

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»

e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O

Página artística: Novo material da Companhia do Norte, Interior duma carruagem de 1.^a classe. — I Exposição Colonial Portuguesa. — Inauguração do trôço da linha ferrea de Sines, entre o tunel e S. Tiago de Cacem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Figuras do dia. — Linhas estrangeiras. — Automotoras, a sua importancia económica, tradução de CUSTÓDIO DAS NEVES. — Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — S. N. dos Ferroviários da C. P. — A construção do porto de Sesimbra. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Estarreja a Murto. — Obras publicas. — Nova igreja de S. Julião. — Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. — Linhas portuguesas. — Viagens e transportes. — O que todos devem saber. — Os nossos mortos.

1934

ANO XLVI

1 DE JULHO

NUMERO 1117

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

I EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA

Um numero especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sôbre o importante certame

É sempre motivo de orgulho para os que nesta casa trabalham o desenrolar de acontecimentos de grande merecimento e por isso gostosamente vamos publicar no dia 16 próximo um numero especial dedicado à I Exposição Colonial Portuguesa, acontecimento êste que vem marcando como um triunfo cujo resultado será o desenvolvimento e progresso do continente com as nossas colónias.

A iniciativa dêste grande empreendimento foi conquistada e por tal motivo os organizadores dêste certame devem estar satisfeitos por terem conseguido registar um triunfo para os portugueses.

No próximo numero publicaremos curiosos artigos sôbre os Caminhos de Ferro Coloniais, desenvolvendo outros ramos de actividade nas colónias portuguesas, pela pena brilhante dos nossos colaboradores.



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
AFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrásados.	5\$00

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ATRAZO DESTE NUMERO

Por ter havido um desarranjo na máquina que imprime a nossa Revista, somos forçados a retirar neste numero algumas páginas de interesse para os nossos assinantes por estas terem ficado inutilizadas, forçando-nos a inserir sómente 16 páginas de texto.

O próximo numero será mais completo e pedimos desculpa aos nossos leitores que certamente nos relevam semelhante falta.

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



S. TIAGO DE CACEM — Após a partida do combóio inaugural

MELHORAMENTOS PUBLICOS

INAUGURAÇÃO DO TROÇO DA LINHA FERREA DE SINES, ENTRE O TUNEL E S. TIAGO DE CACEM

Por CARLOS D'ORNELAS

S. TIAGO DE CACEM é uma vila de mais de cinco mil habitantes e, segundo escreveu o Padre António de Macedo, é a terra mais simpática, afável e acolhedora de toda a Extremadura transtagana. Realmente o acolhimento não podia ter sido melhor, notando-se a pouca expansão de entusiasmo do povo pelo grande melhoramento que foi inaugurado, mas que segundo informações daquela gente do povo é de um temperamento muito especial. Assistiu em massa à inauguração do ramal, não deu um viva, não demonstrou firmeza de um sorriso, mas sentiu a seu modo, segundo se afirma.

Mas, S. Tiago do Cacem é, como já disse uma vila importante com aguas boas mas um tanto calcáreas, bastante comercial, realisando uma feira importante em Setembro.

A sua parte histórica ocupa um logar importante e honroso.

Conquistada em 1157, aos moiros tornou a cair-lhes nas mãos em 1185, para ser, mais uma vez tomada pelos cavaleiros de S. Tiago em 1186. De 1191 a 1217 esteve novamente sob o jugo muçulmano, mas o bispo de Lisboa D. Sueiro, reconquistou-a definitivamente nesse ano, com o auxilio dos cavaleiros do

Templo e de S. Tiago. Foi seu alcaide-mór o célebre almirante Micer Carlos Pessanha.

D. Manuel deu-lhe foral em 1152, tendo sido modernamente erigida em séde de concelho em 1874.

A igreja matriz é também importante assim como o seu castelo e para descrever a sua validade torna-se impossivel pela falta de espaço com que lutamos.

* * *

O novo trôço da linha ferrea de Sines, compreendido entre o tunel (S. Bartolomeu da Serra) e S. Tiago do Cacem, era uma velha e justa aspiração da bela vila que agora vê aumentar e desenvolver consideravelmente o seu comércio.

Á nova estação do Sul e Sueste começaram chegando os convidados e ás 9 horas prefixas chegava o sr. Engenheiro Duarte Pacheco, ministro das Obras Públicas que representava o Chefe do Estado e o Governo, que era aguardado pelos srs. Director Geral dos Caminhos de Ferro, Eng.º Sousa Rego, Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração da C. P.; e professor António Jacinto de Vilhena, o grande animador da realisação do ramal.

De seguida tomaram logar no «Evora» além do

sr. Ministro das Obras Públicas que se fazia acompanhar pelo sr. Eng.º Carlos Alves, seu chefe de gabinete, os srs. Engenheiros Director dos Caminhos de Ferro Sousa Rego; Raul da Costa Couvreur, director geral daquele ministério; Rodrigo Severiano Monteiro, chefe da Divisão de Construção; Luís Costa, Manuel Gonçalves, Constantino Schrdëter de Carvalho, Jorquim Barros, Julio dos Santos, Henrique Bravo, representando a Direcção da C. P.; Henrique Peyssoneau, Joaquim Bravo; Mendes Barata; Barbosa Pita, chefe do Serviço e Movimento; Tenente-coronel de Engenharia Jorge Moreira, da Junta Autonoma das Estradas; professor Jacinto de Vilhena e dr. Jorge Nunes.

NAS ESTAÇÕES DO BARREIRO E SETUBAL

O ministro, ao chegar ao Barreiro, recebeu os cumprimentos dos srs. governador civil de Setúbal, dr. Mário Cais Esteves que o acompanhou até S. Tiago do Cacem, presidente da Câmara Municipal e administrador do concelho, tenente Bento da Silva Fernandes; Joaquim José Fernandes, da Liga de Defesa dos Melhoramentos do Barreiro; direcções da Associação Comercial e Industrial, e do Sindicato dos Descarregadores de Mar e Terra; drs. Domingos José de Carvalho e Pacheco Nobre, médicos municipais; dr. Mendonça Machado, médico veterinário; tenente Roque, comandante da Guarda Fiscal; 2.º tenente José Mendes, delegado marítimo; representantes da União Nacional, da Liga 28 de Maio e da Junta de Freguesia, dr. Mealha, secretário geral do Governador Civil e muitas outras pessoas de representação.

Após os cumprimentos o ministro e comitiva tomaram lugar no combóio inaugural que era constituído por uma locomotiva e duas cómodas carruagens.

Na estação de Setúbal, os oficiais de Infantaria 11, acompanhados pelo seu comandante, tenente-coronel Marcus Escrivanis, cumprimentaram o sr. engenheiro Duarte Pacheco, tendo comparecido também o comandante da P. S. P. e uma secção da Acção Escolar Vanguarda, com estandarte, que embarcou no combóio ministerial, dando "vivas".

À comitiva juntaram-se alguns membros da Câmara Municipal, delegados da Junta Geral do Distrito e o dr. António Manuel Gamito, reitor do Liceu.

A CHEGADA A S. TIAGO DO CACEM

O povo, ao longo da linha férrea e fora do recinto da estação, aglomerava-se em filas que eram contidas por uma fôrça de polícia sob o comando do chefe de Setúbal.

Ao mesmo tempo que a "Filarmonica União Artística" local executava o hino da "Maria da Fonte" e as honras eram prestadas ao ministro por uma fôrça de bombeiros voluntários com o seu estandarte estrelavam os foguetes e morteiros com abundância.

Na estação de S. Tiago do Cacem eram os visitantes aguardados pelos srs. Governador Civil de Beja,

Engenheiro André Bravo; dr. Beja da Costa, presidente da Câmara Municipal; Comandante de Polícia e representantes da Câmara e da Junta Geral do Distrito, oficiais do Exército e G. N. R.

No meio de imensa multidão destaca-se a veneranda figura do herói da guerra o sr. Bispo de Beja, D. José do Patrocínio Dias que hostenta no peito, entre outras condecorações, a Cruz de Guerra.

As crianças das escolas lançavam flores sobre o ministro.

Organizou-se, depois, um extenso cortejo de automóveis, que se dirigiu para os Paços do Concelho atravessando as ruas. Das janelas que ostentavam encantadoras colchas, eram lançadas flores sob os carros do ministro e convidados.

SESSÃO DE CUMPRIMENTOS NA CAMARA MUNICIPAL

Ao chegar ao Município as crianças das escolas que ao longo da sua enorme escadaria estavam formadas em duas filas, lançavam flores. O salão do vasto edifício encontrava-se repleto de elementos oficiais e muito povo. Por cima da mesa da presidência via-se o retrato do Chefe do Estado, general Carmona, envolto na Bandeira Nacional.

Seguiu-se a sessão de boas vindas a que presidiu o ministro das Obras Públicas que era ladeado pelos srs. governadores civis de Setúbal e Beja, D. José do Patrocínio, venerando prelado da Diocese, dr. Francisco Costa, presidente da Comissão Administrativa do Município; dr. Manuel Gamito e engenheiro Alvaro de Sousa Rego, director geral dos C. F.

O sr. dr. Francisco Costa, presidente da municipalidade, dirige as suas manifestações de respeito ao ilustre Chefe do Estado, clara consciência de cidadão, militar digníssimo, figura prestigiosa da Ditadura, e, lamentando a sua ausência recordou a simpatia que S. Ex.ª deixou naquela vila, quando da sua visita em 8 de Abril de 1927, simpatia essa — disse — que mais se afirmou, quando do plebiscito, em que o Chefe do Estado teve uma votação de sessenta por cento dos habitantes de S. Tiago do Cacem.

Presta depois homenagem ao espírito lucidíssimo e à actividade estranha do Ministro das Obras Públicas, cuja obra de fomento constitue também uma glória do Estado Novo, e ao governador civil de Setúbal, mocidade vibrante, inteligência culta postas ao serviço da Nação num mérito bem relevante. Ao sr. Bispo de Beja tributa palavras de respeito e gratidão.

Declarou depois, que a hora que passava era de justiça aos grandes animadores da construção do ramal, obra que se arrastava há 15 anos.

Por vezes — disse — os efeitos terríveis da falta de verba fizeram-se sentir. Citou os nomes do ministro do Comércio, Ernesto Navarro, iniciador do traçado, coroneis Passos e Sousa e Machado e Costa; e dos

srs. Jacinto de Vilhena e Costa Serrão, como grandes animadores de tão útil realização.

Este notável melhoramento — declarou — vem impulsionar, extraordinariamente, o comércio local, embora muitos fiquem ainda por realizar.

A terminar, o sr. presidente da Câmara Municipal chamou a atenção do sr. ministro das Obras Públicas para as obras do Hospital da Misericórdia.

UM CURIOSO DISCURSO DO ENGENHEIRO ALVARO DE SOUSA REGO

O nosso presado amigo e ilustre Director Geral dos Caminhos de Ferro sr. engenheiro Alvaro de Sousa Rego leu o seguinte discurso:

Sr. ministro, meus senhores:

Justificado e bem legítimo é o meu contentamento sempre que me é dado ensejo de prestar homenagem a V. Ex.^a sr. ministro, em face de trabalhos nossos, quasi ignorados, longe do contacto do grande público, que dêles mal se apercebe, mas que atestam sempre iniludivelmente, activa e consciante assistência técnica e administrativa na execução de obras que marcam pela sua importância, pelo seu acabamento e pelo seu reduzido custo, inferior ao que normalmente atingem trabalhos similares.

Iniciada esta linha em 1919 pelos Caminhos de Ferro do Estado, fizeram ainda eles inaugurar os primeiros 22 quilómetros de fácil execução até S. Bartolomeu da Serra, em 1927.

Principiaram então as dificuldades que o acidentado do terreno a transpor determinaram e o projecto resolveu, pelo tunel das Cumiadas e adopção de largos e elevados aterros, que forçadamente impunham marcha mais lenta aos trabalhos da construção.

Todavia, em Maio de 1929 solucionava-se o grave problema da substituição do tunel e a D. G. de Caminhos de Ferro entregava à exploração mais 4 quilómetros até Cumiadas, aos quais acrescem hoje mais outros, achando-se já em adiantado estado de construção o trôço restante até ao porto de Sines.

O problema do tunel e as demais dificuldades impostas pelo traçado foram considerados com oportuna previsão e louvável acerto.

O tunel foi vantajosamente substituído por uma trincheira a céu descoberto, a maior da Península.

Constituído o terreno por xistos muito fracturados, a sua construção tornar-se-ia difícil e dispendiosa e a grande trincheira, com taludes em largos degraus, para evitar o escorregamento das terras, garante a necessária estabilidade a uma obra durável, de fácil conservação e melhores condições de exploração.

Essa transformação tão bem concebida e orientada foi pelo chefe da Divisão o engenheiro Rodrigo Monteiro, com a cooperação activa e inteligente do engenheiro Júlio Santos sub-chefe de Divisão e do engenheiro Ramalho Rosa, adjudicatário da empreitada, que com o emprêgo de duas escoradoras mecanicamente se operou o desmonte de 148.000m³ em 500 dias fazendo-se simultaneamente o desvio da estrada de Grandola

em passagem superior, dentro do orçamento atribuído à construção do tunel.

Além das Cumiadas, no trôço imediato também os aterros de elevada cota ou de grande extensão tiveram largo e económico desenvolvimento por processo novo, muito em voga na América, estabelecendo uma linha provisória sobre cavaletes de madeira tosca, que se abandonam no decorrer dos aterros, permitindo circular combóios que rapidamente descarregam grande volume de terras.

Nos restantes trabalhos da linha nota-se perfeito acabamento e, pelo que respeita a edificios, a este essencial predicado cresce o bom gosto que não é facto de somenos valia porque muito convém imprimir a estas construções caracter nacionalista, dentro da simplicidade apropriada, mas sem menospr zo da sua feição educativa, muito a ter em conta pela influência que exercem nas edificações regionais que o caminho de ferro desenvolve e cria.

Assim o reconheceu a ilustre Comissão Administrativa da Câmara Municipal de S. Tiago do Cacem, que a exemplo de outras municipalidades veio cooperar connosco, suportando a diferença de preço dos azulejos artísticos empregados na decoração desta estação, cujos quadros criteriosamente se estudaram e seleccionaram, observando-os cuidadosamente nos pormenores que à região mais interessam pelos seus costumes e pelos detalhes característicos dos seus trajes.

A adjudicação dos edificios foi feita por empreitada ao engenheiro Virgílio Preto, colaborador igualmente distinto e correcto, não devendo deixar de salientar também a dedicação e zêlo com que acompanharam todos os trabalhos deste trôço os inspectores da construção, engenheiro Malhado Júnior, Inspector Caetano Ribeiro e fiscais seus auxiliares.

Satisfeitas por esta forma as aspirações desta bela região, sedenta de comunicações com a rêde do Sul e Sueste e com o seu Porto de Sines de esperar é que os povos servidos deem preferêcia ao Caminho

de Ferro para que, de facto, elle possa vir a ser poderoso instrumento da sua valorização como o será, sem dúvida, da rica Zona do Cercal que se estende para o Sul em largos tratos ainda de rudimentar cultura pela impossibilidade de receber adubos e só agora poderá tornar-se fertilizante e próspera.

Não se trata de recriminações, alheias ao meu sentir, mas constato factos, porque os mais interessados numa exploração profícua de Caminho de Ferro esquecem facilmente de que ella é incompatível com o seu abandono, que só pela prosperidade das receitas pode manter-se e proporcionar-lhes aperfeiçoamentos e vantagens.

Vou terminar, Senhor Ministro e Meus Senhores estas ligeiras e breves considerações, assinalando mais uma vez este passo, de grande alcance no caminho a percorrer até ao porto, que dentro de um ano, a ano e meio, será atingido mercê do adiantamento em que se encontram os trabalhos e a actividade com que proseguem.

As minhas sinceras saudações a V. Ex.^{as} por este dia festivo para S. Tiago de Cacem, para a região inteira, saudações singelas pela deficiência da minha palavra mas quentes de entusiasmo e de fé confiada que V. Ex.^{as} hão-de empenhar-se que este caminho de ferro venha a corresponder a tantos sacrificios, a tantos esforços e gastos.

O Govêrno no seu programa de realizações para o resurgimento económico do país, vem com a presença de um seu



O Ministro, Bispo de Beja e Governador civil de Setubal á saída da C. M. de S. Tiago de Cacem

ilustre representante, cumprir um velho compromisso satisfazendo a ardente aspiração destes povos, mas inutil seria êle se não fôsse acalentado com o sangue bemdito da vossa terra, produzido por trabalho vivificador que torne fertil o vosso solo, progressivo o comércio e a indústria por forma a trazerem à linha férrea uma actividade remuneradora, que poderá fazer dela um poderoso agente creador de riqueza e nunca um objecto de luxo para uso dos ricos e descrédito de um sistema impotente.

Tal não poderia permitir o vosso amor à terra natal, o nosso sentimento patriótico, e, com essa convicta consciência, espero me acompanhem, com ardor, a render as nossas homenagens de admiração e respeito ao Senhor General Carmona, figura prestigiosa do nosso Exército, que com brilho se impõe a consideração do país no exercício da Alta Magistratura de Chefe de Estado, que dia a dia dignifica e enobrece pelos seus propósitos, pelos seus incitamentos e pelo seu patriótico exemplo; ao eminente Estadista Dr. Oliveira Salazar, que, inteiramente devotado à Causa Pública, sãbiamente conduz o nosso resurgimento; ao ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Eng.º Duarte Pacheco, nomes que se associam no nosso espírito e no nosso coração de portugueses ao contemplar as grandes realizações que exprimem o ingente esforço de um país que cada vez se afirma mais progressivo e forte na sua grande fé e doveção patriótica, na Metrópole como no Ultramar.

Em nome da comissão distrital da U. N., usou da palavra o sr. dr. António Manuel Gamito, reitor do Liceu de Setúbal que disse demorar só 2 minutos para não maçar a assistência.

É notável a obra da ditadura apreciada em silêncio pelo povo. Setúbal — diz o orador — não pode esquecer a grande obra do Estado Novo, em portos, estradas, navios, telefones e outros grandes melhoramentos que só um govêrno de pulso e honestidade pode fazer para prestígio dum povo que tanto foi sacrificado.

Recorda a inauguração do porto de Setúbal que considerou uma das maiores obras da Ditadura.

Disse que antigamente a obra de realizações, que é hoje o pão nosso de cada dia, se perdia nas lutas estereis das paixões políticas.

Afirmou que, em breve, Sines festejará também a inauguração dos caminhos de ferro.

Esta época de renascimento que estamos atravessando — continuou — só tem semelhança, em Portugal, com o período de actividade de Fontes Pereira de Melo.

Pugnou, depois, pela união de todos os portugueses, sob a égide do único partido político da ditadura: a União Nacional. Saudou o povo de Santiago do Cacem por ver realizada uma das suas grandes aspirações, e disse que era preciso formar com Setúbal um forte conjunto político, pronto a combater pela boa causa nacional.

Terminou com "vivas" ao povo de S. Tiago do Cacem e ao distrito de Setúbal, os quaes foram correspondidos com calor. Este discurso demorou 20 a 25 minutos.

O sr. dr. Mario Esteves, governador civil de Setúbal, diz que fôra surpreendido na sua humildade para exercer o lugar de chefe do Distrito que então supôs encontrar muitas dificuldades porque tudo estava por fazer. Afinal, tal não sucedera porque para satis-

fazer parte das necessidades distritais, estava o sr. eng. Duarte Pacheco homem de grandes faculdades e que com a sua acção extraordinária havia resolvido vários e importantes problemas tais como: a inauguração da luz eléctrica em Sines, os melhoramentos no Barreiro; a solução da crise conserveira em Setúbal onde 6.000 homens famintos, alucinados na sua miséria encontraram o seu pão; a regularização das margens do Tejo no Samouco, o problema da irrigação do Vale do Sado e tantos outros, que pela sua realidade eloquente e por si mesmo dignifica os intentos da Ditadura.

A realização dêste trôço ferroviário, afirmou, é a certeza da próxima inauguração em Sines, do final de tão útil caminho de ferro.

O sr. ministro das Obras Publicas e Comunicações começou por dizer que os assuntos de Estado não tinham permitido ao sr. general Carmona deslocar-se àquela vila e que a sua visita teve apenas o fim de demonstrar ao povo de Santiago do Cacem o regozijo que a sua alma sentia por ver realizada uma das aspirações locais mais desejadas.

Agradeceu as palavras que lhe foram dirigidas e disse que se os habitantes de Santiago estavam contentes, também o Govêrno o estava, pois os dirigentes da Nação alegram-se com o bem-estar geral e sofrem com a dor que, por vezes, alanceia o coração do povo.

As últimas palavras do sr. engenheiro Duarte Pacheco foram entusiasticamente aclamadas pela assistência, que de pé erguia "vivas" à Pátria, à Ditadura e aos membros do Govêrno.

O ALMOÇO NO CLUB HARMONIA

No Club Harmonia realizou-se, depois, um banquete de 160 talheres em honra do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, que decorreu bastante animado.

Tomaram lugar na mesa de honra ladeando o sr. engenheiro Duarte Pacheco, os srs. governadores civis de Setúbal e de Beja, o bispo da diocese, D. José do Patrocinio Dias, engenheiros Carlos Alves, Couvreur e Sousa Rego; drs. Beja da Costa, Jorge Nunes e Gamito; Ezequiel Soveral Rodrigues, capitão Vila Verde e A. Perez.

A modesta refeição que não honra nada a casa fornecedora, apesar dos grandes esforços e da boa vontade da comissão organizadora das festas, decorreu no meio da maior animação e aos brindes o sr. presidente da Câmara limitou-se a erguer a sua taça pelo verdadeiro Chefe — O Chefe do Estado, facto que o ministro das Obras Públicas agradeceu também em breves palavras.

VISITA AO HOSPITAL DA MISERICORDIA

Realisou-se depois uma rápida visita ao Hospital da Misericórdia, onde os visitantes foram recebidos pela provedoria e pelo sr. dr. José Braz, que leu cur-

tas palavras expondo a situação precaria daquele estabelecimento de assistência, considerações que o presidente da Comissão do Município reforçou, dizendo que os encargos excederam os orçamentos previstos e pedindo a protecção do Estado para a conclusão das obras.

O sr. presidente da Câmara informou que o Estado, já, havia conferido uma verba importante para as obras de que carecia o hospital que fôra gasta, sem que tudo pudesse ser feito. A obra estava incompleta — acrescentou — e, por isso, tornava-se indispensavel mais dinheiro.

O sr. D. José do Patrocinio, Bispo de Beja declarou que estava em terreno seu: e dos pobres; igualmente, lembrou ao ministro a necessidade de se realizar uma obra de assistência naquela diocese, porquanto se tornava urgente acudir à muita miséria que abunda no Alentejo.

O sr. eng.º Duarte Pacheco, em resposta, disse que faria tudo quanto pudesse, pela região. O estado, já, havia dado participação para as obras da Miseri-

cordia serem realizadas dentro do orçamento apresentado. Como a verba fôra insufficiente, mais não havia a fazer do que apresentar um orçamento suplementar, conforme as leis em vigor e êle, ministro, teria muito prazer e satisfação em assinar a portaria. Quanto ao pedido do sr. Bispo de Beja, lembrou que o assunto não era da sua competência, mas, sim, da do sr. ministro do interior a quem com interêsse, recomendaria o assunto.

De novo os automóveis particulares com os convidados acompanharam o ministro das Obras Públicas à estação de Santiago de Cacem.

Na partida do combóio os foguetes de novo fizeram eco e o povo sem qualquer gesto de satisfação continuou a sentir a seu modo.

Às 7 horas e 45 chegava e «Evora» ao Terreiro do Paço.

Os visitantes estavam agradavelmente impressionados pelo acolhimento oficial que lhes foi dispensado em Santiago do Cacem

FIGURAS DO DIA

CAPITÃO HENRIQUE GALVÃO

A última ordem do Exército inseriu a promoção ao posto de capitão do tenente Henrique Galvão.

Henrique Galvão não é uma pessoa vulgar, não é sòmente um brioso e distinto oficial do exército português é também um realisador de grande merecimento e um escritor illustre que tem pintado com boa prosa as maravilhas dos sertões africanos.

Jornalista de valor, polemista caprichoso é um marcante dos homens da sua geração.

Na Exposição Colonial Portuguesa que há pouco se inaugurou na cidade Invicta, Henrique Galvão soube dar-lhe o cunho verdadeiramente patriótico que já havia dado quando das feiras de Amostras de Luanda e de Lourenço Marques.

Não podemos deixar de aproveitar êste ensejo para lhe manifestar-mos o nosso aprêço e o felicitarmos pelo exito que acaba de obter, mercê do seu valioso talento e das inqualificáveis qualidades de trabalho que possui.

LINHAS ESTRANGEIRAS

POLÓNIA

Os caminhos de ferro polonezes abasteciam-se até agora de óleos nos Estados Unidos; como, porém, as refinações polonezas melhoraram muito a produção de seus óleos, a ponto do producto poder substituir vantajosamente o artigo importado, a direcção dos caminhos de ferro, a partir do começo dêste ano, resolveu suspender a importação de lubrificantes.

Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

Serviço diario (excepto domingos)
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO, MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice versa P.tas 150.

Madrid-Sevilla ou vice-versa » 125.

Nos bilhetes de ida e volta faz-se um desconto de 10 %.

AUTOMOTORAS

A SUA IMPORTANCIA

ECONÓMICA

Por THOMAS BURNHAM GRANDIM

Tradução de CUSTÓDIO DAS NEVES

(Continuação)

Ensaaiou-se a *Micheline* na *London Midland and Scottish Railway* sobre a linha de Bletchey a Oxford e volta. Os ensaios demonstraram que o veículo pôde passar com toda a facilidade e a elevadas velocidades sob agulhas e cruzamentos. A Companhia do Este ensaiou a *Micheline* nas mesmas circunstâncias, porém com pneumáticos expressamente. Não sucedeu incidente algum, apesar de haver atingido a velocidade de 80 a 90 quilômetros por hora.

Critica — Alguns técnicos têm indicado que o pneumático ferroviário sofrerá um rápido desgaste. A pestana que mantém a roda sobre o carril e que portanto está mais submetida a desgaste, constroe-se de aço mas o resto do perimetro, por ser de borracha e um pouco mais largo que o carril está submetido a uma fricção considerável.

No entanto, como várias partes de um pneumático desgastado, se pôde usar na fabricação de novos pneumáticos, o custo dos pneumáticos reparados pôde chegar a ser menor do que se esperava ao princípio, mas o certo é que a superfície da roda está mais submetida a desgaste do que a de uma ordinária de aço. «Só depois de um determinado período de experimentação — afirmou Mr. Renaudin, dos Caminhos de Ferro do Este, numa reunião de acionistas celebrada recentemente — se pôde decidir quais são as vantagens das automotoras com rodas metálicas e pneumáticas».

Outra das críticas que se tem feito, diz que as dimensões do carril impedem que cada pneumático suporte uma carga maior do que 700 quilos (1). Por esta razão, resulta que para transportar 24 passageiros tem sido necessário construir uma automotora com 5 eixos, o que aumenta consideravelmente o peso morto.

Junto ás possíveis desvantagens em caminhos de ferro, está a questão do patinado em tempo húmido, quando a aderência fica reduzida a 1/10 do seu valor normal. No entanto, a experiência tem demonstrado que as primeiras rodas do veículo,

retiram a água que possa haver nos carris e deixam a via relativamente sêca para as outras rodas.

Vantagens — A superfície pneumática, roda silenciosamente: as pancadas contínuas da roda de aço contra o carril nas uniões dêste, ficam suprimidas por completo. O confôrto é maior do que com as superfícies metálicas, visto que a borracha absorve os choques. No novo modelo em construção, o movimento laço ficára eliminado por inteiro.

A maior vantagem da roda *Michelin*, é a aderência de 0,6 que permite uma aceleração notável e reduz a distância para a travagem até 1/3 da que se necessita com as rodas ordinárias. Por consequência, a *Michelin* pode fazer simultaneamente serviços expressos e locais; «uma *Michelin* rápida pode facilmente seguir a um combóio expresso, passar em todas as estações intermédias por que passe êste último, recolher os passageiros e alcançar o expresso na primeira passagem» (2).

Porisso a maior utilidade da *Michelin* parece estar no serviço das linhas principais; para as linhas secundárias, o peso morto por assento nesta unidade, resulta relativamente elevado.

VELOCIDADE

A *Michelin* realisa um duplo serviço: como combóio rápido e como combóio expresso. O *Maybach schnelltriebswagen* (automotora rápida) dos caminhos de ferro alemães é o mais veloz dos serviços conhecidos até hoje.

A *Reichsbahn* marcha à cabeça da construção de automotoras, e tem-se interessado por êstes veículos, sobretudo na parte que se refere ao aumento de velocidade. Recordamos que há pouco mais de três anos, Herr Kruckenberg construiu a sua automotora propulsão por helice; dotada de linhas aerodinâmicas e de um motor B. M. W. de aviação de 500 C. V., permitindo a obtenção de velocidades fantásticas de 160 quilômetros por hora. Mais recentemente, a *Reichsbahn* construiu outra automotora rápida, sem helice. Este segundo veículo destinado ao trajecto entre Berlim e Hamburgo, construiu-se nas fábricas *Zeppelin de la Maybach Motorenbau* e desenvolve uma velocidade máxima de 160 quilômetros por hora.

A «*Schnelltriebswagen*» é uma double unidade que mede 40 metros de comprimento total. A caixa é aerodinâmica. O exterior das janelas e portas construíram-se alinhando-se o mais possível com os painéis exteriores. Os radiadores artificialmente ventilados estão situados debaixo da carruagem, de modo que não apresenta resistência ao ar. Para reduzir no possível o efeito das correntes d'ar

(1) F. Level, «Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer», Abril de 1932, pag. 337

(2) Pierre Bourdon-Michelin, «Journal de la Société des Ingenieurs de l'Automobile», Maio de 1932.

FIGURAS DO PASSADO

JOÃO SOARES DE ALBERGARIA DE SOUSA

(Continuado do n.º 1116)

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Triste, bem triste, é notar-se e dizer-se que, acêrca de um dos mais ilustres Açorianos, — a quem mais deveu a Ilha de S. Jorge, e as causas do constitucionalismo, da liberdade, da civilização e do progresso, da instrução e educação populares nos Açores — quão pouco, ou quasi nada, tratam os nossos melhores reportórios bio-bibliográficos!...

O valiosissimo *Arquivo dos Açores* nem uma méra e sucinta nota bio-bibliográfica encerra sobre este ilustre Açorianista.

A *Biblioteca Açoriana*, de Ernesto do Canto, apenas contem, a pag. 189, a indicação de *Corografia Açórica*, sem o mínimo comento.

Inocência, no tomo IV, pag. 40 do seu importante *Dicionário Bibliográfico*, apenas diz o que aí se lê, e que pouquissimo é, e com graves e injustissimas apreciações.

Pouco mais disse Brito Aranha no tomo 10.º (3.º do suplemento) pag. 356, e ainda com inexactidões, como a de que João Soares de Albergaria "morreu em março de 1875," quando faleceu em 1 de feveiro dêsse ano.

O *Dicionário Portugal*, Vol. I, pag. 123, limitou-se a reproduzir Inocência.

Grave, bem grave, é, porém, o seguinte, de Inocência, no local supracitado, quando escreve: — "Segundo se lê nas Memórias da Academia Real das Sciencias, tomo X, parte 2.ª a pag. 226, esta obra (*Corografia Açórica*) foi tida como de inferior merecimento por suas inexactidões, principalmente na parte

geográfica e no que diz respeito á extensão de cada uma das Ilhas, etc., etc."

Estes *etc., etc.* insinuum ainda, arditosamente, outras *inexactidões*...

Abre-se, porém, o volume aí citado — "História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa", e encontra-se de pag. 221 a 227, uma "Memória sobre a precisão de reformar o Roteiro de Pimentel" firmada por José Maria Dantas Pereira, e na *nota 1.ª*, a pag. 227, e não 226, le-se o seguinte: — "Não menciono a *Corografia Açórica*, publicada em 1823, porque sem grande conhecimento de causa se descobre facilmente a sua inferioridade; e se conclue que deve ser-lhe preferido o Padre Cordeiro, etc. etc."

Não diz Dantas Pereira, concreta e explicitamente, em que consiste a *inferioridade* desta obra, nem indica e precisa as tais *inexactidões*. Limita-se a afirmar, "*quanto ao meu assunto*", isto é, ás *dimensões* das Ilhas, preferir o Padre Cordeiro, "que escreveu ha mais de hum seculo, pois relata hum facto notorio para provar as dimensões"; "e estas differem muito menos das que se encontrarão nos classicos Fleurier, Topino e Heather; mais depressa mencionaria as *Instrucções* praticas em forma de roteiro, dadas á luz em 1821; mas este opusculo, em quanto a dimensões, repete Pimentel, que, discordando dos classicos tanto quanto relato na presente Memória, torna assaz obvia a conclusão, que, em tal caso, deve ser tirada pela boa logica".

De tudo isto o que resulta evidentissimo é que, quanto ás tais *Dimensões* com *D* maiúsculo, andavam todos ás aranhas!...

A começar pelo próprio Dantas Pereira que, em questões de *Dimensões* parece preferir, á *medição*, a "*boa-lógica*"!... e dá a *Corografia Açórica* como *publicada em 1823*," quando o foi em 1822.

Esta obra é tão *inferior*, que ainda hoje é muito apreciada, procurada, e citada.

Escreve o próprio Inocência, no logar citado: — "Hoje, porém, acha-se a edição de todo exausta, e já vi vender alguns exemplares por preço excedente ao de 600 reis, seu custo primitivo."

O que é e o que vale esta notável obra do insigne Jorgense, e a *ciencia* e *consciencia* com que se a averba de *inferioridade* e gáfa de *inexactidões*, mostralo-lo-ei, a toda a luz da evidencia, em subseqüente artigo.



S. N. DOS FERROVIÁRIOS DA C. P.

A comissão organizadora esteve no gabinete do sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, a solicitar a publicação das anunciadas disposições especiais, referentes á formação corporativa dos ferroviários portugueses. Respondeu-lhe o chefe do gabinete encontrar-se muito adiantado o estudo da questão, devendo o respectivo decreto ser publicado dentro de algumas semanas

(Continúa)

debaixo do veículo, dispoz-se uma defesa nas partes laterais inferiores da caixa da carruagem.

A propulsão é do sistema Diesel-eléctrico. Cada um dos extremos leva um motor de 820 C. V.

Quando o motor roda a velocidade de 120 quilómetros por hora, pode efectuar uma paragem que dentro dum espaço de 1.100 metros. Por esta razão, a Reichsbahn teve a necessidade de aumentar a distância entre sinais até 1200 metros. A automotora pode percorrer a distância entre Berlim e Hamburgo em duas horas e vinte minutos. O menor tempo necessário para que um combóio a vapor percorresse êste trajecto, era de três horas e quinze minutos.

A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE SESIMBRA

Como representantes dos interêses de Sesimbra uma grande comissão tendo à frente o presidente da Câmara sr. capitão de engenharia Joaquim Mateus Preto Chagas, avistou-se com o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações a quem foi so-

A agricultura da região de terrenos arenosos e pinhais não oferece valôr económico apreciável que baste à razoável mediania da vila e povos convi-
sinhos.

A indústria não tem possibilidades de criação e



A comissão de sesimbrenses que se avistou com o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações

licitar a construção do novo porto de abrigo, naquela vila.

O sr. capitão Chagas leu o seguinte memorial: «Um grupo de sesimbrenses, interpretando o sentir do seu bom povo e representando os pescadores da laboriosa vila vem, perante V. Ex.^a e perante o Govêrno, pedir o interêsse do Poder a favor da sua linda terra, acêrca do problema que mais vitalmente a interessa. Êsse problema é o da construção do porto de pesca de Sesimbra.

Não precisa a presente representação alongar-se em demonstrações escusadas, visto que V. Ex.^a Senhor Ministro, já se dignou visitar Sesimbra e avaliar directamente da importância do problema.

O Govêrno, a que V. Ex.^a pertence, habituou, felizmente, os povos das várias localidades a contar com o estudo directo e «in loco», dos melhoramentos que o interessam. Mais do que V. Ex.^a já sabe e já viu, não poderíamos nós expôr, nem dizer. Sesimbra pode afirmar-se sem receio de desmentido, que é uma povoação que vive da pesca quási exclusivamente.

desenvolvimento a dois passos como está dos centros manufatureiros de Setúbal e Lisboa.

Até a possível exploração económica do seu valor como estância balnear, atraindo forasteiros na época estival, se encontra prejudicada pelas praias mais próximas de Lisboa e Setúbal, únicos centros urbanos que poderiam fornecer à vila uma concorrência apreciável de banhistas.

O comércio, como não pode deixar de ser, reente-se destas condições económicas.

De maneira que escrupulosamente se pode afirmar que sem pesca, mais do que qualquer outra terra, Sesimbra é uma terra morta.

Do mar e da pesca vive portanto uma população de treze mil habitantes. E os que directamente vão arrancar ao mar a riqueza de que a terra vive são três mil pescadores.

A uma média que não é excessiva de três pessoas de família por pescador, pode dizer-se que $\frac{2}{3}$ partes da população vivem do mar. O que fica — três mil pessoas — é o que pode empregar noutras actividades a sua acção.

Ora, Senhor Ministro, Sesimbra não tem porto de pesca. Daí resulta que lhe falta o instrumento essencial não só para progredir, mas poder viver sem miséria absoluta.

Só à grande capacidade de resistência do nosso povo se pode atribuir o milagre da vila ter subsistido, sem entrar numa irremediável decadência.

O que a Comissão pois pretende é a intervenção urgente do Governo no sentido de que tal estado de coisas comece desde já, a encontrar remédio. Contamos com o Governo e contamos com V. Ex.^a. E, como temos tanta confiança por igual na razão que nos assiste, na clareza do problema que expomos, pedíamos apenas a V. Ex.^a que nos autorizasse a dizer aos povos que representamos — que o Governo nos dá razão. — Isto bastará para que nós tenhamos a certeza de que as obras do porto de pesca de Sesimbra, vão em breve, começar, — a bem da vila e a bem da Nação.»

Quando o presidente da comissão administrativa do Município de Sesimbra acabou a leitura do documento, o sr. ministro das Obras Públicas usou da palavra para afirmar que, naquele momento, pouco

pode dizer sobre o assunto, afirmando todavia, que são justas as aspirações dos habitantes daquele concelho que visitou.

Logo que regressou de Sesimbra, o sr. engenheiro Duarte Pacheco, como informou, deu ordem para que o assunto fôsse rapidamente estudado, porque a obra não pode ser feita sem que se proceda a um estudo completo e cuidadoso, para que se não gaste dinheiro improdutivamente.

O sr. eng.^o Duarte Pacheco, no final das suas considerações, disse que a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos trabalha, com interesse, na solução do problema e os sesimbrenses terão o seu porto de abrigo muito em breve.

Quem esperou tanto tempo, disse, não se importará esperar um pouco mais, na certeza de que o Governo toma sempre em consideração e manda estudar as reclamações que lhe são entregues.

Depois de um aperto de mão pelo ministro aos componentes da comissão êste retirou-se com bastante satisfação por verem atendida uma das suas mais importantes aspirações.

DIRECCÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

APROVAÇÃO DE PROJECTOS E ADJUDICAÇÃO DE OBRAS

O sr. ministro das Obras Públicas aprovou projectos de: ampliação do apeadeiro de Quatro Caminhos na linha do Douro; variante e viaduto de alvenaria da Paiã, na linha do Douro, para substituição do actual: substituição do tramo metálico da passagem inferior da rua Serpa Pinto; junto á estação de Vila Nova de Gaia; e assinou as portarias que aprovam as adjudicações das empreitadas de terraplenagens, vedações e calçada á portuguesa, na estação de Paredes; calcetamento do pátio exterior da estação de Caíde, na linha do Douro, e execução de uma rampa de acesso ao cais, e pavimentação do pátio de mercadorias, na estação do Juncal.

Foram declaradas sobranter as seguintes parcelas de terreno: entre os kms. 0,862 e 0,983, da linha ferrea de Tua e Bragança, com a superfície de 1:031,80 metros quadrados; 215,702,00 e 215,721,50, da linha ferrea da Beira Alta, com a superfície de 100 metrss quadrados; 117,554,20 e 117,559,85, do

lado direito da linha ferrea do Minho; 15,670,40 e 15,714,70 da linha ferrea do Cais Sodré a Cascais; e 117,543,2 e 117,545, e 117,555,2 117,557, freguesia de Paialvo.

Foi, também aprovado o processo de expropriação de 1:750 metros quadrados de terreno, junto á estação de S. Gemil, destinado á construção de uma casa para habitação de pessoal, na linha de cintura do Porto.

A comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro aprovou, precedendo concurso, a adjudicação do fornecimento de cruzamentos, á firma F. Kloos & Zonen's Werkplastses, e as seguintes obras: colocação de betonilha no pavimentos do cais coberto, da estação de Santa Vitória-Ervidel; instalação de 3 pára-choques, na estação de Porto-Alfândega; construção de uma plataforma e abrigo para passageiros, na paragem de Oura; montagem de luz eléctrica na segunda plataforma da estação de Braga; e fornecimento de «tirefonds», para o assentamento dos troços da Régua a Lamego e Po-cinho a Miranda.



ESTARREJA A MURTOSA

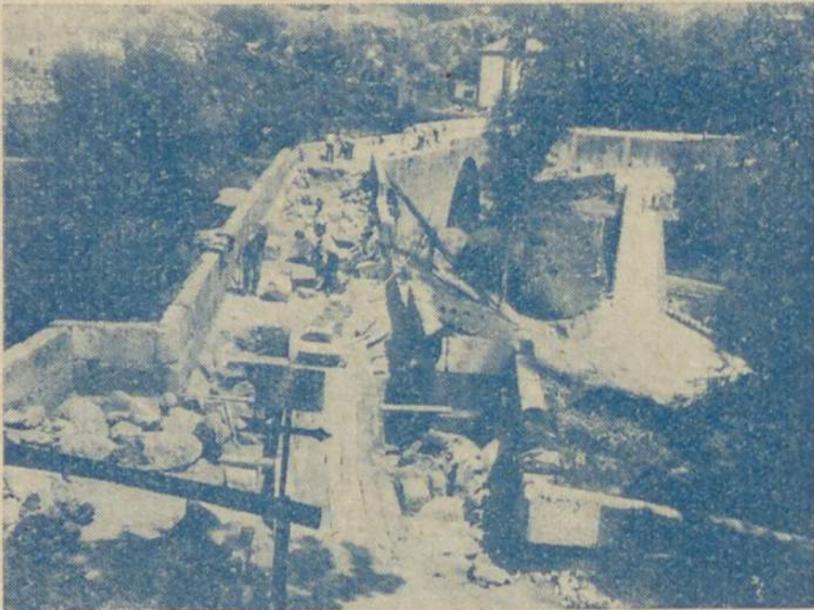
Foi inaugurado, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, um serviço de camionetas entre a estação de Estarreja e a vila da Murtosa, onde está estabelecido um Despacho Central.

OBRAS PÚBLICAS

PONTE DE SANTA COMBA DÃO

Encontra-se quasi concluida a reparação e alargamento desta ponte, situada na E. N. n.º 49-2.^a, entre a estação do caminho de ferro e a vila com o mesmo nome.

Os trabalhos foram efectuados pela acreditada firma



Aspecto da reconstrução da ponte em Santa Comba Dão

empreiteira, Bénard Guedes, L.^{da}, sob a competente fiscalização dos Engenheiros da Secção de Pontes da Junta Autónoma de Estradas, Srs. Ferrugento Gonçalves e Carmona.

O cliché junto mostra-nos um aspecto dos trabalhos durante o período da sua reparação.

O CANAL ADOLFO HITLER

Em 15 de Maio foram inauguradas na Alemanha as obras para a abertura do canal de ligação da bacia mineira da Silésia ao rio Oder. Ao canal será dado o nome de *Adolfo Hitler*.

O custo das obras é calculado em 41 milhões de marcos.

O METROPOLITANO DE MOSCOU

Encontram-se trabalhando activamente para que esta obra, que terá um comprimento de 12 quilómetros, aproximadamente, possa ficar concluida no mês de Novembro próximo. As duas linhas que fazem por agora parte desta obra, irão de Sokoluiiki (subúrbio de Moscú) ao Parque da Cultura e do Hotel Nacional ao mercado de Smolensky.

A economia de tempo na utilização do *Metro* em comparação com os actuais meios de locomoção é grande, visto que presentemente desde Sokoluiiki até ao Parque leva-se no trajecto mais de uma hora e com o *Metro* o mesmo percurso deve ser aproximadamente uns 15 minutos.

As obras serão uma demonstração da pericia dos

técnicos que as projectaram e dirigem, devido aos grandes inconvenientes que representa a corrente subterrânea que passa por Moscú, conhecida pelo *rio Neglinka*.

O PLANO DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS NA ALEMANHA

Começaram a construir-se as novas estradas, do programa deste ano contra o desemprego. O plano abrange, entre outras, as seguintes vias: Bremen-Hamburgo-Lurbeck, 169 quilómetros; Hanover-Magdburgo, 135 quilómetros; Dnisburgo-Dortmund, 66 quilómetros; Francfort-Heidelberg-Mannheim, 100 quilómetros; Meerane-Dresde, 100 quilómetros; Elbing-Koenigsberg, 110 quilómetros; Beyreuth-Leipzig, 162 quilómetros.

Só os trabalhos exigidos pela estrada Francfort-Heidelberg-Mannheim, darão trabalho a 6.000 homens. Já estão ocupados nas obras gerais de terraplenagens 1.500 operários.



NOVA EGREJA DE S. JULIÃO

Foi feito o contracto com o Engenheiro, Sr. Ricardo Esquivel Teixeira Duarte, bem conhecido especialista de trabalhos deste género, para a execução das fundações de responsabilidade, da nova igreja a construir nas Avenidas Marquez de Thomar e Berne.

Esta nova igreja, cujo projecto é da autoria do distinto Architecto, Sr. Pardal Monteiro, é construida para substituir a actual Igreja de S. Julião que, conforme foi noticiado em diversos jornais, foi cedida, ao Banco de Portugal, para alargamento e melhoria das suas instalações.

Felizmente já possuímos um emprêza nacional capaz de executar tais trabalhos, por processos modernos e garantidos, o que bastante honra o nosso País.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pelo presente se faz publico, que pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório de Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de 24.000 travessas normais e 4.000 rectangulares de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos, que se acha patente, todos os dias uteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas, e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 14 de Maio de 1934.

O Engenheiro Director da Exploração,

Fernando d'Arruda

CRÓNICA

INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

INGLATERRA

OS seguradores ingleses, do *L'Atlantique*, que tiveram de pagar mais de 2.000.000 de libras pela perda total do navio, por fogo, no canal da Mancha, vão apelar dessa decisão, na Côte Comercial de Paris.

Sabe-se que, depois de longas investigações, por parte dos seus representantes, obtiveram êles a evidência documentada de terem sido sonegados factos importantes referentes ao estado do paquete, quando renovaram o seguro.

A evidencia em questão refere-se principalmente a relatorios officiais feitos pela guarnição do vapor sinistrado.

Além disso, liga-se ao desastre o nome de Staviscky e uma organização controlada por êle.

A acção será uma das mais ruidosas jámais registadas nas côrtes marítimas mundiais.

Devido á importância da somma envolvida, quasi todos os seguradores da França foram prejudicados sendo-o também os da Grã-Bretanha, além dos de Nova York e Hamburgo.

Grande parte do risco dos seguradores francezes e alemães foi resegurado no mercado londrino.

Outro caso marítimo que será agitado perante as côrtes francezas tem quasi a impor-

tancia do *L'Atlantique*. Trata-se do incendio e naufragio de *Georges Phillipar*, na sua viagem inaugural.

Nesse sinistro os seguradores britannicos e francezes liquidaram 115.090.000 de francos (cêrca de libras 920.000, ao par) dentro de 14 dias depois do sinistro, mas agora, tendo sido divulgado o relatório official sobre a origem e causas do fogo, iniciaram uma acção reclamando devolução do dinheiro.

Esses dois casos envolvem uma somma aproximada de 3.000.000 de libras quasi toda coberta por seguradores ingleses.

RUSSIA

Um jornal estrangeiro, defensor assiduo das ideias comunistas publica um extenso artigo sobre a vida da mulher na Russia e acrescenta o seguinte:

«Na Russia existem a mulher polícia, a mulher *chauffeur*, a mulher condutora de *eléctricos*, etc..

Acabou o madrigal. Não há sugestões momentaneas, nem atrações fugazes. Na realidade, nada disto é necessário á vida... Pelo contrario...

Uma mulher... é um ho-

Como era o
transatlântico
L'ATLANTIQUE



RUSSIA — As mulheres que tudo subem e tudo veem não tem tempo para arranjar a casa mas sim para palrar nas ruas e nos comícios



RUSSIA — Uma «parelha» de mulheres policias

mem no sentido de não haver diferenças entre os sexos na vida social. É freqüente uma rapariga ceder o seu lugar no *eléctrico* a um operário e peça lume a um transeunte para acender o seu cigarro. Compreende-se que seja muito difícil sorrir a uma mulher polícia sinaleira, quando, por transgredir uma ordem na circulação nos impõe uns rublos de multa... Além de que uma mulher de calças e polainas de couro adquire um aspecto pouco atraente. No entanto, não se julgue que perdem toda a sua beleza e atractivos pessoais».

E termina :

«A mulher chegou a uma liberdade máxima, suplantando o homem em toda a excepção da palavra.»

É realmente bonito tudo isto e para completar, basta dizer que no país onde hoje exige essa coisa que lhe chamam o amor livre, o homem perdeu as suas qualidades até mesmo essa muito afamada do trabalho.

O amor na Russia de hoje resume-se numa simples *blague*.

Estabelecido esse amor livre atiraram-se para as ortigas com todos os preconceitos, com todas as convenções sociais e com os princípios seculares da organização da família. Todos os filhos são legítimos. O filho nasce e não tem que submeter-se a uma autoridade paterna, que não solicitou. Os russos chegaram á conclusão de que a lei de Malthus é eficaz para a obtenção de uma geração vigorosa e e limpa de qualquer tara.

Que grande avanço êsse da nova Russia! ..

LINHAS PORTUGUESAS

BOA VISTA A TRINDADE

Uma comissão de comerciantes do Norte dirigiu, ao govêrno, uma representação, a pedir a conclusão dos trabalhos da linha de caminho de Ferro da Boa Vista á Trindade, que se encontram paralisados há, aproximadamente, um ano, com manifesto prejuizo para o Estado que, segundo afirma, tem á sua responsabilidade a garantia do juro, para os accionistas que vêm o seu capital desvalorizado e para a cidade do Porto, cujo desenvolvimento economico aquela linha muito ajudaria.

VALE DO LIMA

As associações comerciais e industriais e juntas de freguesia de Ponte de Lima, dirigiram uma exposição, ao Govêrno, a propósito da Linha do Vale do Lima, em que afirmam que a construção da ponte em Lanhães serviria, num raio de alguns quilómetros as povoações a montante do Conselho, e beneficiaria, na margem esquerda, a juzante, muitas do concelho de Viana, que mantém com aquela vila, Barca e Arcos, importantes relações comerciais, tais como Darque, Barrozelos, Neves, Deão e Geraz do Lima. Só estas povoações, dizem, assegurariam, ao caminho de Ferro, nos dias de mercado, uma receita impossível de conseguir em qualquer outro ponto do seu trajecto.

VIAGENS E TRANSPORTES

BEIRA ALTA

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, resolveu fazer a concessão de um bonus de 75 % sobre os preços da Tarifa Geral, em 1.ª classe, para o percurso anual de 105 quilómetros por cada acção que os seus accionistas tenham permanentemente depositada na referida Companhia.

C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no intuito de facilitar o acesso de forasteiros a Coimbra para assistirem ás festas da Rainha Santa, resolveu fazer comboios especiais, a preços reduzidos.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

O QUE TODOS DEVEM SABER

PARA EVITAR A CRISE DE DESEMPRÊGO

Decreto-lei n.º 22.827

Publicou-se em 3 de Junho de 1930 o decreto n.º 18.415, de 16 de Maio de 1930, tendente a evitar que a desmedida concorrência de pessoal estrangeiro continuasse a afectar os interesses dos trabalhadores portugueses.

A dolorosa situação verificada com os desempregados da classe comercial, cujo número só muito lentamente tem diminuído, e a certeza de que apenas em casos excepcionais não será possível encontrar entre os cidadãos portugueses o pessoal competente de que necessitam as diversas empresas de carácter comercial ou industrial, nacionais ou estrangeiras, levaram o Governo à publicação do presente decreto-lei, que, salvaguardando todos os casos de razoável ou justificada excepção, assegura todavia em bases mais severas a protecção dos desempregados nacionais.

Não se procura dificultar a vida dos estrangeiros em Portugal; procura-se apenas evitar que venham tirar o lugar aos empregados portugueses e dificultar, pela concorrência que lhes fazem, a solução nacional do problema geral do desemprego.

Nestes termos e usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do art. 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer com lei, o seguinte:

Artigo 1.º — As empresas, sociedades ou firmas, comerciais ou industriais, singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, que exerçam a sua actividade em qualquer parte do território continental só podem ter ao seu serviço empregados de nacionalidade portuguesa, enquanto se verificar a existência de desempregados, segundo as estatísticas oficiais do desemprego.

§ único — Os individuos de nacionalidade estrangeira que se encontravam ao serviço das entidades referidas no corpo deste artigo à data da publicação do decreto n.º 18.415, de 16 de Maio de 1930, e os que posteriormente entraram ao serviço das mesmas com autorização do Ministro do Interior podem continuar na mesma situação, mas só podem ser substituídos por individuos de nacionalidade portuguesa.

Art. 2.º — A infracção do disposto no artigo anterior é punida com a multa de 1.000\$00 a 5.000\$00, sendo estes limites elevados ao quintuplo no caso de reincidência.

Art. 3.º — Fora dos casos previstos no artigo 9.º, as empresas, sociedades ou firmas, comerciais ou industriais, singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, que exerçam a sua actividade em qualquer parte do território continental só poderão admitir estrangeiros ao seu serviço mediante autorização do sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social em requerimento devidamente fundamentado.

Art. 4.º — A permanência, mesmo temporária, em qualquer das empresas referidas, de estrangeiros ao serviço de casas centrais, filiais ou firmas coligadas, que as visitem com fins de inspecção ou similares, será sempre precedida de autorização, nos termos do artigo anterior, sob pena de aos transgressores ser aplicada a multa de 1.000\$00, elevada a 10.000\$00 em caso de reincidência.

§ 1.º — Esta autorização será concedida pelo prazo de trinta dias, que poderá ser prorrogado por mais trinta quando haja razões atendíveis.

§ 2.º — Quando as circunstâncias imponham que estrangeiros com as funções referidas neste artigo realizem estas visitas de surpresa, devem as mesmas empresas comunicar a permanência dos citados estrangeiros até quarenta e oito

horas após a sua chegada, apresentando ao Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social os motivos determinados da falta de pedido prévio a que alude este artigo.

Art. 5.º — As empresas, sociedades ou firmas, singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, que pretendam admitir ao seu serviço, embora sem renumeração, qualquer estrangeiro têm igualmente de solicitar a competente autorização nos mesmos termos do art. 3.º, devendo contudo apresentar os motivos que as levam a admitir pessoal nestas condições.

§ único — A autorização para a permanência de individuos estrangeiros ao abrigo deste artigo deve ser renovado todos os meses.

Art. 6.º — No mês de Janeiro de cada ano as empresas, sociedades ou firmas aludidas neste decreto-lei enviarão à policia internacional portuguesa relação, nominal em duplicado, dos estrangeiros ao seu serviço, da qual conste o lugar ou cargo que desempenham, vencimento que auferem e a data da admissão ao serviço. Também deverão declarar a existência de quaisquer individuos nas condições indicadas no artigo 5.º.

§ único — No corrente ano a relação a que se refere este artigo será enviada à policia internacional portuguesa no prazo máximo de trinta dias, a contar da data da publicação deste decreto-lei.

Art. 7.º — As infracções ao disposto no artigo anterior e seu § único serão punidos com a multa de 1.000\$00 e, em caso de reincidência ou falsidade de declaração, com a multa de 2.500 independentemente de quaisquer multas que possam ser aplicadas nos termos deste decreto-lei.

Art. 8.º — Compete à policia internacional portuguesa a fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei.

§ 1.º — Verificada alguma transgressão punível das disposições do presente decreto-lei, a policia internacional portuguesa levantará auto de transgressão, que fará fé até prova em contrário e será enviado dentro de vinte e quatro horas à Direcção Geral da Segurança Pública.

§ 2.º — Recebido o auto, a Direcção Geral da Segurança Pública mandará intimar o transgressor a solicitar guias, a fim de pagar na respectiva tesouraria da Fazenda Pública, dentro das quarenta e oito horas posteriores à intimação, o mínimo da multa correspondente à infracção.

§ 3.º — O transgressor pode recorrer da aplicação da multa por meio de petição dirigida ao Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social e entregue na Direcção Geral da Segurança Pública. Instruído o recurso, que não terá efeito suspensivo, a Direcção Geral da Segurança Pública informará e remeterá todo o processo ao Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social. Do despacho deste não haverá recurso.

§ 4.º — Se o transgressor, depois de avisado, não pagar no prazo legal será o auto remetido ao tribunal das execuções fiscais e considerado título com força executória, sem prejuizo das medidas policiaes, que se entendam necessárias em relação aos estrangeiros indevidamente empregados pelo transgressor.

Art. 9.º — Não são prejudicadas pelas disposições deste decreto-lei as cláusulas de reciprocidade ajustadas entre Portugal e outros países.

Art. 10 — Fica revogado o decreto n.º 18.415, de 16 de Maio de 1930.

Visado pela
Comissão de Censura

Os nossos mortos

Maestro FRANCISCO DE LACERDA

A arte musical portuguesa está de luto pela morte de uma das suas mais briosas figuras que tão nobre e patrioticamente soube honrar o nome de Portugal.

O maestro Francisco de Lacerda é um nome que nos deixa saudade, é um nome que, desde outros tempos veio marcando, com compassos certos, a arte da musica portuguesa. Têm desaparecido os grandes mestres; a vasta galeria dos homens marcantes no teatro, e na arte derriu e esmagou a sensibilidade dos portugueses que sabem sentir, d'aqueles que o seu temperamento se deleita apreciando os grandes homens e principalmente os que fazem boa musica.



Francisco de Lacerda foi o grande mestre português que em Paris sensibilizou com a sua arte musical um publico selecto numa demonstração de musica de Mozart, Strauss, Wagner e outros, interpretada por vários maestros estrangeiros.

O maestro Francisco de Lacerda nasceu na Ilha de S. Jorge, Açores, na freguesia de Velas, a 11 de Maio de 1869, era filho de João Caetano de Sousa Lacerda e de D. Maria Silveira Lacerda.

Cursou o Conservatório de Lisboa desde 1888 a 1891, tendo sido um aluno distintissimo.

Nêste ultimo ano foi nomeado professor provisório de piano, tendo, no ano seguinte, feito concurso para professor efectivo, ficando classificado em primeiro lugar.

Em 1895 partiu para Paris trabalhando ali no Conservatório, tendo pouco depois, passado para a *Sschola Cantorum* na qual Vincent D'Indy iniciára um movimento de renovação na musica francesa.

O illustre compositor era cavaleiro da Legião de Honra e Comendador da Ordem de Sant'Iago.

Deixa viuva a sr.^a D. Isaura Roquete Soares de Lacerda e era pai da Sr.^a D. Maria de Lacerda Machado e João Lacerda Machado, a quem apresentamos condolencias.

CARLOS BENTO

Na sua residencia, Alto dos Toucinheiros, 15, faleceu há dias, com 39 anos, o sr. Carlos Bento, chefe de 3.^a classe da estação de Santa Apolonia. O extinto,

muito considerado tanto pelos seus superiores como pelos subordinados, era ha muitos anos o instrutor dos aspirantes de 3.^a classe da C. P., e um nosso antigo assinante que bastante se interessava pelos assuntos ferroviários. Casado com a sr.^a D. Josefina Bento, deixa dois filhos, os meninos Henrique e Alfredo, que são estudantes.

Os nossos pezames á família enlutada.

Coronel RODRIGUES MONTEZ

Fomos surpreendidos pela notícia da morte dum dos valorosos soldados de Mousinho que foi o coronel Antonio Rodrigues Montez, bom amigo e um dos sacrificados na politica portuguesa.

Antonio Rodrigues Montez nasceu em Santarem em 12 de Março de 1864 e assentou praça em 1881, sendo promovido a alferes em 1894.

Foi, com João de Azevedo Lobo, subalerno do esquadrão de Lanceiros 1, na campanha que terminou pela prisão do Gungunhana, sob o comando de Mousinho de Albuquerque.

Em 1907 entrou na campanha do Cuamato, commandando um grupo de esquadrões de Dragões.

Foi demittido em 1911, principiando então uma vida cheia de amarguras e de dificuldades, que o seu admirável estoicismo soube corajosamente sofrer. Nessa fase da sua vida foi administrador do jornal monarchico *O Liberal* e, mais tarde, acometido de cegueira, maior se tornou o seu implacável sofrimento.

Ultimamente o sr. Antonio Rodrigues Montez Junior foi readmittido e em seguida reformado no posto de coronel, situação em que se encontrava actualmente.

Além doutras condecorações possuia o grau de official da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Merito.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

VENDA DE PAPEL VELHO

Esta Companhia tem para vender, na estação de Figueira da Foz, cêrca de 10 toneladas de papel velho (impressos inutilizados).

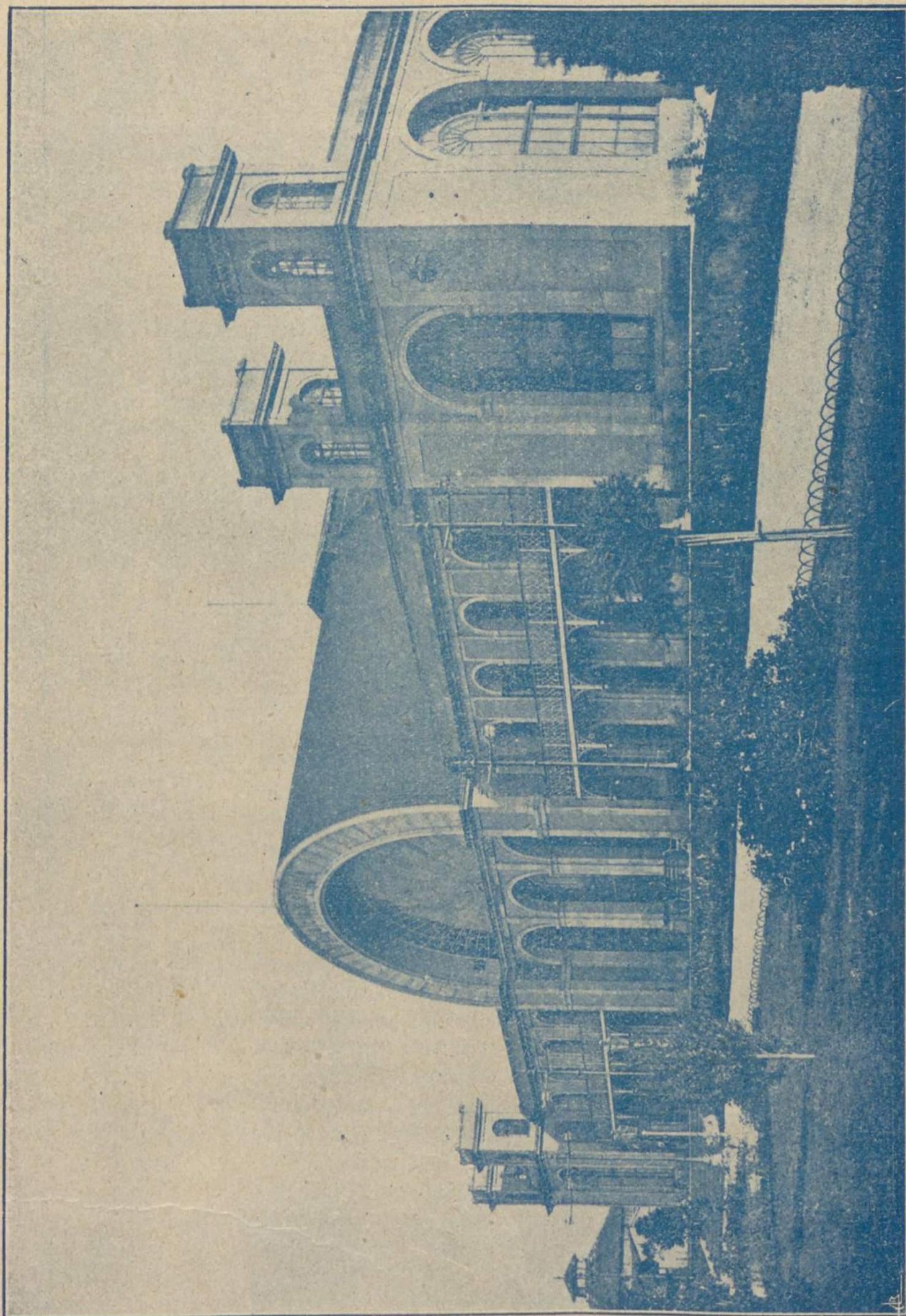
Recebe propostas em carta fechada até ao dia 10 de Julho p. futuro, que deverão ser enviadas ao Chefe do Serviço do Movimento e Tráfego, desta Companhia, na Figueira da Foz, e nos quais se indicará a oferta por cada fração de 15 quilos, postos sobre vagão, na estação desta cidade, fornecendo o comprador a sacaria necessária para o acondicionamento do referido papel.

O pagamento será feito na estação da Figueira da Foz, no acto da entrega do papel,

A Companhia reserva para si o direito de não adjudicar a venda deste papel, se a proposta mais vantajosa lhe não convier.

Figueira da Foz, 7 de Junho de 1934.

O Engenheiro Director da Exploração,
Fernando d'Arruda.



PORTO—Palácio Cristal, onde foi instalada a I Exposição Colonial Portuguesa