

14.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Julho de 1943

Número 1334

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

CASTELO
DE
PORTO DE MÓS



Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, 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 2 752.

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

1334

16 — JULHO — 1943

ANO LIV

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

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Ilha da Madeira, Vista da Câmara de Lobos	363
Experiência de Colonização em Angola pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	365
É preciso produzir mais, pelo Eng.º <i>A. de Mello Nogueira</i>	367
Caminhos de Ferro, Alterações aos horários dos comboios nas linhas da C. P.	369
Para a história das descobertas, pelo Coronel de Eng.ª <i>Carlos Roma Machado</i>	371
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	373
Há 50 anos	375
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	375
Imprensa	375
Publicações recebidas	375
Melhoramentos na C. P., Automotoras a gasogénio	376
Caminhos de Ferro.	376
O que todos devem saber.	376
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	378
Os «Carlos» visitam Setúbal no dia 1 de Agosto	379
«Lusitania-Expresso»	379
Parte Oficial	380



ILHA DA MADEIRA — Vista da Câmara de Lobos

Experiência de Colonização em ANGOLA

pela Companhia
do Caminho de
Ferro de Benguela

O sr. comandante Alvaro de Melo Machado, ilustre Administrador Delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, distinguiu-nos mais uma vez com a oferta do Relatório sôbre a Experiência de Colonização que aquela Companhia vem fazendo com êxito em Angola.

O exemplar presente occupa-se dos resultados do 6.º ano de experiência. São 265 páginas, de grande interêsse informativo, que merecem ser lidas com atenção e reflexão por todos quantos se dedicam aos grandes problemas nacionais, entre os quais se coloca o problema da colonização de Angola.

O Relatório a que nos estamos referindo é digno, por isso, de uma longa referência. E vamos valorizá-la com a transcrição de algumas passagens.

Problema importante, dos mais vivos, o problema da colonização de Angola não pode ser resolvido levianamente mas, pelo contrário, com a maior ponderação, com as maiores cautelas, sem nenhum espírito de aventura. Colonização deve ser fixação, prolongamento da Pátria e, portanto, ocupação e nacionalização.

Mas oiçamos o que o sr. comandante Alvaro de Melo Machado nos diz:

«A nossa experiência tinha entrado, à data do último relatório, na sua terceira fase que caracterizámos como a fase de

aperfeiçoamento. A organização do serviço que superintendia na sua actividade fôra consideravelmente melhorada; e, com a adopção dos contratos subsidiários, havia sido possível encontrar um meio de levar os colonos a deixarem-se instruir e guiar na administração das suas fazendas, reduzindo-se assim consideravelmente os riscos dos erros que seriam levados a cometer pela sua inexperiência ou por uma mal doseada ambição. Simultâneamente, resolveu-se pôr em prática um dos grandes meios de actuação na gente do campo constituído pelo exemplo de uma Fazenda Padrão capaz de demonstrar pela resistênciã a eficácia dos métodos aconselhados pela técnica e as melhores maneiras de resolver os problemas mais correntes da vida agrícola dos colonos.»

Linhas mais abaixo, o sr. comandante esclarece-nos:

«O período a que êste relatório se refere decorreu com o Grupo Experimental completo no seu efectivo de colonos e com a possibilidade — graças aos contractos subsidiários voluntariamente aceites por todos — de se conhecer, com tôda a exactidão, as despesas e as receitas de cada uma das fazendas no que respeita às culturas principais. Estamos, portanto, como nunca estivemos, em posição de avaliar com segurança se os colonos podem ou não podem, recorrendo exclusivamente à agricultura, viver desafogadamente nas circunstâncias que lhes foram determinadas pelo Decreto n.º 25.027 e que caracterizam a Experiência.

Convém talvez repetir aqui que o contrato subsidiário consiste num acôrdo voluntariamente estabelecido entre o colono e a Companhia, em virtude do qual esta se compromete a: — adquirir todas as colheitas do colono à cotação local; facultar-lhe, dentro dos limites convenientes, os fornecimentos do Armazém de Víveres; facilitar-lhe o uso das alfaias e máquinas agrícolas e outros recursos da Fazenda Padrão; e ainda permitir-lhes que saldem as suas dívidas acidentais em fracções que lhes não

tornem pesado o seu pagamento. Os colonos, por seu turno, consentem em deixar depositadas nos cofres da Companhia as receitas provenientes das colheitas que estes lhes adquirir, para irem fazendo face, em conta corrente, às despesas que durante o ano que se seguir efectuem na exploração das suas fazendas levada a efeito sob as indicações do director técnico do Grupo Experimental e dentro das possibilidades dos recursos que possuírem.

Por êste regímen são apenas abrangidas as culturas que se fizerem de cereais, mas ficam de fora todas as restantes actividades como a horta, os pomares, os gados e criações de aves e outros animais domésticos, cuja exploração é deixada exclusivamente ao critério dos colonos dentro das regras estabelecidas pelo Decreto.

No fim de cada ano, o saldo da conta corrente é inteiramente entregue ao colono que dêle poderá dispor inteiramente.»

Foi longa mas indispensável a transcrição que fizemos do Relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela sôbre a Experiência de Colonização em Angola. Por essa transcrição fica o leitor fazendo uma idéa do espírito que informa o propósito daquela Companhia.

Conhecidos o objectivo e o programa

que bem merecem um e outro os adjetivos patriótico e admirável, resta-nos agora resumir o inquérito a que a Companhia procedeu e de cujas conclusões desejamos também arquivar o seguinte, de alto interesse:

1) — O europeu pode, sem dúvida alguma, viver e fixar-se em Angola, ou pelo menos nesta região da colónia como agricultor e isso mesmo quando completamente desassistido de assistência técnica e de auxílio estranho ou do Estado;

2). — Os colonos nas condições estabelecidas pela Experiência, que suprimiu muitas das faltas e deficiências mais prejudiciais, encontram-se numa posição incomparavelmente mais favorecida; portanto, nenhuma dúvida pode haver de que a gente portuguesa se pode agüentar nestas terras e até mesmo prosperar.

Ao sr. comandante Alvaro de Melo Machado agradecemos a oferta do seu magnífico Relatório, que nos proporcionou o ensejo de trazer para as colunas da *Gazeta* estas palavras, que não são apenas de merecido louvor, mas que resumem a acção patriótica de uma Companhia que procura, inteligentemente, servir a Nação, dando-lhe o melhor do seu esforço com o fim de resolver um dos nossos grandes problemas.



É precisa produzir mais

Pelo Eng.º A. DE MELLO NOGUEIRA

O Govêrno enviou à Assembleia Nacional uma proposta de lei de fomento mineiro.

Esta proposta de lei foi estudada pela Câmara Corporativa, que sôbre ela se pronunciou. O parecer não foi novamente submetido à apreciação da Assembleia Nacional porque nessa data já estava encerrada a sessão legislativa. Aguardar a próxima legislatura seria o mesmo que adiar por perto de um ano a concessão dos benefícios que aos concessionários e ao País se espera trará a execução da política de fomento mineiro.

Por isso, tidas em conta as observações da Câmara Corporativa, se publicam agora em decreto-lei as providências propostas à Assembleia Nacional, com as quais se procura obter um maior desenvolvimento da indústria mineira em Portugal.

A indústria mineira em Portugal tem tido sempre vida irregular e em certo modo precária, variando muito a produção, como é natural, com as contingências dos mercados, mas mantendo-se sempre num nível muito baixo em relação à produção geral.

Não está provado que seja rico em minérios o nosso solo, antes a convicção geral das pessoas que têm encarado o assunto é a de que, sendo êle pobre em minérios, sobretudo minérios metalíferos, é ainda da riqueza agrícola que depende exclusivamente a vida e a actividade do País.

Pode de facto ser assim, e assim tem sido até agora, mas a verdade é que falta ainda um reconhecimento geral das nossas possibilidades mineiras, não só porque têm sido incompletos, por parciais e pouco profundos, os estudos realizados, como também porque a evolução da técnica na exploração das minas e no aproveitamento das matérias primas pode fazer com que sejam hoje sus-

ceptíveis de aproveitamento jazigos que antes não eram considerados economicamente exploráveis.

Torna-se por isso necessário um novo estudo e reconhecimento das possibilidades do País sobretudo em relação aos minérios fundamentais, alargando-se assim a política que já vem sendo seguida quanto a carvões.

Várias razões o impõem:

Por um lado, as condições do mundo põem os países cada vez menos a coberto de perturbações que possam interromper os seus abastecimentos normais, sendo por isso necessário ter ao menos conhecimento de reservas utilizáveis quando haja alteração naqueles.

É uma razão de segurança económica.

Por outro lado, se é certo que todos reconhecem os seus inconvenientes, não menos certo é que a generalização da política de autarquia põe os Estados — mesmo aqueles que desejariam uma franca e justa colaboração internacional — perante o dilema de ou seguirem igual política, aproveitando da melhor maneira os seus próprios recursos, ou verem diminuir os elementos activos da sua balança económica sem em compensação terem uma diminuição do seu passivo; e quando, apesar de artificiais obstáculos, a sua exportação se mantém, não faltam muitas vezes dificuldades de pagamentos a anular o esforço dos produtores e a privar o país de valores que lhe pertencem.

Por fim, não há dúvida de que o aperfeiçoamento da técnica torna utilizáveis matérias primas antes consideradas insusceptíveis de aproveitamento industrial, e que, por isso, independentemente das considerações acima feitas, interessa inventariar as possibilidades do País e prosseguir no caminho, que o Govêrno já iniciou, de preparar

técnicos para estudar novas modalidades industriais.

É que a despeito da sua riqueza agrícola e da atenção cuidada e constante que ela merece, é necessário que o aproveitamento do subsolo e a actividade industrial se desenvolvam em termos economicamente viáveis.

A população portuguesa tem aumentado não só pelo movimento natural da natalidade, mas também porque se têm encerrado vários países às correntes emigratórias, e por isso mesmo é necessário assegurar ao excedente da população uma actividade remuneradora. Mas — e neste fenómeno reside uma das causas fundamentais, se não a primeira, das dificuldades económicas com que lutamos — a produção agrícola não pode fornecer ocupação ao suplemento de braços existente.

A nossa produção sofre precisamente de deficiências de organização técnica que elevam o seu custo mas cuja correcção em muitos casos só poderia fazer-se com menor densidade de mão de obra, o que obriga a condicioná-la ao desenvolvimento de outras produções em condições economicamente viáveis.

E assim, em relação à economia agrícola, o dilema é o seguinte: facilmente poderemos atingir, como já está demonstrado com o trigo e o arroz, a auto-suficiência, mas a custos tais que não podemos passar desta para uma produção destinada a mercados externos, por impossibilidade de competir em preços. Não pode por isso a agricultura absorver o nosso excedente de população activa,

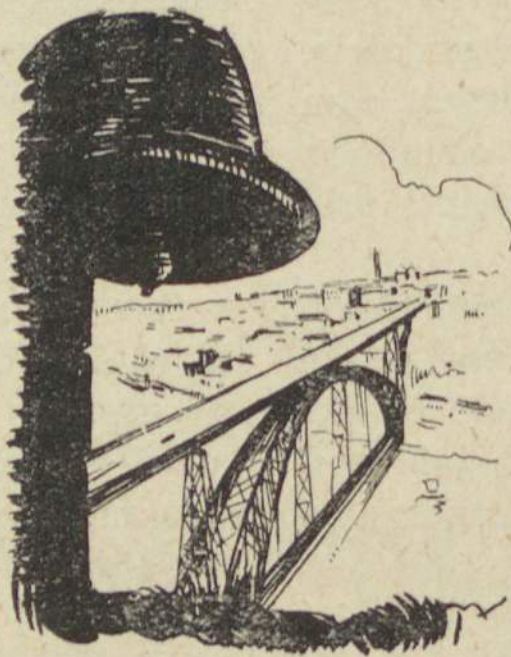
pelo que temos de promover um desenvolvimento de produção, mas de produção diversificada, única maneira de manter internamente o equilíbrio que pelo comércio internacional nos é difícil atingir.

Restam-nos, é certo, os recursos do Império e as possibilidades de actividade que êle nos oferece; mas, apesar do que há feito e do que se está fazendo, não é demais que se aproveitem ao máximo os recursos conhecidos da metrópole como elemento de melhoria do nível de vida, de fixação de população até de adestramento para a missão a desempenhar no Portugal de além-mar.

Uma cousa parece inegável; é que é preciso produzir mais e produzir economicamente, rompendo pela maneira compatível com necessidades sociais a que há que atender o círculo vicioso de produzir caro e pouco por ter uma organização deficiente, e manter esta para não alterar as condições sociais que são causa do excesso de custo.

Emquanto se não encontrarem novos campos para a actividade nacional será impossível romper esse círculo vicioso sem desequilíbrios sociais, que pela sua violência tornam a obra inviável.

O objectivo do desenvolvimento diversificado da produção depende mais de iniciativas, que faltam, do que de disposições de lei. Mas, quando aquelas de facto não surgem, compete ao Estado, na medida em que lhe é possível, tomar as medidas necessárias para estimular e até forçar os particulares a não manterem inaproveitadas riquezas que oferecem possibilidades de trabalho para uma parte da população.



CAMINHOS DE FERRO

Alterações aos horários dos combóios nas linhas da C. P.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foram feitas, a partir de ontem, as seguintes alterações ao horário dos combóios:

Linha de Oeste

Combóio n.º 201, suprimidas as paragens em Benfica e Amadora e modificada a sua marcha entre Lisboa-Rossio e S. Mamede, passando a partir de Lisboa-Rossio às 7,51. Tem ligação em Amieira para a Figueira da Foz, onde chega às 14,9.

Combóio n.º 202, antecipada a sua marcha de 5 minutos em todo o trajecto.

Combóio n.º 204, restabelecido no período de 16 do corrente a 11 de Outubro próximo, às segundas, quartas e sextas-feiras. Realiza-se desde a Figueira da Foz, donde parte às 7,50.

Combóio n.º 205, restabelecido às terças, quintas-feiras e sábados, durante o período de 15 do corrente a 9 de Outubro próximo, efectuando-se até à Figueira da Foz, onde chega à 1,56.

Combóios n.ºs 221, 222 e 235, restabelecidos durante o período de 1 de Agosto a 30 de Setembro.

Combóio n.º 238, restabelecido no período de 1 de Agosto a 30 de Setembro e modificada a sua marcha.

Combóio n.º 1.221, antecipada de 5 minutos a sua partida de Guia e Carriço.

Combóio n.º 2.222, passa a partir de Marinha Grande às 9,56.

Combóio n.º 2.224, modificada a sua marcha em todo o trajecto, tendo em Amieira ligação da Figueira da Foz, donde sai às 11,52.

De Louzã e Figueira da Foz a Coimbra

Combóio n.º 245, antecipada de 17 minutos a sua marcha em todo o trajecto.

Combóios n.ºs 503 e 504, restabelecidos no período de 15 do corrente a 9 de Outubro próximo, nos dias úteis.

Tranvias Lisboa-Azambuja

Combóio n.º 1.401, prolongado até Vila Franca de Xira, onde chega às 2,10.

Combóio n.º 1.407, continua a sua marcha até ao Carregado, sendo a sua chegada às 12,13.

Combóio n.º 1.408, passa a partir de Vila Franca às 7,14.

Combóio n.º 1.422, passa a ter origem no Carregado, donde sai às 17,12.

Os prolongamentos estão em vigor somente no período de 15 do corrente a 10 de Outubro próximo.

Linhas do Sul e Sueste

Linha do Sul — Combóio n.º 801, passa a efectuar-se também aos sábados, no período de 17 do corrente a 9 de Outubro próximo, entre Casa Branca e Vila Real de Santo António.

Combóio n.º 802, passa a realizar-se também às segundas-feiras, entre Vila Real de Santo António e Casa Branca desde 19 do corrente a 11 de Outubro próximo.

Combóio n.º 816, termina a aplicação do disposto na observação B do cartaz-horário.

Combóio n.º 3.838, estabelecido em todo o trajecto o serviço de passageiros das três classes.

Linha do Sado e Sines — Combóio n.º 3.904 estabelecido o serviço de passageiros das três classes em todo o trajecto, a partir de 16 do corrente.

Linha do Sueste — Combóio n.º 883, deixa de efectuar-se também aos sábados.

Combóio n.º 885 passa a realizar-se também aos sábados.

Tranvias entre Vila Real de Santo António e Lagos — Combóios n.ºs 896 e 897, passam a efectuar-se também às segundas-feiras e sábados, durante o período de 17 do corrente a 11 de Outubro próximo.

Combóio n.º 3.838, estabelecido entre Vila Real de Santo António e Tunes o serviço de passageiros das três classes.

Novo horário dos combóios da linha de Sintra

Também a partir de 15 do corrente é posto em vigor o seguinte horário dos combóios da linha de Sintra:

Entre Lisboa-Rossio e Sintra — Combóio n.º 1.303, partida à 1 hora; chegada às 2 horas.

Combóio n.º 1.305, partida às 6,53; chegada às 7,49.

Combóio n.º 1.311, partida às 8,50; chegada às 9,40.

Combóio n.º 1.315, partida às 10 horas; chegada às 11,8.

Combóio n.º 1.319, partida às 12,14; chegada às 13,11.

Combóio n.º 1.323, partida às 14,10; chegada às 15,9.

Combóio n.º 1.327, partida às 15,40; chegada às 16,35.

Combóio n.º 1.335, partida às 18,12; chegada às 18,54.

Combóio n.º 1.339, partida às 18,37; chegada às 19,31.

Combóio n.º 1.345, partida às 19,34; chegada às 20,17.

Combóio n.º 1.353, partida às 20,5; chegada às 21,4.

Combóio n.º 1.355, partida às 22,20; chegada às 23,17.

Entre Lisboa-Rossio e Queluz-Belas — Combóio n.º 1.307, partida às 7,35; chegada às 8 horas.

Combóio n.º 1.309, partida às 8,20; chegada às 8,48.

Combóio n.º 1.321, partida às 12,50; chegada às 13,14.

Combóio n.º 1.333, partida às 17,54; chegada às 18,20.

Combóio n.º 1.349, partida às 19,35; chegada às 20,3.

Entre Lisboa-Rossio e Cacem — Combóio n.º 1.341, partida às 18,46; chegada às 19,22.

Combóio n.º 1.347, partida às 19,41; chegada às 20,22.

O combóio n.º 1.321 não se efectua aos domingos.
O combóio 1.323 só se efectua aos sábados e domingos.

O combóio n.º 1.327, não se realiza aos sábados.

O combóio n.º 1.335, que é rápido de Lisboa a Queluz, não se efectua aos domingos.

O combóio n.º 1.341, só se realiza entre Queluz e Cacem aos domingos.

O combóio n.º 1.345, que é rápido de Lisboa até ao Cacem, não se efectua aos domingos.

O combóio n.º 1.349, só se realiza aos domingos.

O combóio n.º 1.347, não se efectua aos domingos.

Entre Sintra e Lisboa-Rossio — Combóio n.º 1.302, partida às 5,45; chegada às 6,37.

Combóio n.º 1.304, partida às 6,45; chegada às 7,37.

Combóio n.º 1.308, partida às 7,49; chegada às 8,32.

Combóio n.º 1.312, partida às 8,18; chegada às 9,11.

Combóio n.º 1.316, partida às 8,49; chegada às 9,31.

Combóio n.º 1.320, partida às 9,52; chegada às 10,46.

Combóio n.º 1.324, partida às 12,54; chegada às 13,48.

Combóio n.º 1.330, partida às 15,30; chegada às 16,22.

Combóio n.º 1.332, partida às 17,17; chegada às 18,6.

Combóio n.º 1.338, partida às 18,36; chegada às 19,33.

Combóio n.º 1.346, partida às 20,25; chegada às 21,18.

Combóio n.º 1.352, partida às 22,58; chegada às 23,52.

Entre Cacem e Lisboa-Rossio — Combóio n.º 1.306, partida às 7,23; chegada às 8,5.

Entre Queluz-Belas e Lisboa-Rossio — Combóio n.º 1.310, partida às 8,23; chegada às 8,50.

Combóio n.º 1.318, partida às 9,20; chegada às 9,45.

Combóio n.º 1.326, partida às 13,59; chegada às 14,22.

Combóio n.º 1.336, partida às 18,40; chegada às 19,7.

Combóio n.º 1.342, partida às 19,30; chegada às 19,55.

Combóio n.º 1.344, partida às 20,18; chegada às 20,44.

Os combóios n.ºs 1.308 e 1.316, que são rápidos de Queluz a Campolide, não se efectuam aos domingos.

Os combóios n.ºs 1.326 e 1.336 também não se realizam aos domingos.

Os combóios n.ºs 1.338 e 1.344 apenas circulam aos domingos.

Todos estes combóios fazem serviço de passageiros das três classes e são de lotação limitada, não se obrigando a C. P. a fazer quaisquer desdobramentos quando haja falta de lugares.



Para a história das descobertas

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO

Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

Resumidos apontamentos de algumas das defesas pelos guerreiros e navegadores portugueses no fim da dinastia de Aviz, durante o domínio espanhol, e posteriormente no nosso antigo Império Indo-Africano

II PARTE

Defesa da Abissínia pelos portugueses. (1540-1543)

D. Estevam da Gama, Vice-Rei da Índia, em 1540, entra com sua grande armada no Mar Vermelho. Ataca Suaquim e Tor. Fundeia em Macuá em 1541. Nomeia a coluna de desembarque para a Abissínia. Chefe, D. Cristóvam da Gama, seu irmão, com 400 homens de armas, 70 artífices e mais 100 serviçais, consegue camelos, mulas e gado para manutimento. Marcharam a pé. País montanhoso, difícil transporte de artilharia. Chegam a Baroa, é recebido por muitos frades com cruces. O Preste acabava de ser derrotado pelo Rei de Zeila, Grambe. O Rei abexim estava no Sul separado d'ele pelos mouros de Grambe. Vem ao seu encontro a Rainha da Etiópia com a sua gente. O Preste manda embaixada a êle e à Rainha. Resolvem aproximar-se do Negus com sua gente. Acompanhavam-o 200 auxiliares da Rainha. Embrenham-se por uma elevada serra. O mouro espreita e intriga. Os abexins e portugueses eram poucos. Grambe com 1.500 homens impedia a passagem. Fêz o D. Cristóvam um reconhecimento na tarde de 1 de Fevereiro de 1542. No dia seguinte, Manuel da Cunha e Francisco Velho, cada um com 100 homens e 3 peças e D. Constantino com 200 homens e 2 peças, seguem nos três passes difíceis das passagens. Começam a escalada da serra. Venceram com grandes mortes do inimigo. D. Estevão da Gama manda da Índia Manuel de Vasconcelos com 5 navios. Segue para Macuá Francisco Velho com 40 homens a encontrá-lo. O Negus pede a D. Cristóvam que se apresse, pois vem Grambe com muita gente. O Rei de Zeila Mouro, manda embaixada a D. Cristóvam, dizendo admirar-se de ir contra êle com tão pouca gente. Respondeu que vinha da parte do Rei de Portugal, *Grão Leão do Mar*. Portugueses só eram 350 homens, abexins só 200. O

Grambe tinha 15.000 frecheiros, 1.500 de cavalo, num total de 16.750 homens turcos. Apesar de ferido D. Cristóvam venceu! Tornaram a atacar os turcos. *Ganhou D. Cristóvam, perdendo muita gente.* Chama um capitão judeu com sua gente. Com Manuel da Cunha, José da Fonseca, e 100 homens ao todo, atravessa o rio Tagazé em ôdres. Ataca os mouros de surpresa comandados por Sidi Hamed e vence-os. Mas Grambe recebe reforços. Os portugueses de D. Cristóvam são vencidos, e mortos, matando contudo muita gente inimiga. Mas foi o principal d'este feito em 1543; e ficou liberta a Abissínia. (Castanhoso que assistiu a tudo).

Defesa de Malaca, em 1619

Situada junto a um pequeno rio com o mesmo nome, que a separa em duas partes. Na direita a antiga cidade, hoje holandesa, na esquerda o bairro do negócio, separado por pequena ponte; habitada por chineses e indígenas locais. Em 1807 foi destruído o forte, levantado por Afonso de Albuquerque, com êle acabaram as antiguidades de Malaca. No alto do monte ficava a primeira igreja cristã, construída por S. Francisco Xavier. A população de descendentes de portugueses e chineses é hoje de pescadores, criados e padres. Foi fundada em 1252; em 1509 era um dos primeiros empórios comerciais. Albuquerque, levantou a fortaleza, assentou um governo regular e cunhou moeda. Recebeu vassalagem de muitos reis do Oriente. Em 1641, depois de grande resistência, caiu na mão dos holandeses. Em 1795, foi tomada a estes pelos ingleses; em 1814 foi restituída a Holanda, e em 1835 adquirida de novo pelos ingleses em troca de estabelecimentos em Samatra. Hoje é dependência do Governador de Singapura.

A última batalha contra os sequases dos holandeses foi realmente heróica. Estava Malaca cercada por as tropas de Achen. Era Capitão Geral em

Malaca António Pinto da Fonseca, intrépido velho, limpo de mãos. Era Capitão de Malaca Gaspar de Melo Sampaio.

Em 22 de Setembro de 1619 saiu a armada de Goa para a defesa de Malaca, que estava cercada. Nuno Alvares Pereira Botelho, que viera do Governo de Rios de Sena, em Moçambique, onde se portara com valor, era General da Armada dos Galeões de socorro a Malaca: 28 galeotas e um patacho de guerra, levando mais 4 peças de artilharia, para se collocarem no forte da ilha das Naus, em Malaca. Os capitães eram 21; ao todo 769 soldados, 29 pagens e 113 oficiais. Em Ceilão juntaram-se mais 5 navios, sob o comando de Miguel Pereira Borralho, e mais uns 4 navios que havia em Malaca, e com as jaleas e bantins, barcos pequenos de remos, armados. Depois da saída de Goa chegava o novo Vice-Rei, Conde de Linhares; logo a seguir há notícia de uma grande batalha ganha por Botelho. Mas em Goa não havia dinheiro para mandar marinheiros que faziam falta à armada. A armada inimiga chegara em frente de Malaca em 3 de Julho de 1619; o Rei Achen trazia 230 velas, 19.400 mouros que no dia 6 desembarcaram junto ao monte de S. João. Os nossos eram só 260 soldados, 450 soldados da terra, em 4 companhias. Mataram-se mais de 200 mouros e 6 capitães, só com um português ferido. Meteram os de Achen no rio tóda a armada menos 7 galés e algumas embarcações ligeiras, ficando-nos livre a barra. Foi a sua perda, pois com a barra livre os portugueses comunicavam com os aliados vizinhos que os vieram socorrer. O Rei de Jor e sua tia a rainha de Patane, auxiliaram-nos muito, com uma armada de 60 velas e 1500 homens. O inimigo foi atacado nas suas tranqueiras, que se aproximavam da Praça, morrendo-lhe muita gente. Em 30 de Setembro, chegaram mais 5 navios de Ceilão, nossos. O Rei de Jor e a Rainha Patane mandaram mais 170 velas com 2.000 guerreiros. Foram tomados ao inimigo quasi todos os galeões e os soldados tiveram que fugir para o mato. Morreram nesta batalha 3.000 mouros, 17 capitães e 3 governadores. Da nossa parte morreu o Capitão Gonsalo Mendes de Vasconcelos, 25 portugueses e 40 dos soldados indígenas e foram feridos 4 capitães portugueses e 30 soldados. O general de Achen entregou-se ao Rei de Jor, e o seu almirante. Foram ambos entregues ao Governador Geral português. (Carta de António Pinto da Fonseca e «Livro das Monsões», n.º 1, fôlhas 245).

Nuno Alvares ganha a batalha, passou a socorrer S. Tomé de Meliapur e a perseguir os holandeses, amigos do Achen, o qual estava ligado com o Idalxa ou Idalcão que era um dos grandes reis mouros da India.

Depois dêste grande feito, Nuno Alvares continuou batalhando contra os inimigos de Portugal

e sectários dos holandeses, até que um dia em seu navio, em combate, contra uns e outros, holandeses ou mouros, foi morto gloriosamente, sendo seus ossos enviados para Goa, onde repousam, tendo Filipe III feito grandes benesses à sua familia em Portugal. Nunca se soube em que combate pereceu, por se terem extraviado ou perdido as cartas do Vice-Rei para Portugal. («Livro das Monsões», n.º 14, fôlha 218).

Defesas e perda de Mombaça

Esta cidade árabe era já mencionada por Ibne Batuta em 1331. Em 1505 D. Francisco de Almeida toma-a e incendeia-a. Em 1529 foi retomada por Nuno da Cunha. Em 1587 tinha-se entregue ao Sultão de Constantinopla, e D. Duarte de Menezes retoma-a. Em 1594, governando a India Matias de Albuquerque, foi ali construída uma fortaleza quadrada com 4 baluartes, tendo sobre a porta as armas de Portugal e de Filipe II. Em 16 de Agosto de 1631, sendo governador D. Fernando de Albuquerque, foi chacinada a sua guarnição. Em 1635, o governador da India mandou ali uma armada de Francisco de Seixas Cabral ou Cabreira, como capitão-mór, que tomou a cidade e a fortaleza destruída, pelo que foi feito fidalgo da Casa Real e governador de Jafaimpão e Belingão, na India. Tomou Pemba e mais terras em tórno, reconstruindo a fortaleza, o que uma lápide sobre a porta actual indica. Em 1690 foi atacada por 20.000 inimigos árabes e pretos, e de novo perdida. O official sobrevivente, António de Barbosa, depois da morte de todos que defendiam a fortaleza, foi ao paiol e largando fogo a um barril de pólvora, fêz saltar pelo ar a fortaleza com os árabes e indígenas que a saqueavam, morrendo 2.000 pessoas e ficando as ruínas em poder dos árabes. Até que em 1727, reinando em Portugal D. João V e sendo governador da India João Saldanha da Gama, uma armada comandada por Manuel Felis de Azevedo Cotrim, com 16 navios desembarcou na praia a tropa comandada pelo coronel D. Alvaro Marques e Cardoso de Cienfuegos, que tomou a praça e fêz mais de 1.000 prisioneiros e sujeitou à obediência o rei Árabe, e mais os reis de Mafia, Zanzibar, Tanga, Tangata, Vumba e Oacone, que todos pagaram tributo a D. João V. E ainda foi portuguesa desde 1727 até 1739, data em que os árabes de Oman a conquistaram finalmente de vez, pondo-se sob o domínio inglês com a familia Mazaro até que, de 1829 a 1835, passou à mão do sultão de Zanzibar. A Enciclopédica Britânica erra, quando diz que a perdemos em 1630 e o mesmo dizem os dicionários portugueses. (Vidé o artigo do Almirante Vasconcelos, na «Revista Colonial e Marítima», o «Cronista de Tissuari», (artigo de C. R. M.; no livro «Recordações de África»).—Do livro do autor «Índice Cronológico das descobertas e dos portugueses»

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXVII

Diz a agência «E. T.» que no Cairo os bombardeiros pesados da aviação dos Estados Unidos atacaram importantes terminus de carreiras marítimas em Itália, em Reggio di Calabria e San Giovanni. Neste último pôrto, o vapor da carreira desapareceu, assim como as vias férreas e estação do caminho de ferro foram violentamente bombardeadas.

— «E. T.», em telegrama de Zurique, diz que segundo notícias recebidas naquela cidade, o ataque da R. A. F. a Oberhausen causou enormes estragos ao sistema ferroviário, porque muitas bombas de pequeno calibre explodiram sobre os principais entroncamentos. Foi provocada a explosão de dois combóios transportando munições, ficando destruído muito material circulante. A circulação dos combóios teve de ser desviada, aumentando o congestionamento das vias. A maioria das oficinas da firma «Gute Hoffnungs Huette» paralisou.

— «R. R.» em telegrama de Estocolmo diz que se declarou em greve o pessoal em serviço nos vagões-restaurantes dos caminhos de ferro suecos. Em consequência do facto, os viajantes não poderão contar com o serviço de refeições em trânsito.

— «R. R.» diz, em telegrama de Paris, que perto da estação de caminho de ferro de La Rochelle um avião britânico atacou a tiro de metralhadora um combóio cheio de passageiros. O aparelho metralhou a locomotiva, matando o mecânico. O maquinista, que ficou gravemente ferido, conseguiu parar o combóio, salvando a vida a uma centena de pessoas.

— «E. T.», em telegrama de Malta diz que os Spitfires destruíram um ME-109 que, com vários outros se aproximou da ilha. Mosquitos da base de Malta sobrevoaram de noite a Sicília e o Sul da Itália. Foram bombardeados os desvios ferroviários, em Licata, e foi também atacado o sistema ferroviário italiano e bombardeadas e incendiadas as estações de mercadorias da Tropea e de Foggia, ao Norte de Brindisi. Foram atacados, a tiro de canhão, a ponte do caminho de ferro em Scalea, barracões em Foggia, Spinazza e Cariatì. Os ata-

ques terminaram com a acção de um aparelho de incursão, que atacou um pequeno navio ao largo da costa.

— «R. R.», em telegrama de Istanbul diz que o expresso que parte de Ancara não chegou a Istanbul, em virtude das linhas ferroviárias se encontrarem interrompidas pelas grandes inundações causadas pelas chuvas torrenciais, que têm caído nos últimos dias.

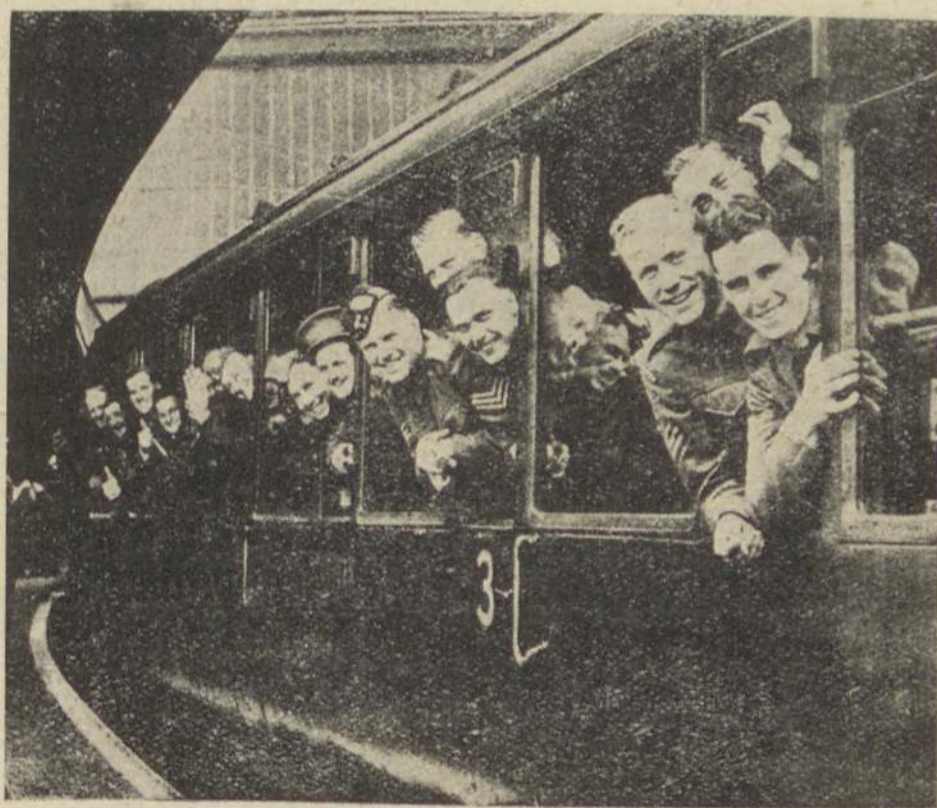
— A mesma agência, em telegrama de Roma, informa que na última reunião do Conselho de Ministros foi feito, pelo Duce, um elevado elogio dos empregados ferroviários italianos, pela sua dedicação, coragem e espírito de sacrifício no cumprimento do dever.

Os ferroviários, que se portaram com valentia nas locomotivas, combóios e estações do caminho de ferro, transformaram-se em autênticos combatentes, como servem de testemunho as perdas sofridas, que se traduzem em 182 mortos, 341 feridos e 9 desaparecidos.

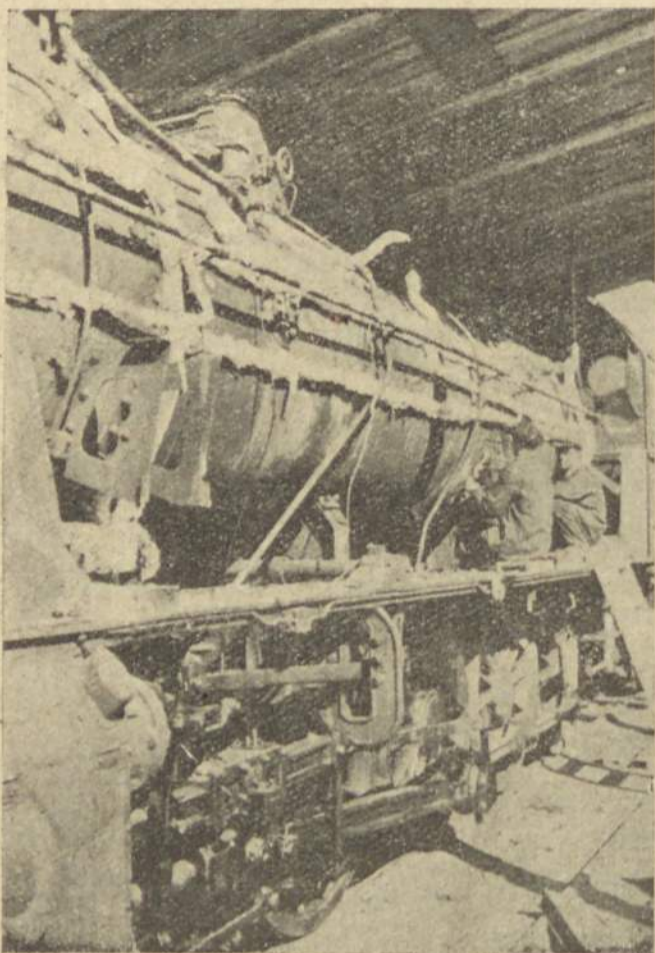
Assinala-se, também, número elevado de condecorações de «Mérito Militar» e «Mérito Civil» concedidas aos ferroviários, assim como um número importante de citações na «Ordem do Dia» dos comandos militares e o elogio solene dos ministros militares e civis.

— O comunicado oficial de Roma, transmitido pela «R. R.» diz que o pôrto de Bizerta e as rêdes de estradas e ferroviárias, ao Sul de Jaffa (Palestina), foram bombardeadas, pelas formações aéreas italianas.

— A «R. R.», em comunicado da Frente Leste diz que os «Stukas» alemães bombardearam, violentamente, o tráfego ferroviário e estrada nas vastas zonas do sector norte da frente soviética, tendo infligido ao inimigo consideráveis perdas. Em vagas sucessivas, os aparelhos alemães atacaram e metralharam concentrações de tropas, que se preparavam para seguir para a primeira linha.



Soldados ingleses viajando nas linhas férreas do seu país



Locomotivas alemãs preparadas para suportar o inverno na Rússia

O bombardeamento provocou o engarrafamento do tráfego, o que bloqueou, durante muitas horas, a afluência de veículos motorizados nas estradas da retaguarda. Um comboio constituído por quarenta vagões ficou completamente destruído.

As esquadrilhas alemãs regressaram todas às suas bases sem ter sofrido perdas.

— «E. T.» diz, no seu comunicado oficial do norte de África, que bombardeiros ingleses e americanos atacaram Olbia na Sardenha, provocando numerosos incêndios nas docas e estações ferroviárias. Com uma formação de mais de 100 fortalezas voadoras, atacou durante 18 minutos Messina, cujas docas e estação ferroviárias foram violentamente bombardeadas.

— «U. P.», num telegrama de Argel diz que no ataque das fortalezas voadoras a Messina, foram destruídas a estação de caminhos de ferro bem como parques e entroncamentos ferroviários.

— «E. T.» diz que uma explosão danificou, gravemente, uma ponte do caminho de ferro sobre o rio Hyllersie, entre as cidades dinamarquesas de Verde e Esbjerg. Várias bombas haviam sido colocadas ali, mas só uma explodiu. Não obstante, a ponte ficou inutilizada.

— «R. R.» diz, em telegrama de Berlim, que a arma aérea britânica prosseguiu nos ataques terroristas contra as cidades alemãs, atingindo, sobretudo, bairros de habitação. A cidade visada, de maneira particular, foi Werppertal-Erberfeld, sobre a qual grande quantidade de bombas explosivas e incendiárias foram lançadas ao acaso. Segundo notícias recebidas até agora, 30 aviões inimigos foram abatidos. Na zona ocupada ocidental foram também derrubados 8 bombardeiros inimigos. Em contrapartida, a arma aérea alemã bom-

bardeou, durante a noite, objectivos ao longo das costas da Inglaterra.

Por último, assinala-se que, na frente oriental, no decurso de combates aéreos, os caças alemães, também durante a noite, bombardearam objectivos ferroviários na retaguarda das linhas soviéticas. Na região pantanosa do Kuban, a aviação alemã afundou 17 barças de desembarque.

— A «E. T.», reproduzindo o comunicado do Ministério da Aeronáutica inglesa, informa que na noite de 23 para 24 de junho aviões do Comando de Bombardeiros realizaram um violentíssimo ataque a objectivos de Mulheim, uma das cidades mais pequenas do Ruhr. E a «E. T.» comenta: Mulheim depende, por assim dizer, de Duisburg. É um importante centro da indústria de aço e um dos principais pontos de partida das linhas férreas que, do Ruhr, servem o Sul da Alemanha.

— A mesma agência telegráfica, em informação de Argel, com data de 25 de Junho, diz-nos:

«Cêrca de 300 aviões americanos do Comando do Noroeste Africano atacaram objectivos em diferentes pontos da Sardenha. Aeródromos, estações e navios ancorados nos portos foram os principais alvos. A aviação inimiga estabeleceu cortinas de «caças» para repelir o assalto. Foram abatidos 20, com a perda de nove bombardeiros. O entroncamento ferroviário de Chilivni, no norte da Sardenha, sofreu o seu primeiro ataque».

— A «E. T.», em telegrama de Londres, comunica que pela rádio de Argel, Winston Burdett, correspondente da Colombia Broadcasting, no Norte de África, declarou que cêrca de 100 Fortalezas Voadoras tomaram parte num ataque realizado contra Nápoles, ataque que parece ter sido o golpe mais devastador até hoje vibrado contra a Itália metropolitana. Mais de 50 por cento das linhas férreas ficaram inutilizadas.

— A mesma Agência informa de La Valetta que Caças e Spitfires, com base na ilha de Malta, metralharam e atacaram a tiro de peça um comboio de transporte motorizado na Sicília. Os mesmos aviões bombardearam e metralharam, também, posições de defesa terrestre e realizaram ataques destruidores contra caminhos de ferro do Sul da Itália. A estação de Lamezia foi bombardeada.

— «R. R.» em telegrama de Xangai informa que a Companhia dos Caminhos de Ferro da China Central vai pôr em circulação os vagões de mercadorias construídos inteiramente em bambu.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos Imprensa

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Julho de 1893)

Linhas portuguesas

Urbana do Porto — O sr. Hippolyto de Baère conferenciou ha dias com o sr. ministro das obras publicas, sobre a sua proposta, a que já ha pouco nos referimos, para o acabamento da linha urbana e estação central do Porto.

Como dissémos, o sr. Baère propõe ao governo fazer este trabalho mediante a concessão do producto liquido da exploração da linha durante 40 annos, garantindo o governo que esse producto não será inferior a 50 contos annuaes.

O governo ouviu, sobre esta proposta, o auctorizado parecer do sr. Justino Teixeira, engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o qual informou que, não sendo possivel ao Estado concluir esta obra, e não convido deixal-a em meio, o que seria a perda de grande parte dos trabalhos feitos, a proposta do sr. de Baère é acceitavel em principio, devendo, porém, ser reduzido, ou o praso da concessão, a 30 annos, ou a garantia annual, a 45 contos, o que dá o juro bastante remunerador de 8 por cento.

Como se vê, a differença não é tão consideravel que se receie que esta proposta não seja acceite, e quasi se pôde assegurar que é negócio concluido a realisação da estação da feira de S. Bento e sua linha urbana.

Quilimane Chire — Em resposta a uma interpegação do sr. deputado José d'Alpoim, feita na sessão da camara do dia 6, o sr. presidente do conselho declarou que a concessão acabou por completo, visto os concessionarios terem desistido d'ella, e não estar na intenção do governo renova-la.

Linha do Pungue — Segundo diz o *Times* por uma comunicação recebida da cidade do Cabo, serão abertas á circulação no fim d'este mez ou principios de agosto, 75 milhas do caminho de ferro da Beira.

Cintura de Lisboa — Os engenheiros srs. Tavares Trigueiros, Folque, Almeida Eça e Silveira foram no dia 11 inspeccionar a segunda via da linha de Cintura e a ponte de Chellas.

Torres Novas Alcanena — Suspendeu todo o serviço esta linha, e, por execução promovida pelo principal accionista da companhia e director gerente, o sr. barão de Mathosinhos, vae ser posta em praça no próximo mez.

Lamentamos profundamente ver assim, morta á nascença, uma companhia que deveria ser prospera, e suspensa a exploração de uma linha cujos resultados seriam lisongeiros se circumstancias muito especiaes não tivessem impedido que ella prestasse os serviços que devia prestar.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

TRANSCRIÇÃO

Os dois artigos que o nosso colaborador Rebelo de Bettencourt aqui publicou, há pouco tempo, sobre a organização e as realizações dos ferroviários do Sul e Sueste foram transcritos, integralmente, no último número de *O Trabalho Ferroviário*, do Barreiro, acompanhados de palavras amáveis para a *Gazeta* e para aquêlê nosso colaborador.

Agradecemos.

"GAZETA DE COIMBRA"

Entrou em novo ano de publicação o tri-semanário *Gazeta de Coimbra*, de largas tradições literárias e ao qual a cidade e o distrito devem grandes serviços.

Ao seu director e a todo o seu corpo redactorial, os nossos cumprimentos.

"REVISTA DA IMPRENSA PORTUGUESA"

Acaba de apparecer o 2.º número desta interessante publicação quinzenal, de que é director o sr. J. Serpa Quaresma. Elaborada em colaboração com a Organização Portuguesa "Recorte", que tão úteis serviços já tem prestado, a nova revista apresenta transcrições completas dos artigos de relêvo, sobre qualquer assunto, extractos, resumos e citações de outros, referências e indicações sobre os principais acontecimentos ocorridos em todo o país, sumários da legislação, etc., etc..

Publicações recebidas

Boletim de Minas — Ano de 1939 — Pelo
Eng.º Melo Nogueira

Temos presente o "Boletim de Minas", ano de 1939, coordenado pelo ilustre Engenheiro da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, sr. A. de Melo Nogueira. Em quatro partes, ou livros, como lhes chama o autor, se divide o trabalho.

Na primeira parte, o autor coordenou valiosos elementos para o estudo da indústria mineira em Portugal nos anos de 1930 a 1939, e depois de nos dar interessantes notas descritivas das novas minas concedidas em 1939, occupa-se das sondagens para reconhecimento dos jazigos carboníferos e pesquisa de petróleo. A segunda parte occupa-se da legislação, a terceira é consagrada à lavra, produção de minas e pedreiras, e a última contem a lista cronológica das minas existentes no país e uma relação dos estudos científicos e técnicos, memórias, relatórios e notas descritivas e estatísticas, publicados no "Boletim de Minas" dos anos de 1910 a 1939 e em volumes separados.

Noutro lugar dêste mesmo número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* transcrevemos um trecho do "Boletim". Nessas linhas o seu autor, o ilustre engenheiro sr. Melo Nogueira, evidencia, notavelmente, quanto os problemas nacionais lhe merecem atenção e interesse.

MELHORAMENTOS NA C. P.

Automotoras a gasogénio

Realizou-se no dia 9 de Julho a primeira viagem de experiência oficial, nela tomando parte o sr. ministro das Obras Públicas

Foi coroada do melhor êxito, segundo lemos na imprensa diária, a experiência oficial de uma automotora construída nas oficinas da C. P., tendo tomado parte nela, além de várias entidades superiores daquela Companhia, o sr. ministro das Obras Públicas.

O veículo, de linhas modernas, de cujo projecto é autor o sr. engenheiro Vasco Viana, saiu da estação de Santa Apolónia às 17 e 35, chegando a Santarém com um ligeiro avanço às 18,50, a-pesar-de ter partido com 4 minutos de atraso.

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, que era aguardado na estação daquela cidade pelos srs. dr. Eugénio de Lemos, chefe do distrito, António de Bastos, presidente da Câmara Municipal, e por outras entidades, manifestou, antes de se retirar, ao sr. engenheiro Lima Henriques, a sua satisfação pelo magnífico resultado da experiência.

A viagem de regresso fez-se com o mesmo êxito e igualmente com ligeiro avanço sobre o tempo estabelecido.

O veículo, cujo projecto, como dissemos, é do sr. engenheiro Vasco Viana, foi construído sob a direcção do sr. engenheiro Horta e Costa, tem cerca de 8 metros de comprimento total e capacidade de transporte para 29 passageiros.

Os bancos, de dois lugares são estofados, muito cómodos. Um corredor central atravessa a automotora em todo o seu comprimento; ao fundo dêste installou-se o W. C., com lavatório e água corrente. Possui iluminação eléctrica, aquecimento e redes para acomodação de pequenos volumes de mão dos passageiros.

A velocidade máxima da automotora é de 80 quilómetros por hora.

Pôsto que o motor tenha sido preparado para trabalhar apenas a gás pobre, pode, sem qualquer interrupção, passar a funcionar a gasolina, o que é vantajoso nas rampas fortes e extensas.

A inversão gás-gasolina e vice-versa faz-se com a maior facilidade e rapidez, pela manobra de uma simples alavanca.

Esta automotora, construída a título experimental, é destinada, como o indica a sua reduzida lotação, a ramais de pequeno tráfego, de preferência para estabelecer ligações com combóios de longo curso.

Caminhos de Ferro**Foi alterada a sobretaxa de velocidade na utilização dos combóios rápidos**

Por despacho do sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que fixa em 2\$50 a taxa a cobrar dos passageiros na utilização dos combóios rápidos.

A importância de 2\$50 em referência, substitue a sobretaxa de velocidade, que até aqui era de 1\$65, por cada 50 quilómetros.

Deve entrar em vigor, aproximadamente, dentro de 15 a 30 dias.

Transportes

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro avisa os transportadores por caminhos de ferro, e principalmente os que necessitam de transportar combustíveis e matérias primas para a laboração de indústrias, da necessidade de estabelecerem agora as reservas necessárias, pois que, aproximando-se a campanha da distribuição dos adubos, terão estes, como é óbvio, preferência absoluta nos transportes.

Deseja a Direcção Geral de Caminhos de Ferro tornar patente que, devido à alta compreensão das emprêsas ferroviárias e dos seus agentes e ao espírito de disciplina e sacrifício manifestado pelo público em geral, tem sido possível efectuar com equidade todos os transportes necessários à vida e economia da Nação. E está certa de que, a manter-se o mesmo espírito de disciplina, poderá continuar a acudir prontamente às legítimas necessidades de todos, em matéria de transportes por Caminhos de Ferro.

*O que todos devem saber***CENSURA MILITAR**

De acôrdo com as disposições legais em vigor que estabeleceram a censura militar à correspondência postal e telegráfica de e para o continente, Açores e Madeira, procedeu-se desde já à instalação dos respectivos serviços na velha sala de desenho e anexo do pavilhão da Direcção das Construções Navais do antigo Arsenal de Marinha.

Esses serviços, que começaram a funcionar ontem, têm como director e sub-director, respectivamente, os srs. tenente-coronel de cavalaria Carlos Afonso dos Santos e major de artilharia com o curso do estado maior Alvaro Lourenço Pereira.

MADRID-LISBOA

V I D A L U S O - H I S P A N I C A

El ferrocarril Madrid-Coruña acorta en 106 kilómetros el recorrido entre Vigo y la Capital de España

HACE unos días fue por el Caudillo inaugurado el viaducto sobre el Esla en la línea del ferrocarril de Zamora a La Coruña, de cuya importancia económica no se han percatado muchos porque en este constante hacer del nuevo Estado Español suceden con extraordinaria rapidez la inauguración y la terminación de obras de envergadura colosal, que se admiten y se aceptan ya por muchos como cosa corriente y normal.

Por ello queremos hacer público hoy algunos datos de esta importantísima obra, que al valor que le da su importancia económica, suma el de los éxitos logrados por nuestros ingenieros, que han salvado innumerables obstáculos, resolviendo con verdadera maestría los difíciles problemas de orden técnico que se le han presentado.

Importancia económica de la obra

El ferrocarril de Madrid a La Coruña ha tenido siempre una gran importancia comercial por el constante tráfico de ganado, frutas y pescados por sus líneas.

Pues bien — y este es sólo un dato de la importancia de esta nueva obra — este tráfico podrá efectuarse tan pronto como esté terminada, con un considerable ahorro de tiempo y por tanto, de gastos, ya que la distancia de Madrid a los puertos de Vigo y La Coruña se reduce en 106 kilómetros.

El Viaducto sobre el Esla

Para la realización de este nuevo trazado ferroviario, nuestros ingenieros han tenido que resolver importantísimos problemas de orden técnico porque por la especial configuración del terreno ha habido necesidad de construir gran número de puentes y viaductos, entre los que destaca por su magnitud, el construido sobre el embalse del Esla, al que se le ha dado el nombre de «Martin Gil».

Esta obra, verdaderamente gigantesca, tiene una longitud de 500 metros y una altura de 110. Era el mayor que existía en el mundo hasta hace pocos meses que se construyó en Suecia el de Sondo, que supera en muy poco al de «Martin Gil».

En su construcción se han empleado 200 vagones de cemento, 400 metros cúbicos de hormigón, y más de 250.000 de hierro. Lo forman un arco principal y dos viaductos de acero. Estos están formados por cinco arcos de medio punto, de 22 metros de luz cada uno en el viaducto de entrada, y de tres arcos también de 22 metros, en el de salida. El arco central tiene 209 metros y 72'40 de flecha.

La línea del nuevo ferrocarril de que nos ocupa-

mos medirá unos 457 kilómetros aproximadamente y su coste se elevará a 442 millones de pesetas.

Se ha empleado en el tendido de la línea un carril de 45 kilogramos de peso por metro lineal y de 18 metros de longitud, distinto, por tanto, del que generalmente se utilizaba en España, que era de 12 metros de largo.

Con el uso de estos nuevos carriles se evita la debilitación de la línea por el tránsito de trenes a grandes velocidades y con este mismo objeto se ha aumentado el número de traviesas de sujeción de la vía, colocando 31 cada 18 metros.

Para el tendido de esta nueva línea férrea se han construido 166 túneles entre los que figura el llamado de Paderueles en cuya construcción se han invertido 18 millones de pesetas y es el de mayor longitud de España.

Estos son, a grandes rasgos, los datos de mayor interés de esta obra, que honra a nuestra ingeniería y demuestra el desvelo constante del nuevo Estado por el mejoramiento de nuestra vida económica en todos sus aspectos.

Habla Londres...

B B C

EMISIONES PARA PORTUGAL

EN PORTUGUÊS:

8,45.	. . . . .	49,10 m., 41,96 m. e 41,49 m.
14,15.	. . . . .	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
23,15.	. . . . .	42,13 m., 41,32 m., 31,75 m., 261,10 m. e 1.500,00 m.

EN CASTELLANO:

8,15.	. . . . .	41,96 m., 49,10 m. e 41,49 m.
10,15.	. . . . .	41,96 m., 31,75 m. 31,32 m. e 31,41 m.
14,45.	. . . . .	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
22,45.	. . . . .	42,13 m., 41,32 m., 31,75 m., 1.500,00 m., e 261,10 m.

A VOZ DE LONDRES

FALA E O MUNDO ACREDITA

O u e a m a B B C

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

JÚLIA MENDES — Bacalhau a pataco

A «Feira Popular», bela organização de *O Século* a favor da sua Colónia Infantil, tem mais um motivo de receita no teatro «Júlia Mendes», que ali foi inaugurado na quinta-feira 1 de Julho de 1943.

Todas as feiras têm um teatro e esta não podia fugir à regra. Chama-se «Bacalhau a Pataco» a revista ali subida à cena, frase que ficou memorável dos tempos da propaganda, quando os políticos e «politiqueiros» prometiam mundos e fundos para ganharem as eleições, sabendo de antemão que não podiam cumprir o que prometiam.

«Júlia Mendes» é o título do teatro em homenagem a essa actriz, que foi azougada e endemoninhada artista, com imensas simpatias na classe popular. Já o seu nome emoldurou, em tempos, outro teatro no Parque Eduardo VII.

A revistinha foi escrita ao gosto do povo, e assim é um passatempo popular, como populares são o teatro e a feira. Sómente não acho popular os preços dos bilhetes. Estar sentado, durante três quartos de hora ou uma hora, numa cadeira boa, mas mal colocada e muito junto às dos lados, e sem comodidade, e dar Esc. 10\$00, é bastante excessivo para um teatro de feira.

Bem sei que há outros lugares ao preço de 7\$50, 5\$00 e 3\$00, mas como o teatro não tem condições acústicas, pouco ou nada se ouve, se bem que haja microfones na sala. Mas, o barulho dos «carrouseis» e da «praça de touros» que ficam muito perto, obriga o espectador a escolher os lugares da frente e portanto mais caros. Isto acrescentado do preço da entrada na feira e com as despesas que faça na mesma, esperando a entrada, fica uma noite por uma «continha calada».

Poderão dizer que a companhia é cara, mas, escusavam de escolher artistas da categoria de Carlos Leal e Santos Carvalho (Manuel). Certamente Júlio Martins podia encarregar-se do compadre de uma revista num acto e anda por aí passeando o actor Alberto Miranda que podia estar no elenco.

Mas... vamos à revista.

Fernando Avila e Xavier de Magalhães, escreveram uma peçasita que Raúl Ferrão musicou. Trata-se de um trabalho sem responsabilidade de maior, servindo apenas para os antigos se recordarem de tempos idos e os modernos apreciarem como se representavam revistas, onde pontificaram Júlia Mendes, Isabel Costa (a Isabel tainha), Júlio Guimarães, Rêbocho, Armando Coelho e muitos outros de igual quilate.

O «Bacalhau a Pataco» não tem luxos nem grandezas. É um espectáculo que se vê e ouve com agrado, no entanto a parte em estilo antigo está muito bem cuidada, principal-

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- GLYCOL amacia a pele.
- GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- GLYCOL evita o cieiço.
- GLYCOL dá a tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

- GLYCOL cura o «cresgado» do Sol e o «queimado» da Praia.
- GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

PART E  OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 141, II série, de 19 de Junho, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica o nome do único candidato que prestou provas práticas para o lugar de sub-inspector de exploração do quadro transitório desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 65, III série, de 19 de Março do ano corrente: Henrique de Albuquerque Ramos, 17 valores.

O «Diário do Governo» n.º 142, II série, de 21 de Junho, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 48, III série, de 26 de Fevereiro do ano corrente:

1.º—José Chedas Bogarim; 2.º—Luís da Costa; 3.º—João Exaltação Cunha; 4.º—Manuel Gonçalves Malhado Júnior; 5.º—Joaquim de Araújo Franqueira.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas que se produzirem durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

O «Diário do Governo» n.º 147, II série, de 26 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção

Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas, provisoriamente, as contas de garantia de anuidades (juros e amortização), apresentadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal das seguintes linhas:

Da Boavista à Trindade, relativa ao 1.º semestre do ano em decurso (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 606.624\$20;

Da Senhora da Hora à Trofa, idem, idem 818.805\$80.

O «Diário do Governo» n.º 142, II série, de 21 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 8 a 9 do corrente mês, os seguintes projectos respectivamente apresentados em nome colectivo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

De aditamento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade e à classificação geral de mercadorias, alterando as condições em vigor para o transporte de remessas constituídas por éter sulfúrico;

Aprovando os projectos de aviso ao público e de aditamento à classificação geral de Mercadorias da linha de Guimarães, alterando o regime tarifário de mercadorias que presentemente vigora nas linhas exploradas pela referida e nrêsa.

O «Diário do Governo» n.º 144, II série, de 23 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de um pontão de betão armado a construir sob a actual P. N. ao quilómetro 41,035 da linha férrea de Guimarães, apresentado pela Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizela, Limitada.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
GÂNCIA

À venda

Sapataria CRISTAL—Rua do Amparo, 22
» ROYAL—Rua da Graça, 112
» LONDRINA—Rua Arco Marquês Alegrete, 51
» EDEN— » » » » 37
» NICE— » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374 / 78

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A P O R T O

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

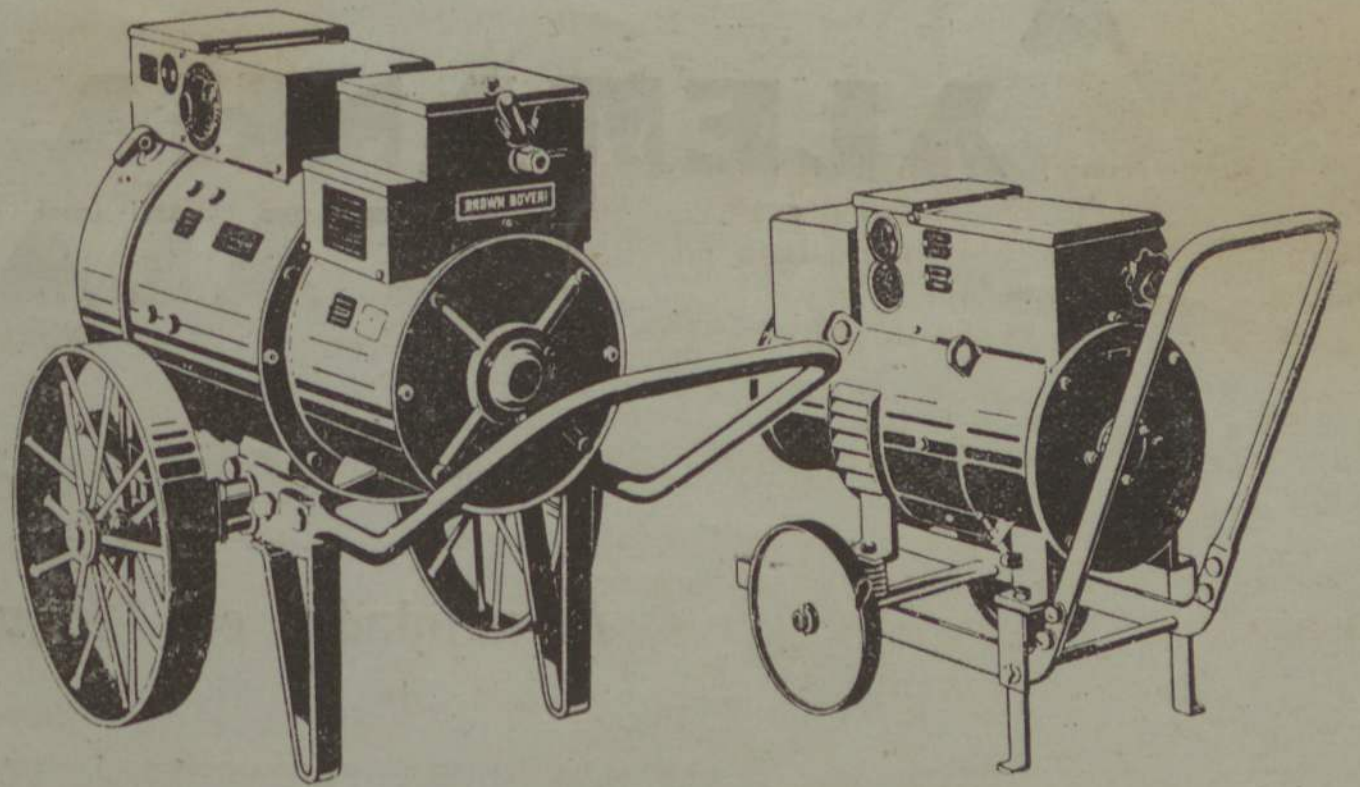
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:-:- em corrente continua de 80-160 A e 240-500 A :-:-

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

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

Carreira rápida da Costa Ocidental

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

Carreira da Guiné

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

Carreira do Brasil

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

Escritórios } LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2542

TELEFONE 38.007

Baltazar da Silva & C.^a, L.^{da}

FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA



BERLIM

A ALEMANHA FALA!

Actualidades em Língua Portuguesa

Horas		Estações	Ondas Curtas
13,30 às 15	«HORA PORTUGUESA»	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
15,00	NOTICIÁRIO	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
19,45	NOTICIÁRIO	{DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
21,30	NOTICIÁRIO	{DXU 9 DJI	31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s
21,45	NOTICIÁRIO	{DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
22,15	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	{DZC DXU 9 DJI	29,16 m. 10.290 kc/s 31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s
23,30	NOTICIÁRIO E NOTA DO DIA	{DXU 9	31,28 m. 9.590 kc/s
0,45	NOTICIÁRIO	DXX	48,00 m. 6.140 kc/s