficaram satisfeitos com o espectáculo animado nos intervalos pela chilreada dos meúdos e os amadores também deviam ter ficado contentes com todos, menos comigo, certamente. Mas fiz o que me pediram.

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Gente Nova».  
AVENIDA — 20,45 e 22,45 — «Os Pires de Sacavem».  
TRINDADE — 20,30 e 22,45 — «A lenda dos Sete Cravos».  
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 25 — «Larilolê».  
VARIEDADES — As 20,30 e 22,45 — «Boa Nova».

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Aloma».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Ódio de Sultão».  
POLITEAMA — 21,30 — «Um João ninguém».  
TIVOLI — 21,30 — «Desaparecida!».  
CONDES — 15 e 21,30 — «Carmen (a de Triana)».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT  
**Sociedade Universal de Transportes, L.<sup>da</sup>**  
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários  
(Decreto n.º 31.253 de 28 de Abril de 1941)  
**TRANSPORTES INTERNACIONAIS**  
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.  
Portugal — LISBOA

# Ateneu Ferroviário

## Festas de inauguração da nova sede

Com o fim de comemorar a instalação em nova sede, a Direcção do Ateneu Ferroviário, Associação Cultural do Pessoal da C. P., organizou uma série de festas, que se iniciaram, no dia 30, com a visita oficial da Imprensa, inauguração da exposição de trabalhos escolares das alunas de corte geométrico «Luc» e inauguração da sala de bilhar.

Ne dia 31, realizou-se uma sessão solene, sob a presidência do sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a que se seguiu um excelente concerto pela Banda de Música, sob a direcção proficiente de Luiz Boulton.

Hoje, 1 de Junho, e nos dias 5, 10, 13, 15, 21 e 27 dêste mesmo mês, com diversos programas, as festas continuarão, fazendo-se ouvir, no dia 5, pelas 22 horas, numa conferência, o nosso ilustre colaborador, sr. Raúl Esteves dos Santos, e no dia 15, à mesma hora, a distinta professora e escritora, Dr.<sup>a</sup> D. Cândida Florinda Ferreira, pronunciará também uma conferência.

A nova sede do Ateneu Ferroviário ficou condignamente instalada na Travessa do Fala-Só, n.º 9-1.º.

## Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar vária colaboração e as nossas habituais secções, que publicaremos no próximo número.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



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

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.