

24.º do 56.º ano
Caminhos de Ferro
CONTRALHORADA OFICIAL
[200 EMEFEP]
REC89

Lisboa, 16 de Dezembro de 1944

Número 1368

GAZETA dos CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

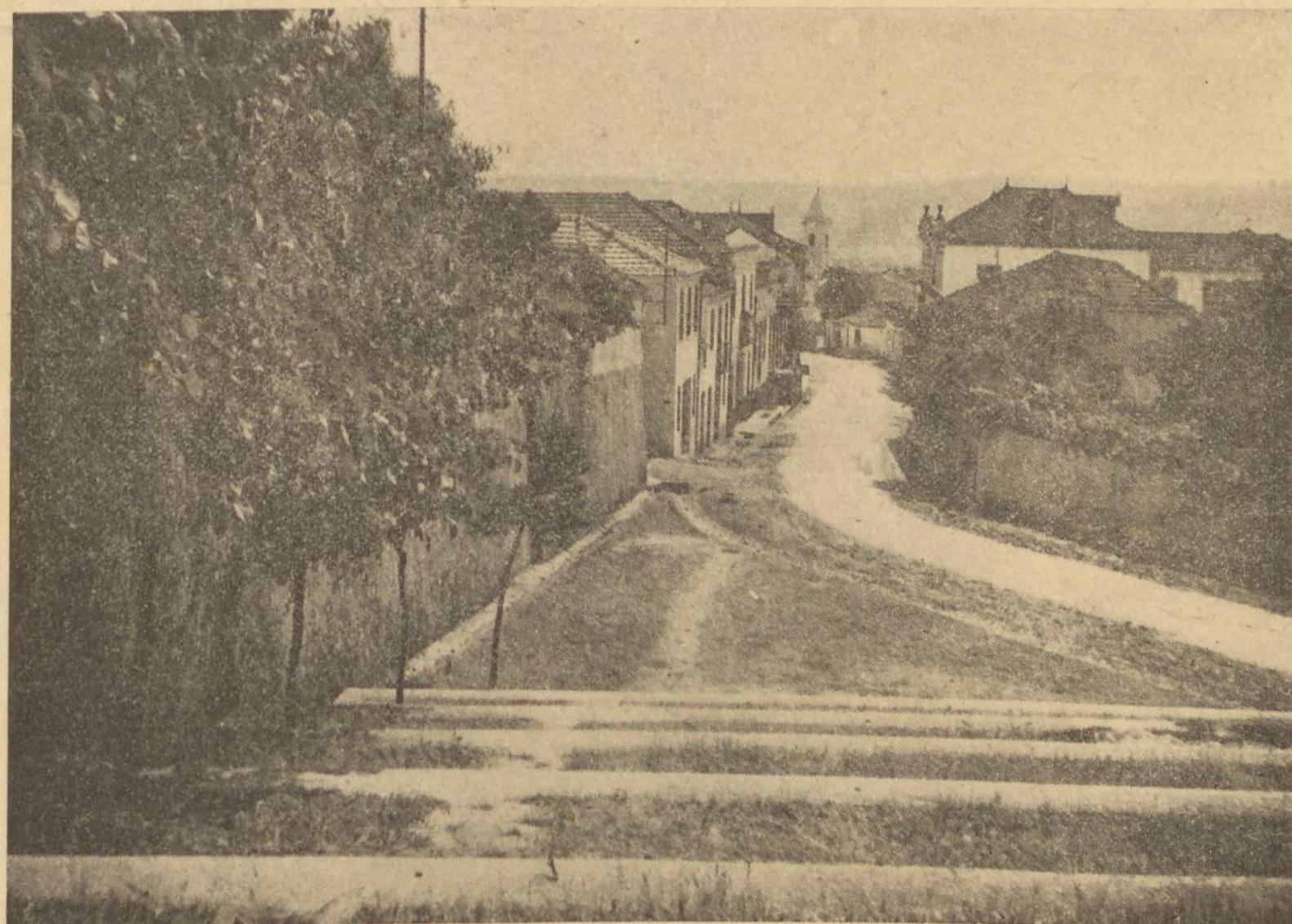
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA



VALONGO DO VOUGA — Rua da Arrancada
Vista da Escadaria de Santo António

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção 27520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 893

1368

16—DEZEMBRO—1944

ANO LVII

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

Africa (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 ESTEVEZ
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 RÉDACCÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACCÃO:

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
Major 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 ESTEVEZ DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

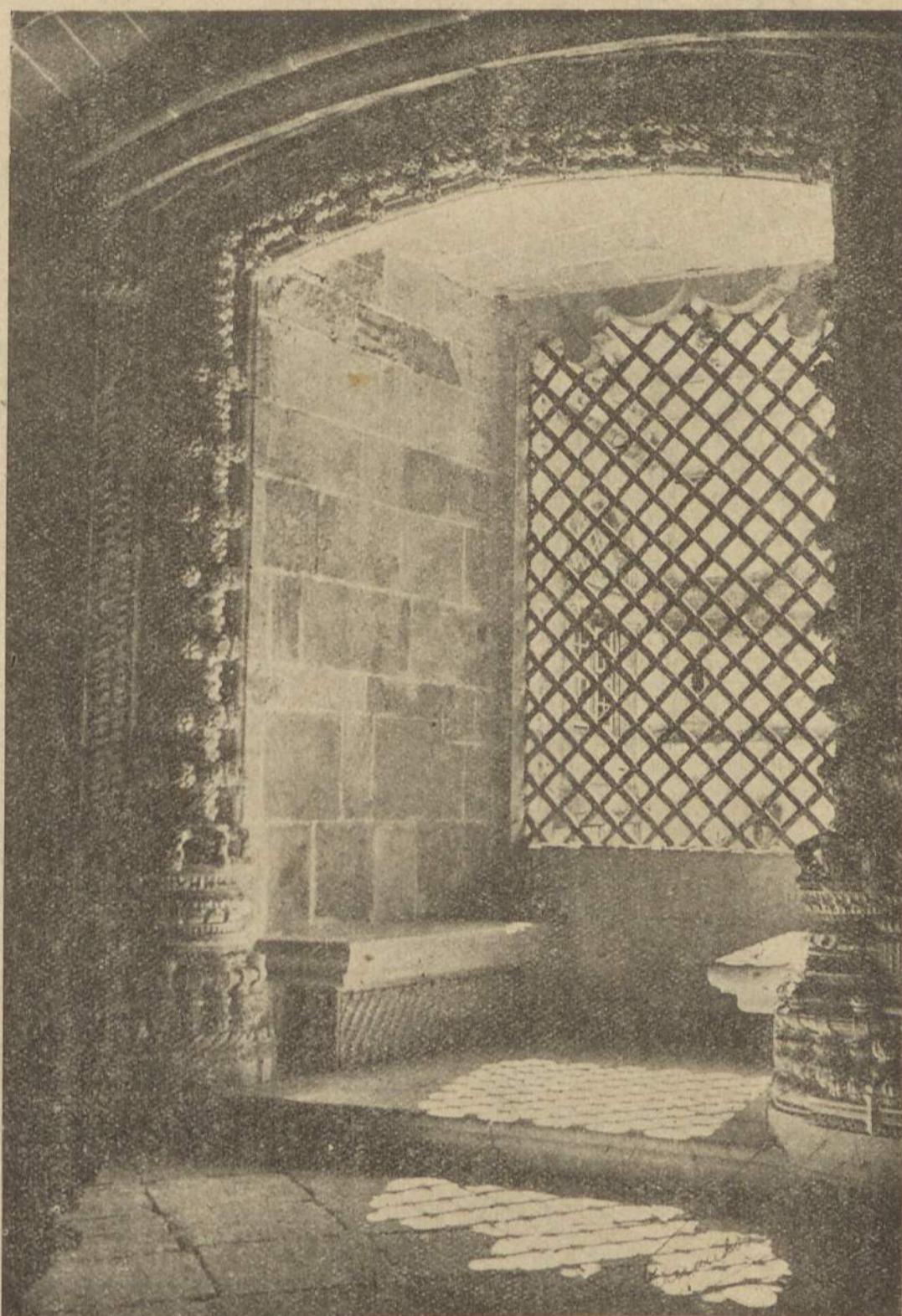
COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Janela Manuelina do Convento de Cristo em Tomar, cliché de Fernando Vicente	695
Uma Experiência de Colonização em Angola	697
Impressões de Espanha — Barcelona, por Carlos Bivar	669
Vida Ferroviária	701
Publicações recebidas	701
A morte do almirante Azevedo Coutinho	702
A Recuperação dos «Rapazes da Cidade»	704
O que todos devem saber	704
Tráfego ferroviário luso-francês	704
Velhas aspirações ferroviárias de Viseu	705
Há 50 anos	706
A Guerra e os Caminhos de Ferro	707
Parte Oficial	708
Espectáculos	708



Janela Manuelina do Convento de Cristo em TOMAR

Cliché FERNANDO VICENTE

Uma Experiência

de Colonização

em ANGOLA

E do maior interesse a leitura do Relatório dos resultados do 7.º e do 8.º ano (1942 e 1943) da experiência de colonização que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela foi autorizada a fazer, pelo decreto n.º 25.027, nas regiões servidas pela sua linha, com o fim expresso de investigar se é possível fixar naquelas zonas de Angola «famílias de portuguêses europeus, em condições vantajosas para elas e sem encargos exagerados para a entidade que as oriente, financie e fiscalize».

Só pelo enunciado dos seus objectivos, a Experiência promove o interesse. O estudo dos resultados, principalmente na actual fase, constitue, para mais, uma lição de que importa assimilar todo o sentido que possa conter, todo o bom conselho que possa dar — toda a «experiência», enfim, susceptível de inspirar e dirigir esforços futuros no vasto e inexplorado campo da colonização portuguêsa em Angola.

Mais eloquentemente do que nós falam as considerações e conclusões do interessante relatório que temos à vista, elaborado com o máximo escrúpulo e interesse em tornar evidente e servir a verdade, sem negar êrrros ou defeitos de organização ou execução da parte dos promotores e realizadores da valiosa Experiência. Reportemo-nos, pois, ao seu parecer:

«Tanto quanto se pode deduzir dos elementos de apreciação de que dispomos, tendo em atenção a condição humana, pa-

rece não haver dúvidas de que é possível em Angola — ou, pelo menos, na região servida pelo Caminho de Ferro de Benguela — fazer viver exclusivamente pela agricultura famílias europeias em condições de existência favoráveis e bastante acima do nível médio da existência que essa classe de gente tem em Portugal, adoptando o sistema e os processos que foram e estão sendo postos em prática nesta Experiência de Colonização.

Continuamos, no entanto, a pensar que o recurso a este ou a qualquer outro sistema de colonização subordinada ou tutelada só deve ser empregado, quando haja necessidade urgente de povoar rapidamente uma região, por motivos especiais que se prendam com a política interna ou externa do País.

Cada vez mais se radica em nós a convicção de que a colonização verdadeiramente eficaz é a colonização livre, espontânea, à qual se tenha preparado um ambiente e um meio nos quais sejam facilitadas e simplificadas, tanto quanto possível, as aquisições de terrenos e o angariamento de mão de obra, em regiões servidas por meios de transporte baratos e por um crédito agrícola a curto prazo e a juros muito módicos.

Tôdas as indicações obtidas — pelo menos enquanto se não encontrar uma cultura que conceda uma alta remuneração — conduzem à conclusão de que, para levar uma

existência de civilizado, o europeu que pretender viver em Angola pela agricultura não pode deixar de empregar a mão de obra indígena, em maior ou menor escala, pela absoluta necessidade que tem de agriculturar extensas áreas de terreno insusceptíveis de serem trabalhadas exclusivamente com os seus braços e os dos componentes da sua família.

O europeu que fizer agricultura nessas regiões sem uma fazenda relativamente extensa, e sem reservar para si, habitualmente, a função de capataz e orientador da mão de obra indígena de que puder dispor, descerá irremediavelmente, em nossa opinião, ao nível dos seus trabalhadores, mal conseguindo tirar para si um salário superior ao dêles».

Quere dizer, é preciso criar *condições de vida* ao colono.

Os ignorantes ou inexperientes do assunto têm uma visão literária do problema que não coincide com a sua realidade.

E' necessáio criar e desenvolver na região em referência centros urbanos «que justifiquem a existência de certos produtos escolhidos e os possam absorver», para o agricultor encontrar a remuneração do seu trabalho.

A Experiência, cujo relatório vimos apreciando, demonstra isto e muito mais.

De modo algum se pode considerar, portanto, uma iniciativa *falhada*.

Pelo contrário, é da maior utilidade em ensinamentos técnicos e práticos.

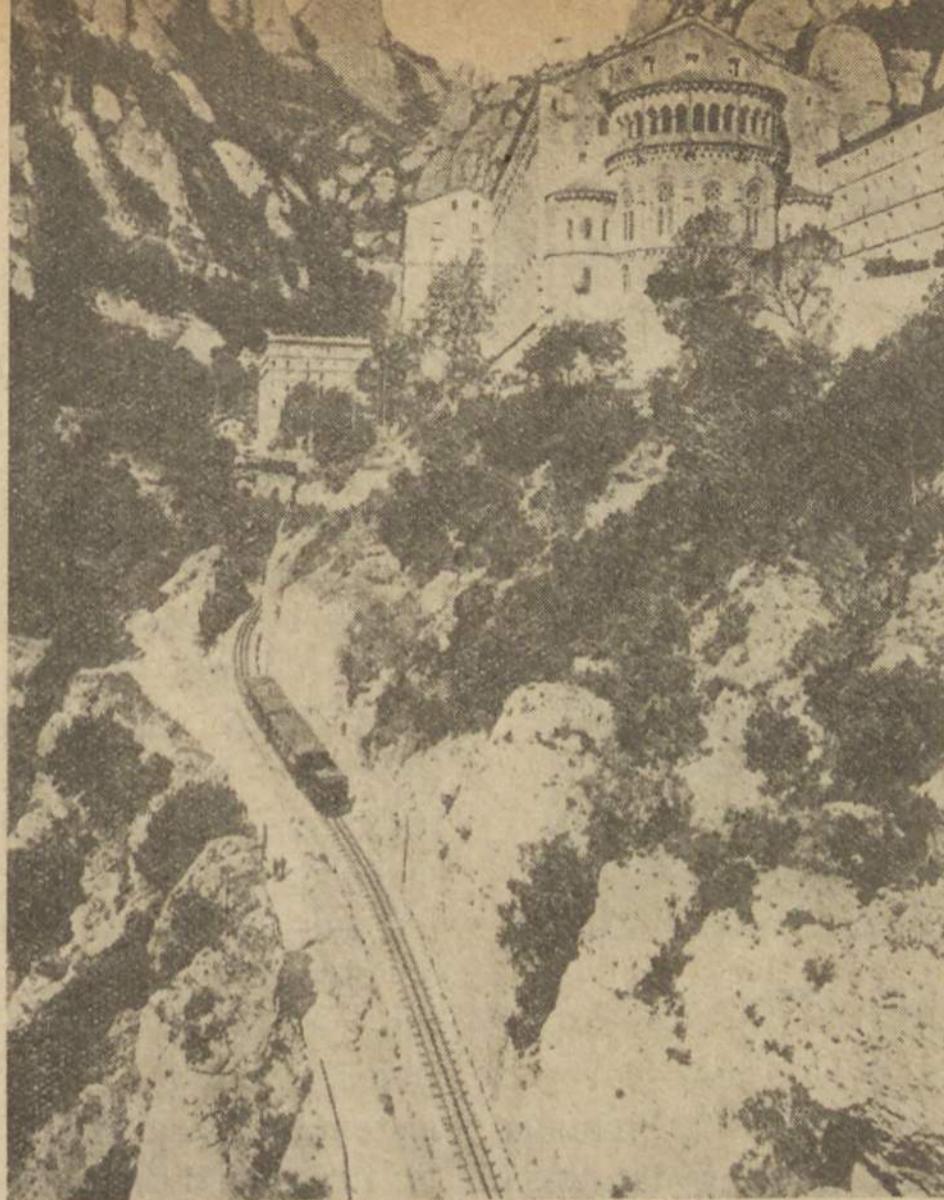
Há colonos fixados e tirando resultados apreciáveis das suas fazendas, nas *regiões experimentais*. Estão estabelecidas as condições gerais e particulares que lhe devem ser criadas.

A Experiência forneceu elementos novos de apreciação e de estudo para resolver o problema da colonização.

É possível fixar naquela região de Angola europeus vivendo da agricultura, desde que sejam convenientemente auxiliados. Era a verificação da possibilidade desse facto o objectivo essencial da Experiência da C. C. F. de Benguela. E não é pequena nem de vulgar importância esta contribuição para ajudar a resolver um problema de que depende, em grande parte, o futuro de milhões de portugueses.

Oxalá tais *experiências* se multiplicassem pelos nossos vastos territórios de além-mar. O belo exemplo da C. C. F. de Benguela não merece ser apenas louvado; devia ser seguido nos seus intuios essenciais e objectivos práticos, de acordo, naturalmente, com o campo e as condições das novas *experiências* a realizar — conjunto de iniciativas indispensáveis para colonizar a fundo as terras africanas do Império.





MONTSERRAT — Caminho de Ferro de «Cremallera»

Impressões de Espanha--BARCELONA

Por CARLOS BIVAR

VÃO já muito distantes os tempos em que Teófilo Gautier descobriu Espanha com a descrição da sua viagem. A época em que foi efectuada essa excursão, realmente difícil, pelos quase primitivos meios de transporte em que fôra empreendida, deu fôros de celebriidade ao livro em que o seu autor gravou as suas impressões recebidas através da península, demorando-se, por vezes, em detalhes que hoje não podem prender a atenção do turista, uns por já não existirem outros por serem já muito notados.

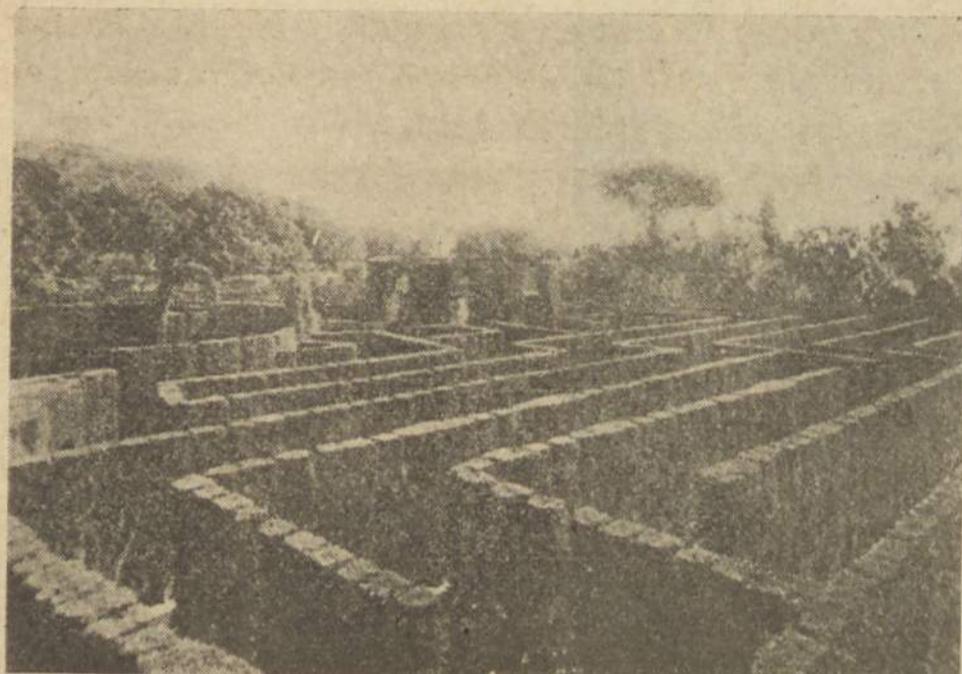
Durante o pequeno espaço de tempo que habíamos a grande cidade condal debruçada sobre o Mediterrâneo, recostada e protegida pelas montanhas no cume de uma das quais se ergue o célebre, a muitos respeitos, Castelo de Montjuich, não tivemos oportunidade de poder visitar todos os museus e monumentos em que poderá bem empregar-se a demora que decorre de um a vinte, a trinta ou a trinta e um dias de um mês.

Mas pode fazer-se uma ideia da imponencia da arquitectura dos edifícios que marginam as suas *ramblas* e, principalmente, dos das suas espaçosas e bem pavimentadas grandes avenidas modernas, as suas *plazas* servidas pelo Metropolitano, em cujos passeios, os grandes restaurantes e cafés detêm uma clientela que lhes dá cor, vida e ambiente.

As *ramblas* centrais, disputando sempre a ausência de transeuntes, incluem teatros, cinemas, grandes cafés, etc. Os espectáculos são bem encenados e para todos os paladares, desde o drama pesado e sentimental, até à revista actualizada, levando as lampas em encenação, execução e luxo a exibida no Teatro Espanhol, «Viena és Así». Também para rememorar o que se passou há uns cinquenta e tal, no Coliseu da Rua da Palma, se poderá reverter à época, admirando a execução da farsa «Caballero de Gracia» e respectivos «Ratas», da revista «Gran Via», da composição musical «Alma de Dios», etc..

Quem vai a Barcelona não deixa de visitar «El Tibidabo», para onde se ascende por meio de um funicular e donde se gosa uma soberba vista sobre toda a cidade. Montserrat, montanha sobre a qual está edificado um interessante mosteiro; segue-se para lá por trem ferroviário, que parte da Praça da Catalunha, Estacion del Norte, para a de Monistrol da qual parte um outro trem, sistema cremalheira, cujas carruagens no princípio e quase no fim do trajecto oferecem um balanço um tanto incômodo.

Da ermida de San Juan, a mil e duzentos metros de altitude, para onde se sobe ainda por um outro trem, sistema funicular, desenrola-se um es-



BARCELONA — Jardim do Labirinto

plendido panorama alcançando a vista os Pirineus e mesmo as Baleares. Tudo tem que ver, dando-se por bem empregado o dia que se dispende com a visita.

Da colina onde se ergue o Castelo de Montjuich para a qual se segue numa comoda carroagem de cremalheira, disfruta-se um belo golpe de vista sobre o porto de mar da cidade, parece que construído a régua e esquadro, tal a sua confrontação nos aparece, desde os seus armazens em série dos seus cais paralelos, mas, agora, mercê dos acontecimentos mundiais, quasi que com o seu movimento paralisado.

Assim nos parece Barcelona, vista à superfície do seu todo exterior.

Madrid

É claro que não vamos qualificar a capital da Espanha, apresentando-a ao leitor como um paraíso terrestre nem dar-lhes foros de cidade nunca vista no orbe.

Mas quem a não tenha visitado desde há perto de meio século, sofre, sem que tal seja evitável, uma sensação forte, bem acentuada, que provém da sua transformação arquitectural. Na Puerta del Sol a modificação é quasi nula, mas na parte central, com as suas avenidas, os Correios, o Ministério da Marinha, os grandes hoteis, a inovação é considerável e digamos admirável, surpreendendo-nos.

Os seus arranha-céus, sem dúvida inferiores em andares aos de Nova-York, não deixam, no entanto, de dar à cidade, nos pontos em que estão situados, um certo ar de americanismo que destaca no meio do arquitectural, por assim dizer, caprichoso e imponente dos seus grandes armazens, dos seus Bancos, dos seus Ritz e de outros estabelecimentos luxuosos que ladeiam as «gran vias».

Os mercados abundam em todos os gêneros de mercadorias, só apresentando o grave defeito do alto preço por que nos são vendidas.

Para observar certos detalhes há que dispôr de tempo de que não dispunhamos, mas quiz-nos parecer que quase todos os problemas que antigamente sobrecarregavam, pesadamente, a atmosfera madrileña, ficaram resolvidos, excepção feita para o dos transportes de passageiros, que está ainda pendente de resolução ou não estará, pois que neste caso talvez não passe de aspiração, nas duas grandes cidades penínsulares.

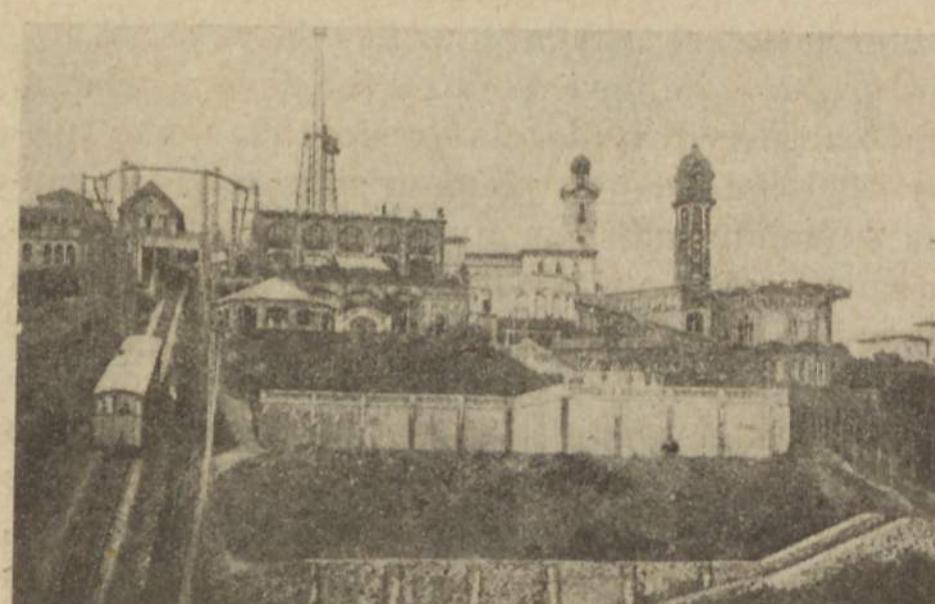
A-pesar dos sistemas de transporte estarem profusamente representados em ambas as cidades, incluindo o subterrâneo ou Metropolitano, a aglomeração de passageiros, nos carros, é considerável e o seu transporte difícil, a certas horas, embora o serviço seja executado com ordem, esperando-se nas respectivas paragens, em bicha, evitando atropelos, o que nos levou à conclusão de que o antigo sistema da discussão e da irascibilidade, a propósito de tudo ou de nada, estava resolvido ou em via de estar.

No Museu do Prado, mais luz, e lá tivemos o grato prazer de recontemplar as duas *Majas*, as três *Concepcions* de Murillo, as três *Gracias* de Rubens, etc.

Uma outra impressão que o forasteiro também recebe, ao ingressar em qualquer das duas vistosas cidades, é a de que o comércio da chapelaria não deve estar muito em ordem a interessar o industrial, em vista da percentagem elevada dos descapuçados, de todas as idades e de ambos sexos, que percorrem as arterias das duas movimentadas cidades.

E, se os restos do seu antigo pitoresco se perderam ou estão em via de desaparecer, elas ganharam, em contrapartida, com o seu novo e atraente aspecto.

Assim, a variedade dos sistemas de transporte, principalmente na cidade de Barcelona, servindo os pontos altos designados para «Turismo», explica e justifica a grande afluência de passageiros, não obstante a relativamente demorada distância a que fica, por exemplo, Montserrat e os preços elevados por que se fazem servir os seus hoteis.



TIBIDABO — Recinto de atrações à altitude de 532m

Vida Ferroviária

50 anos ao serviço dos Caminhos de Ferro — Homenagem a um obreiro exemplar

Acaba de completar 50 anos de serviço o tesoureiro-pagador da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, sr. José Filipe Barbosa.

Começou a sua carreira, como praticante de estação, em 3 de Dezembro de 1894, passando, sucessivamente, às categorias de revisor, bilheteiro, chefe de estação e amanuense, até chegar ao cargo de tesoureiro-pagador, sem que tenha sofrido, em toda a sua vida qualquer sanção.

Para festejar os seus 50 anos de serviço exemplaríssimo, na cantina do pessoal de escritório, à Boavista, no Pôrto, foi-lhe oferecido um almôço de homenagem a que assistiram cerca de 80 convivas, representantes das várias secções da Companhia. Presidiu o Director da Exploração, sr. eng. Vasconcelos Pôrto, sentando-se a seu lado o homenageado e os srs. eng.^o Visconde da Ermida, Fogaça Guimarães, Dinis da Silva, e drs. Morais de Almeida e Oliva Teles.

O sr. eng. Vasconcelos Pôrto colocou, entre aplausos dos convivas, ao peito do homenageado, a medalha de ouro, instituída pela Companhia para premiar os 50 anos de bons serviços prestados pelos respectivos funcionários, e que a Administração concedeu ao sr. José Filipe Barbosa.

Aos brindes, usaram da palavra os srs eng.^o Vasconcelos Pôrto e dr. Morais de Almeida, além de outros oradores, para louvar as altas qualidades profissionais e de carácter do homenageado que mal dissimulava a sua grande emoção.

Agradeceu as homenagens prestadas a tão venerando pai, seu filho, o sr. Tieres Barbosa.

Representante da Lavoura no Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Reúniram-se a 5 do corrente, no Ministério da Economia, os delegados distritais dos Grémios da Lavoura do País, um de cada distrito, para elegerem dois delegados, cujos nomes serão presentes ao sr. Ministro das Obras Públicas, que procederá à escolha, entre êles, do representante da Lavoura no Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

À reunião presidiu o sr. eng. Botelho da Costa, secretário Geral daquêle Ministério, secretariado pelos srs. engs. agronomos Aurélio Marcos Pereira, seu adjunto, e Tavares de Almeida, chefe da Repartição das Corporações e Associação Agrícola do referido departamento do Estado. Sairam eleitos

os srs. José Infante da Câmara e capitão Gaspar Pereira de Castro, delegados, respectivamente, de Santarém e Viana do Castelo.

Os restantes delegados eram os seguintes: Afonso Lares, pela lavoura de Aveiro; Eduardo Dezonnes Fernandes de Oliveira, de Beja; dr. Francisco da Silva Pinto, de Braga; dr. João Carlos de Sá Alves, de Bragança; dr. Ulisses Vaz Pardal, de Castelo Branco; eng.^o Pedro Castro Pinto Bravo, de Coimbra; José Garcia Nunes Mexia, de Évora; João Tiago Correia, de Faro; dr. Albano da Cunha Leal, da Guarda; dr. António Carlos Pereira da Costa Guerra, de Leiria; Francisco Cardoso Melo Machado, de Lisboa; dr. João Pires de Andrade, de Portalegre; Augusto Simões Ferreira da Silva, do Pôrto; eng.^o João Botelho Moniz Borba, de Setúbal; dr. João José Pavão, de Vila Real; e major João Carlos Tavares Ferreira da Cunha, de Viseu.

Após a sessão, os presidentes dos Grémios da Lavoura apresentaram cumprimentos aos srs. sub-secretários de Estado da Agricultura e das Corporações e Previdência Social.

«Ferroviário Português»

Para exercerem cargos directivos na presidência do «Ferroviário Português», em 1945, foram nomeados os seguintes funcionários: presidente da assembleia geral — dr. José Francisco Teixeira de Azevedo; vice-presidente da assembleia geral — dr. José Paulo Barbosa Serrão Marreiros; presidente da comissão administrativa — engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha; secretário da comissão administrativa — chefe de secção Oscar Amandio da Cruz e Sousa.

Publicações recebidas

O Pensamento de Salazar — Discurso de abertura no II Congresso da União Nacional — (Lisboa — S. P. N. — 1944)

Em edição do S. P. N., acabamos de reler o notável discurso, proferido pelo Senhor Presidente do Conselho, na abertura do II Congresso da União Nacional — ano XVIII da Revolução Nacional. Da importância, oportunidade e valor das palavras de Salazar disseram, na altura, os jornais de todo o País o que de justo se impunha. Acrescentaremos, apenas, que, ao relê-las, mais uma vez sentimos a presença duma individualidade superior, no domínio da acção e do pensamento, e a importância dos problemas ventilados nas páginas do presente opúsculo.

Um heroi nacional que desaparece

A morte do almirante Azevedo Coutinho

ESPERAVA-SE a sua morte, mas a notícia não deixou de nos surpreender dolorosamente. Morreu o Herói, e com ele o vivo representante dum glorioso passado de grandeza, ainda recente, que não se extinguirá nunca.

Azevedo Coutinho e a África — um Império e um Homem!

A Nação comprehendeu e sentiu a grande perda e muitos portugueses, com o Governo à frente, acompanharam o Herói à sua última morada, como preito de homenagem e gratidão à memória do vulto que fez reviver, neste e no anterior século, o lustre imorredouro do génio nacional.

Quem era João de Azevedo Coutinho

João António de Azevedo Coutinho Fragoso Sequeira, filho de Manuel Azevedo Coutinho e D. Efigénia de Azevedo Coutinho, descendente dos Azevedos, de S. João do Rei, e dos Fragosos, família de origem genovesa, nasceu em Alter do Chão, a 3 de Fevereiro de 1865. Contava 79 anos. Assentou praça no regimento de Cavalaria 4, em 13 de Outubro de 1880, cursando a Escola Politécnica. Aspirante da Armada em 10 de Novembro de 1882, foi promovido a guarda-marinha em 29 de Setembro de 1884, comandando em Moçambique os iates de vela «Luzio» e «Tungue», as canhoneiras «Maravi» e «Cherim», da esquadra do Zambeze, o vapor «Auxiliar» e mais tarde, a «Liberal» e o transporte «Salvador Correia». Em 1885, com 20 anos, combateu e avassalou o régulo Sanguage e continuou a sua acção no Monguiquale e no Infusse. Quando Serpa Pinto, na véspera do ultimatum, chegou à África afim de operar nos rios Zambeze, Chire e Ruo, comandou a «Cherim». Em 1889 foi encarregado de submeter os macololos, em Chilomos. A tripulação da «Cherim», composta de 10 brancos e 34 negros, venceu os rebeldes e, em prémio desse feito, em que o chapeu do moço comandante foi varado pelas balas, Serpa Pinto deu a Chilomo o nome de Vila Coutinho. A sua fama espalhou-se entre os indígenas, que passaram a conhecê-lo por Mosungo Icuro ou M'Pezene. A seguir, tomou as terras Masseas e Katunga; aprisionando o filho do soba do régulo Gambi, estendeu o domínio português do Ruo ao Milange. Comandara vinte acções militares. A quando da campanha dos macololos, o consul inglês, Johnston, declarou que os macololos estavam sob a protecção britânica e pretendeu impedir o avanço dos expedicionários. Mas não conseguiu. O nome de Azevedo Coutinho sobressaiu nesse lance com mais brilho e o Parlamento proclamou-o «Benemérito da Pátria».

Suspensas as operações ficou comandando as forças, afim-

de manter a neutralidade. Nomeado para vingar a morte do tenente Valadim, no Mataca, cumpriu o seu dever e, no ano seguinte, comandou a expedição denominada Julio de Vilhena, que bateu o Maconga e submeteu os povos revoltados de Muira, bongas e bamistas. Em 18 de Novembro de 1891 no ataque á aringa do Mafunda, foi gravemente ferido e ficando cego devido á explosão de um cunhete de pólvora. As suas forças sofreram 300 baixas, entre as quais Barbosa de Menezes e Carlos Paiva, saindo também gravemente ferido o capitão Andrade. Chefiou a retirada em trágicas circunstâncias e esteve dois meses em perigo de vida. Em 1891 recebeu o oficialato da Torre e Espada e as insignias de cavaleiro de Cristo, ganhando a medalha de prata de bons serviços quando, em 1896, comandou voluntariamente a companhia de guerra na marinha contra os namarrais. Mouinho, ao propô-lo para esta condecoração, escreveu a seu respeito: «pela maneira como comandou as forças engajadas na Nagema Ibrahimo e Mucuto Muno e pela boa ordem e disciplina que manteve na sua companhia», nomeando-o governador de Zambézia.

Em 19 de Abril de 1902, comandou a expedição contra o gentio revoltado do Barué. Arrasou cerca de 90 aringas. O Macombe foi aprisionado e o seu chefe de guerra, Combuumba, pereceu. Coutinho recebeu a medalha «Rainha D. Amélia» e a medalha de honra da Sociedade de Geografia.

Por decreto de 9 de Dezembro de 1904, foi nomeado Governador Geral de Moçambique, que dirigiu muito criteriosamente. Em 1906 foi nomeado adido à Comissão de Cartografia. Fez parte da comissão de reforma administrativa das províncias ultramarinas. Com cento e cinqüenta soldados indígenas e dois mil cipais irregulares de Maganja, saiu de Sena a 4 de Junho e atacou a aringa de Mavuca retomando um material de artilharia que fôra roubado. Após 20 combates, foram arrazadas 12 aringas. Em 1898, em Maganja da Costa, vingava a morte do 1º tenente da Armada Simeão de Oliveira e castigava os cipais da região pelas ofensas feitas a Ayres de Ornellas. Tomou a aringa e o território, que rendem hoje ao Estado mais de mil contos anualmente. Subjugou o Mocuba e o Rob e não ocupou Angoche por demora da autorização legal da Junta Consultiva do Ultramar.

Depois da morte de D. Carlos, aceitou o espinhoso cargo de governador civil de Lisboa. De 11 de Março a 14 de Maio de 1909, ocupou a pasta da Marinha, cargo que voltou a exercer em 22 de Dezembro daquêle ano, demitindo-se em 26 de Junho de 1910. Quando da implantação da República, dirigiu-se de Sintra, onde residia, para Mafra, disposto a defender o paço com as forças que pôde encontrar. Aconselhou a partida de D. Manuel II e da família real para o Pôrto. Foi Lugar-Tenente de D. Manuel.

Após a morte de Sidónio Pais, em Janeiro de 1919, foram buscá-lo ao Hospital de S. Luiz, onde se encontrava doentíssimo, a fim de, com a sua presença, valorizar o movimento

de Monsanto. Pensou logo num ataque mais directo e decisivo, evitado por Ayres de Ornelas, acabando por se render ás fôrças republicanas, comandadas pelo seu antigo camarada, capitão-tenente Cerqueira, a cuja grandeza de ânimo se deveu a salvação dos presos. Esteve recluso na Penitenciária, em S. Julião da Barra, no Lazareto e na Ilha da Madeira, beneficiando da amnistia. Depois da morte de D. Manuel, aceitou o cargo de lugar-tenente do pretendente, D. Duarte Nuno.

Quando Governador de Moçambique, recebeu a visita dos Duques de Connaught, em 1906, oferecendo-lhes magnificas festas e o celebrado batuque de 20.000 guerreiros, que produziu sensação. O seu período governamental não foi apenas decorativo. Com Massano de Amorim, fez a ocupação das capitâncias de Angoche e Macuama, como já ocupara mais de metade da Zambézia, quando ali estivera. Tratou também da reforma administrativa da província.

Azevedo Coutinho era Conselheiro de Estado; Grande Oficial da Tôrre-e-Espada, Grã-Cruz de Cristo, do Império Colonial e da Estréla Brilhante de Zanzibar; Grande Oficial de Aviz, por serviços distintos; Comendador do Mérito Militar e do Mérito Naval de Espanha; Oficial da Legião de Honra. Possuía também a medalha de Filantropia e as medalhas de ouro de bons serviços no ultramar com as barras comemorativas das suas campanhas. Foi ajudante de campo de D. Carlos I e de D. Manuel II; deputado em 1900; senador monárquico, pelo distrito de Portalegre, em 1925 e 1926.

Em Janeiro de 1942, foi apresentada, pelo deputado Vasco Borges, uma proposta para lhe ser concedida a patente de Vice-Almirante Honorário, havendo sido lida uma carta laudatória do então Ministro da Marinha, Comandante Ortins de Bettencourt. A proposta foi aprovada pela Câmara Corporativa, realizando-se em seguida duas manifestações de homenagem ao Conselheiro Azevedo Coutinho: uma na Sociedade de Geografia e outra no Palácio da Independência, promovida pela Mocidade Portuguesa e pela Agência Geral das Colónias.

Era também o 1.º Comandante Honorário da Brigada Naval da Legião Portuguesa.

Publicou: «Do Niassa a Pembue»; «Relatório da Campanha do Barué», em 1902; «O Comandante de Macequece»; «As duas conquistas de Angoche»; e, finalmente, em 1941, «Memórias de um velho marinheiro e soldado de África», documento precioso para o estudo das nossas conquistas de África e biografia dum homem ilustre que um moderno Plutarco certamente não desdenharia de escrever.

O Funeral

O funeral do Conselheiro João de Azevedo Coutinho constituiu extraordinária manifestação de pesar nacional, como derradeira homenagem da Pátria ao seu glorioso servidor.

Depois da missa de corpo presente, a que assistiram a família e os amigos mais íntimos do extinto, à sua residência, foram muitas centenas de pessoas apresentar condolências.

No prêstito fúnebre, que se pôs em marcha às 11 horas do dia 9, para o cemitério oriental, encorpararam-se milhares de pessoas.

À frente, a berlinda com o rev.º prior de Arroios, e o carro fúnebre, puxado a parelhas, conduzindo o féretro, coberto de flores, seguido, a pé, pelos netos do glorioso extinto, srs. D. Pedro e D. António de Almeida e Noronha de Azevedo Coutinho (Peniche) e D. António Maria de Azevedo

Coutinho da Costa Cabral de Macedo. Logo a seguir um automóvel com os srs. José de Mascarenhas, antigo oficial e ajudante de campo das Campanhas de África de Azevedo Coutinho, e comandante Henrique Tenreiro, da Brigada Naval, que conduziam, respectivamente, o «Kepi» e a espada e as condecorações do herói. Vinha após o automóvel com o sr. D. João de Almeida, que representava S. A. R. o Senhor D. Duarte, Duque de Bragança, acompanhado pelos srs. eng.º D. Luiz de Azevedo Coutinho e D. João de Azevedo Coutinho de Noronha, sobrinho e neto de Azevedo Coutinho; outro, com o sr. marquês de Lavradio, que representava S. M. a Rainha Senhora D. Amélia, acompanhado dos srs. eng.º agrônomo Norberto de Azevedo Coutinho e António Cordovil, sobrinhos do grande vulto nacional; o carro com o sr. general Amílcar Mota, que representava S. Ex.º o Sr. Presidente da República; o carro com o sr. dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho; carros ministeriais e centenas de automóveis particulares.

À chegada ao cemitério do Alto de S. João, organizou-se novo cortejo até à capela e, depois, até ao jazigo.

Atrás do caixão, ladeado por uma deputação da Armada, seguiam os srs. D. João de Almeida e marquês de Lavradio, general Amílcar Mota, o sr. Presidente do Conselho, membros do Governo, e, por último, as outras entidades oficiais.

O enterramento era dirigido pelo sr. eng.º P. Luiz de Sousa Coutinho.

Entre as personalidades que se incorporaram no funeral, vimos ainda os srs.:

Cónego Carneiro de Mesquita, em nome de S. E. o Senhor Cardeal Patriarca; tenente-coronel Botelho Moniz, Ministro do Interior; prof. Marcelo Caetano, Ministro das Colónias; capitão de Mar e Guerra Américo Thomaz, Ministro da Marinha; eng.º Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas; dr. João de Almeida, em nome do sr. prof. Caeiro da Mata, Ministro da Educação Nacional; eng.º Albano Homem de Melo, Subsecretário de Estado da Agricultura; eng.º Espregueira Mendes, Subsecretário de Estado das Comunicações; dr. Rui de Sá Carneiro, Subsecretário de Estado das Colónias; comandante Nuno de Brion, governador civil de Lisboa; dr. José Alberto dos Reis, presidente da Assembleia Nacional; tenente-coronel Salvação Barreto, presidente da Câmara Municipal; almirante Gago Coutinho, coronel Lopes Galvão e membros dirigentes da Sociedade de Geografia; eng.º Luiz Fernando de Souza, dr. Fernando Pizarro, Fausto de Figueiredo, o nosso director Carlos d'Ornellas, etc., etc..

À ilustre Família enlutada, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a expressão mais sentida do seu profundo pesar.

UMA INICIATIVA DE INTERESSE PÚBLICO

A RECUPERAÇÃO DOS

"RAPAZES DA CIDADE"

Anda empenhado o Governo Civil, desde que tomou posse o novo chefe do Distrito, Comandante Nuno de Brion, numa alta e meritória tarefa de bem-fazer: recuperar para uma vida honesta e dignificante as «centenas de menores que enxameiam as ruas da cidade, diligenciando obter meios de subsistência pelo exercício de actividades diversas e algumas vezes fortuitas.»

Iniciativa de vasto alcance social e de dificuldades múltiplas — que o Governo Civil é o primeiro a reconhecer — só poderá ser levada de vencida com o socorro de todos — do comércio e da população — e um concurso de providências prudentes e adequadas ao fim em vista. Esta colaboração será gradualmente solicitada, em conformidade com a solução dos trabalhos assistenciais. O Governo Civil registará com aprêço a oferta de prestação de serviços de quem tenha empenho em associar-se a esta iniciativa de indiscutível interesse público.

«Um dos primeiros problemas a resolver — diz e muito bem o sr. Governador Civil — é o do alojamento dos menores que não dispõem de habitação condigna, nem de amparo de família.»

Pretende o Governo Civil instalar, em diversos pontos da cidade, pequenos dormitórios para os rapazes sem lar. Para que a solução do problema não demore, admite-se a possibilidade de tais dormitórios se criarem com urgência em dependências cedidas por instituições particulares.

Há muito a esperar da compreensão de todos para resolver tão momento problema.

A actividade de assistência que o Governo Civil preconisa «exclui o recurso a internamento em regime de asilo e funda-se no aproveitamento da capacidade de trabalhos dos menores em todas as actividades para as quais sejam qualificados e se encontrem devidamente protegidos.»

«Os problemas da habitação, de vestuário e da alimentação — escreve ainda o sr. Governador Civil — consideram-se primordiais, mas devem ser resolvidos recorrendo a métodos que não suscitem o espírito de mendicidade, vício de que, felizmente, a maior parte destes menores não está eivada. A integração dos rapazes nesta obra será feita em grupos pouco numerosos, sucessivamente incorporados e devidamente enquadrados, e as dificuldades

O que todos devem saber

Defesa Civil do Território — Cessaram as medidas de precaução

Consistem as actuais condições que se suprimam as medidas, de execução permanente, da Defesa Civil do Território, embora não se descurte a sua organização, a qual continuará de forma a poder funcionar, se fôr preciso.

Nestes termos e de acordo com o Comando Geral de Aeronáutica, o Comando Geral da Legião Portuguesa, decide:

1.º — Fazer cessar todas as precauções contra estilhaçamento de vidros e a ocultação de luzes. Permitir o toque normal das sereias em embarcações, fábricas ou outros locais;

— Devem, por isso, ser retiradas todas as tiras de pano ou papel coladas nos vidros, as rês e os esticadores, cessando também todas as outras precauções domésticas. Os Caminhos de Ferro, os Elétricos e os automóveis deixarão de usar quaisquer pinturas ou estofos tendentes a ocultar as luzes, o mesmo acontecendo às fábricas e às casas particulares;

— Deve guardar-se o material usado e ter sempre presente a maneira de montar as protecções agora terminadas, a fim de rapidamente poderem organizar-se, se fôr necessário;

2.º — Agradecer, novamente, a todos os serviços públicos e privados, a toda a população, à Imprensa e à Rádio, a colaboração que prestaram, a disciplina que mantiveram, a compreensão demonstrada no exacto cumprimento das instruções emitidas para a organização da D. C. T.

Tráfego ferroviário luso-francês

Acabam de regressar de Barcelona os delegados da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses à conferência luso-franco-espanhola para o restabelecimento do tráfego ferroviário respeitante aos três países.

Sabemos que a missão dos nossos engenheiros foi coroada do melhor êxito, dadas as dificuldades da época actual, reinando na conferência o melhor entendimento e compreensão para o restabelecimento e aperfeiçoamento progressivo do tráfego ferroviário luso-francês e hispano-francês.

da sua vida serão resolvidas em fases sucessivas e convenientemente ordenadas.»

Sintetizando, a organização a criar pelo Governo Civil tem carácter de emergência, baseando-se no aproveitamento de tudo quanto possa rapidamente adaptar-se à regularização da vida dos menores.

«Que mais dizer de tão elevada iniciativa — que é a mais bela, a mais digna e salutar que tem aparcido nos últimos cinquenta anos?! Mais do que um *oxalá*!, temos a certeza de que o público há de concorrer poderosamente para que tão santa obra vingue, e que as vocações para o serviço social hão de manifestar-se e florescer exuberantemente, nesta abençoada terra portuguêsa.

Velhas aspirações ferroviárias de Viseu

Com a devida vénia transcrevemos, a seguir, parte dum interessante artigo publicado há dias, 23 de Novembro, pelo sr. L. V., no nosso presado colega *Jornal do Comércio* — referente às ligações ferroviárias de Viseu.

«Suponho que foi o ilustre catedrático e actual director da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, prof. dr. Amorim Girão, quem, pela primeira vez, há anos, assinalou a Viseu a sua origem e feição de «ville-carrefour», cidade entroncamento, nascida naturalmente do cruzamento de velhas vias romanas, cujos leitos, hoje transformados nas modernas estradas de betão, continuam, como há milénios, a abraçar-se aqui.

Esta circunstância, mais do que tudo quanto Viseu possa oferecer de recomendável ou de atraente ao forasteiro, desde o Museu á Casa de Viriato, das suas velharias arqueológicas à beleza incomparável dos seus risonhos arrabaldes, deve ser a causa da assinalada feição turística que Viseu vinha tendo antes da guerra, e deu, passada a tormenda, continuar a manter, como escrevemos não há muito na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Para tanto há que pôr mais uma vez, no interesse da cidade e da região que domina, o problema das ligações ferroviárias de que Viseu continua absolutamente carecido e a que, apesar do aumento crescente da camionagem regional, não pode renunciar.

Á sua falta, pelo menos á sua deficiência, deve Viseu a perda inestimável da sua antiga situação militar, de sede secular duma divisão, e assim a retirada não só do respectivo Quartel General mas ainda de algumas unidades já tradicionais aqui; a sua falta, sobretudo á falta de via larga, se deve decerto a sua nula actividade fabril, limitada á simples indústria de serração e moagem. O próprio turismo, que Viseu viu desenvolvendo em crescente escala antes da guerra e que, repetimos, deve fomentar cuidadosa e criteriosamente feita a paz embora praticado em grande parte por via automóvel, teria atingido já outras proporções, se não fôsse a carência de tôdas as facilidades e comodidades ferroviárias. As circunstâncias actuais da guerra têm posto de remissa o problema, por se supor inoportuno agitá-lo quanto é impossível qualquer solução imediata. Afigura-se-nos que é êsse grave êrro, contra o qual há que reagir sem demora. *As velhas aspirações dum caminho de ferro que sirva tôda a região nordeste de Viseu pelo Sátam e Aguiar da Beira até a linha do Tua,*

junta-se a imprescindível transformação do ramal de Santa Comba em via larga.

Se, conforme o parecer dos técnicos mais distintos, a transformação do ramal de Santa Comba em via larga é económica e técnicamente possível sem dificuldades de maior, parece que a solução do alargamento deve ser unanimemente aceite e constituir a base de toda a discussão a empreender.

Temos para nós que não há hoje ninguém em Vizeu que possa consentir no contrário.

Sendo assim e é, nada impede que se proceda desde já ao estudo sério dessa solução, concertando com as emprêsas interessadas, a Companhia Nacional e a da Beira-Alta, as linhas gerais do acordo com o aplanamento das questões preliminares que o caso comporta.

Quanto á ligação Viseu-Foz Tua, uma vez que, segundo cremos, não poderá deixar de fazer-se em via reduzida, a competição entre a Nacional e o Vale do Vouga há-de naturalmente leuantar-se. Mas, repetimos, isso, longe de ser motivo para adiar o assunto, deve ser antes razão para o enfrentar sem demora, cabendo a Viseu tôda uma acção tendente, junto das emprêsas respectivas, a conseguir um entendimento satisfatório.

Deste modo, terminada a guerra, poder-se-ia entrar sem os entraves embaraçosos dos interesses em conflito, no estudo dos respectivos problemas de ordem técnica e económica, únicos afinal que a guerra e o desconhecimento da nova economia da paz obrigaram a prognosticar para então.

Se, no futuro, Viseu tem de contar com o turismo que tão prometedoramente vinha desenvolvendo e que por virtude da sua situação viária privilegiada há-de fomentar progressivamente, há que preparar com tempo as condições indispensáveis á sua melhor realização. Esmeremo-nos, como vimos fazendo há anos, no arranjo da cidade; assentemos todos com unanimidade, sem persolismos nela irredutibilidades num plano geral de urbanização a realizar em prazo curto; valorizemos a propaganda das belezas naturais de Viseu e região, dos seus aspectos arquitectónicos, dos seus monumentos arqueológicos, do seu Museu.

Mas não esqueçamos que para tudo isso poder interessar, convidar, atrair «o turista», é absolutamente indispensável que êle possa viajar com comodidade e facilidade — que o mesmo é dizer que tenha boas estradas e bons caminhos de ferro. Aquelas têmolas já, das melhores e mais belas do país; estes, porém há que arranjá-los, melhorando-os, transformando-os, fazendo-os novos. Por que esperamos?»

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1894)

Assembléas geraes da Companhia Real

No dia 3 reuniu-se em Paris a assembléa geral dos obrigatários para a eleição dos 9 membros do conselho que formam a representação d'aqueles crédores.

Presidiu o sr. Kergall que fez a exposição dos fins da assembléa e a apresentação da lista escolhida, pela seguinte forma, como o refere o jornal do sr. Kergall.

Esta lista, disse o presidente, não é um programma de premios ou recompensas. Foi até preciso, com pesar geral, não fazer figurar n'ella os nomes de muitos colaboradores uteis na obra hoje executada. Tudo teve de ser sacrificado ao interesse superior de concentrar em redor da companhia todas as forças indispensáveis para a execução da segunda parte da tarefa.

A lista proposta é finalmente uma lista de paz e união, dois factores indispensáveis à organização e à boa gerencia da empresa. Esqueceram-se todas as dissensões, todos os ressentimentos e todos os odios, sacrificando-os ao bem comum. No começo da lista figura o sr. P. Leroy-Beaulieu, cujas palavras violentas não esqueceram a ninguem; no fim, o sr. Carrilho que, no ardor da lucta, não deixa de ter de que se arrepender dos seus excessos pelas palavras e pela pena. Esta lista faz a paz, paz fecunda, em vez da guerra, que declarada ou surda, externa ou interna, impediria o levantamento da companhia e condemnaria as obrigações de juro variável a ficarem eternamente papeis sem valor.

Como os leitores veem, as ideias do sr. Kergall são inteiramente conformes ás que expendemos no artigo editorial do nosso ultimo numero; e o activo presidente do comité francez, ao ler o nosso jornal no dia seguinte ao do seu discurso, reconheceria que nos havia plagiado, sem querer.

Em seguida foi presente a lista composta dos srs.:

R. Bayard, chanceller da legação de França, em Lisboa.
H. E. Boyer, engenheiro e licenciado em direito.

G. Bureau, director da Sociedade Geral.

A. Carrilho, presidente do Conselho d'Administração e vice-presidente da Comissão Administrativa da Companhia.

Enders, administrador delegado do Crédit Lyonnais.

Kergall, presidente do syndicato geral dos obrigatários, e director da *Revue Economique et Financière*.

P. Leroy-Beaulieu, membro do Instituto de França, director do *Economiste*.

De Richemond, administrador do Crédit Industriel et Commercio.

A. Rostaing, director do Comptoir nacional d'Escompte.

A discussão d'esta lista foi muito animada, tomando parte na discussão os srs. Viollet, Kergall, Lunaret e outros obrigatários, sendo afinal votada por 14:000 vatos contra 1:600, a linha proposta.

Na terça feira seguinte o comité reunido escolheu para seu presidente o sr. Kergall.

No dia 10 reuniu-se a assembléa geral dos accionistas, em Lisboa.

Presidiu o sr. Carrilho, escolhido para esse fim pela comissão executiva em conformidade com o artigo 35.º dos estatututos, sendo escrutinadores os srs. Manuel José Mon-

teiro e Pereira de Carvalho, presidente da Sociedade Agrícola e Financeira, e secretario o sr. Diogo Patrone.

Estiveram presentes ou representados 159 accionistas, representando 30:000 acções e 598 votos.

Entraram em cada uma das urnas 125 listas, sendo o apuramento é o seguinte:

Conselho de administração:

Luiz Gonzaga dos Reis Torgal	391	votos
Vitorino Vaz Junior	352	»
Dr. Manuel Pais Villas Boas	346	»
Jorge José de Melo	326	»
João Pedro Diogo Patrone Junior	282	»

Conselho fiscal:

João Lobo Sant'Yago Gouveia	445	votos
Manuel José Monteiro	400	»
Dr. Antonio Centeno	399	»
Manuel Alves Joaquim Alves Diniz	371	»
Francisco Teixeira de Queiroz	363	»
Alfredo Mendes da Silva	248	»

Mesa da assembléa geral:

Presidente — Antonio Pereira de Carvalho	358	votos
Vice presidente — Augusto Victor dos Santos	408	»

No final da sessão o sr. Alfredo da Silva reclamou contra o sistema da contagem de votos por separado e sempre que havia diferença de nomes nas listas, e nomeadamente sobre o caso que se dava com o sr. Carlos Maria Eugénio d'Almeida que perdia a eleição por esse facto.

O sr. presidente explicou que assim se resolvera, desde principio, e o sr. dr. Alves de Sá contestou que dando-se o caso identico com outros nomes, o do sr. Patrone, por exemplo, este sr., contando-se-lhe os votos reunidos, ganharia da mesma forma a eleição.

Do que ninguém se lembrou, e muito menos o sr. Alfredo da Silva, é que, havendo nas listas do conselho fiscal o nome deste senhor e o do sr. Alfredo Mendes da Silva, era impossivel adoptar aquelle criterio, porque, se o fosse, os votos dados ao proprio reclamante teriam que ser reunidos aos do sr. Alfredo Mendes da Silva.

A respeito da nomeação dos cinco membros do conselho, que pertence ao governo, dizia hontem a *Tarde*, jornal, como se sabe, bem informado nos segredos dos ministérios:

«Consta-nos que continuam a fszer serviço na companhia real os srs. Frederico Arouca, João Arroyo e Madeira Pinto, nomeados pelo governo, em novembro do anno passado, como seus representantes. Tambem ouvimos que os outros dois representantes do governo serão distintos engenheiros.»

Linhos Portuguezas

Lourenço Marques — O rendimento d'esta linha tem diminuido nos ultimos tempos, devido á diminuição dos transportes para a construção da linha da Pretoria, hoje quasi concluida.

Desde 1 de janeiro até 29 de julho a receita foi:

Em 1894.	131.497\$959
Em 1893.	136.416\$638

A menos em 1894. 4.918\$679

No fim do 1.º semestre havia um excesso de receita de 6.042\$967 réis, mas a diminuição nas quatro semanas de julho fez desaparecer esse excesso e surgir a diferença para menos.

O producto annual kilometrico estava, á data do ultimo boletim, 29 de julho, em 2:568\$041 reis.

O serviço dos comboios entre a cidade de Lourenço Marques e Pretoria, capital do Transvaal, começou em 20 de outubro e é feito por tres comboios semanais.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CVI

«R.» escreve:

Fortalezas Voadoras bombardearam, em Nanchim, uma grande área de edifícios para o carregamento de mercadorias, onde o tráfego da linha férrea entre Changai, Tsin-Tsim-Tin e a Manchúria é feito em navios fluviais através do rio Iang-Tsé.

— Aviões «Thunderbolts», brasileiros, tem ajudado os americanos a destruir, em Itália, pontes, linhas férreas e transportes ferroviários.

— Na área ao norte de Aix-la-Chapelle e a oeste de Colónia, os caça-bombardeiros atacaram estações de mercadorias, parques ferroviários e comboios. Entre os objectivos contam-se a estação de mercadorias em Ameln, o parque de locomotivas, 4 kms. ao sul de Julich, dois comboios em Wegberg e a estação central em Rheindahlen. Outros caças-bombardeiros atacaram Heinsberg e centros ferroviários e estradas em Baal. Caças armados de foguetões visaram o entroncamento ferroviário ao sul de Emmerich.

— Bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários na Alemanha, na Austria e no Norte da Itália.

— Tanques americanos atingiram o entroncamento ferroviário de Rodalhe, a cerca de 15 kms. da Linha Maginot.

— Foram feitas novas travessias no rio Neid, que segue, em parte do seu curso, paralelamente à linha férrea de Metz-Sarreboug. A linha foi cortada em vários pontos.

A «U. P.» diz:

As tropas americanas do 3.º exército conquistaram o entroncamento ferroviário de Rodalhe.

— Comunica-nos a «D. N. B.»:

— Foi destruída a ponte de caminho de ferro de Moerdijk, que representava uma das comunicações mais importantes com a fortaleza holandeza.

Lê-se na «R.»:

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários nas proximidades de Colónia.

Dizem a «R.» e a «U. P.»:

— «Typhoons» da R. A. F. atacaram as linhas de caminho de ferro na Holanda. Aparelhos

Mustang destruiram vinte locomotivas e 62 vagões, nos parques ferroviários próximo de Francfort e de Giessen.

A «R.» anuncia:

Bombardeiros médios do Comando Tático concentraram os seus ataques na passagem do Brenner e nos caminhos de ferro do norte da Itália. Aparelhos do mesmo tipo atacaram uma ponte ferroviária sobre o rio Pô.

— Foram cortadas as linhas férreas na área ao sueste de Nimegue.

— Consta que os alemães destruíram a ponte ferroviária sobre o rio Mosa, nas cercanias da cidade de Roermond.

— O ministro da guerra inglês, James Grigg, informando o parlamento das condições em que vivem os prisioneiros de guerra britânicos e australianos, feitos pelos japoneses na Ásia, diz que aquêles foram postos a trabalhar na construção de linhas férreas em regiões florestais.

— Bombardeiros pesados atacaram os parques ferroviários de Salzburgo.

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários; locomotivas e transportes na área compreendida por Duren, Julich e Aix-la-Chapelle, no norte; através da região do Savre até Metz, Colmar e Mulhouse, no sul.

— Bombardeiros médios e pesados atacaram objectivos ferroviários da Itália.

— Todas as linhas férreas em Julich foram cortadas.

— Caças da R. A. F. realizaram violentíssimo e concentrado ataque a Munster, importante centro de comunicações ferroviárias.

— Entre as exigências formuladas pela França, para o armistício, no campo dos transportes, figuram a devolução de todo o material ferroviário francês encontrado em território germanico e a indemnização dos totais franceses de antes da guerra no serviço ferroviário.

— Foi conquistado o centro de comunicações de Faulquenont, a 32 kms. de Sarrebrücke, na linha férrea de Metz.

— Caças-bombardeiros obtiveram bons resultados nos ataque a estradas e caminhos de ferro da Jugoslávia e do norte da Itália.

— Bombardeiros pesados atacaram o entroncamento ferroviário de Aschaffenburg.

— As tropas francesas estão a combater dentro de Estrasburgo, capital da Alsácia e grande entroncamento ferroviário na margem ocidental do Reno.

— Caças-bombardeiros alvejaram transportes ferroviários em Colmar e Estrasburgo.

— A aviação dos Balcãs atacou objectivos ferroviários na Jugoslávia. Bombardeiros da R. A. F. atacaram alvos ferroviários na Hungria.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Diracção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 262, II série, de 10 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada; manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 41 metros quadrados, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do mês findo, publicada no «Diário do Governo», n.º 244, 2.ª série, de 19 do mesmo mês, com o terreno, confinante com o caminho de ferro, pertencente a Elisa Coutinho e cuja área é de 41 metros quadrados.

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca de terreno, com a superfície de 2^m²,72, declarado sobrante pela portaria do Mínistro das Obras Públicas e Comunicações de 17 do mês findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 248, 2.ª série, de 24 do mesmo mês, com o terreno, confinante com o caminho de ferro, pertencente a António Antunes da Costa Neiva e cuja área é de 7^m²,51.

O «Diário do Governo» n.º 277, 2.ª série, de 28 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 74^m²,80 e 13^m²,55, à direita da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 14,343,20 a 14,351,30 e 14,382,10 a 14,403,10, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Estação, freguesia de S. Pedro de Avioso, concelho da Maia, distrito do Pôrto, e confrontam: a primeira, ao norte, com Armindo de Oliveira Maia, ao sul com a estrada nacional, ao nascente com Armindo de Oliveira Maia e ao poente com o caminho de ferro, e a segunda, ao norte, sul e nascente com Armindo de Oliveira Maia e ao poente com o caminho de ferro.

Em conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º do mencionado decreto n.º 22.562, as parcelas em referência estão sujeitas a reversão, por haverem sido expropriadas em 12 de Agosto de 1930.

O «Diário do Governo» n.º 278, 2.ª série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do de-

creto n.º 27.563, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 21 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são substituídos pelos preços da 1.ª classe da tarifa geral os preços actualmente aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de óleo de nafta, óleo de petróleo, óleos não designados e petróleo para iluminação.

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL cura tódas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a tódas as peles o raro encanto da mocidade.

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em sélos do correio, nome e morada

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,50 e 21,50 — «O bom pastor».

COLISEU — Às 20,45 — «Companhia de Circo».

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «Combate aéreo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

500

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Scrtes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

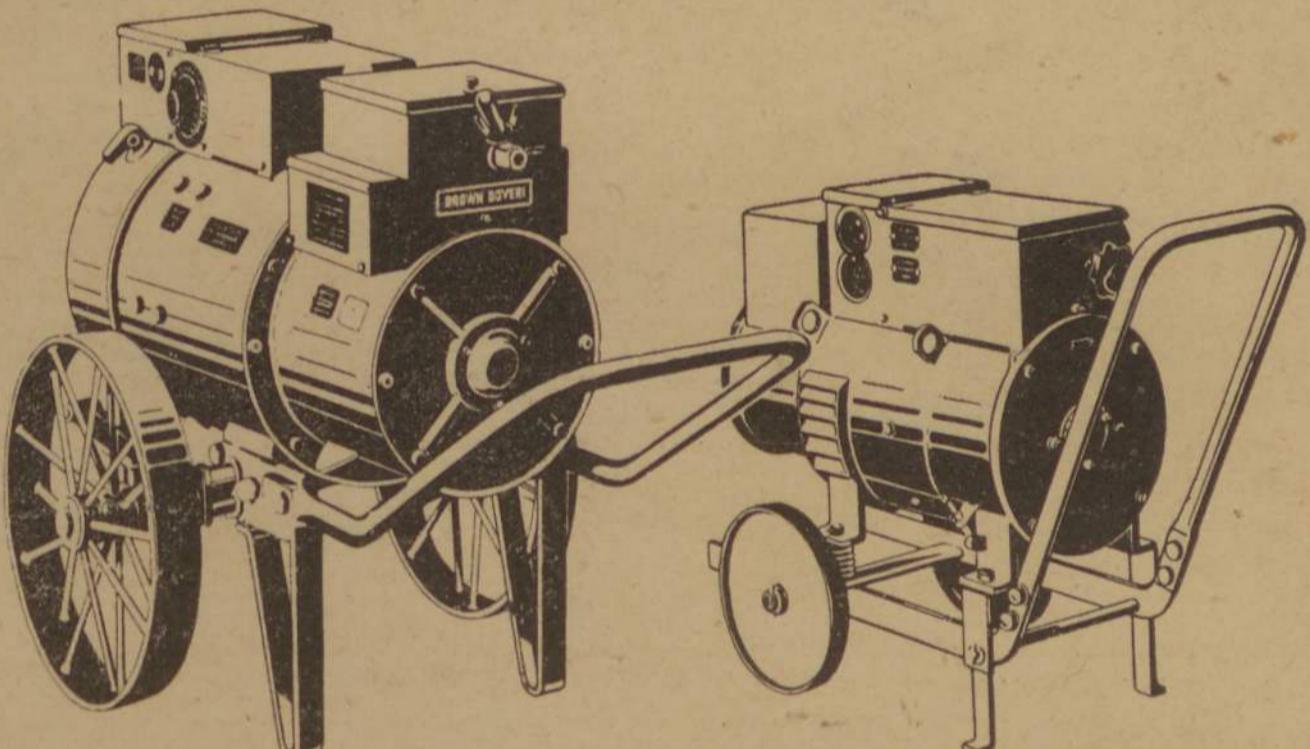
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

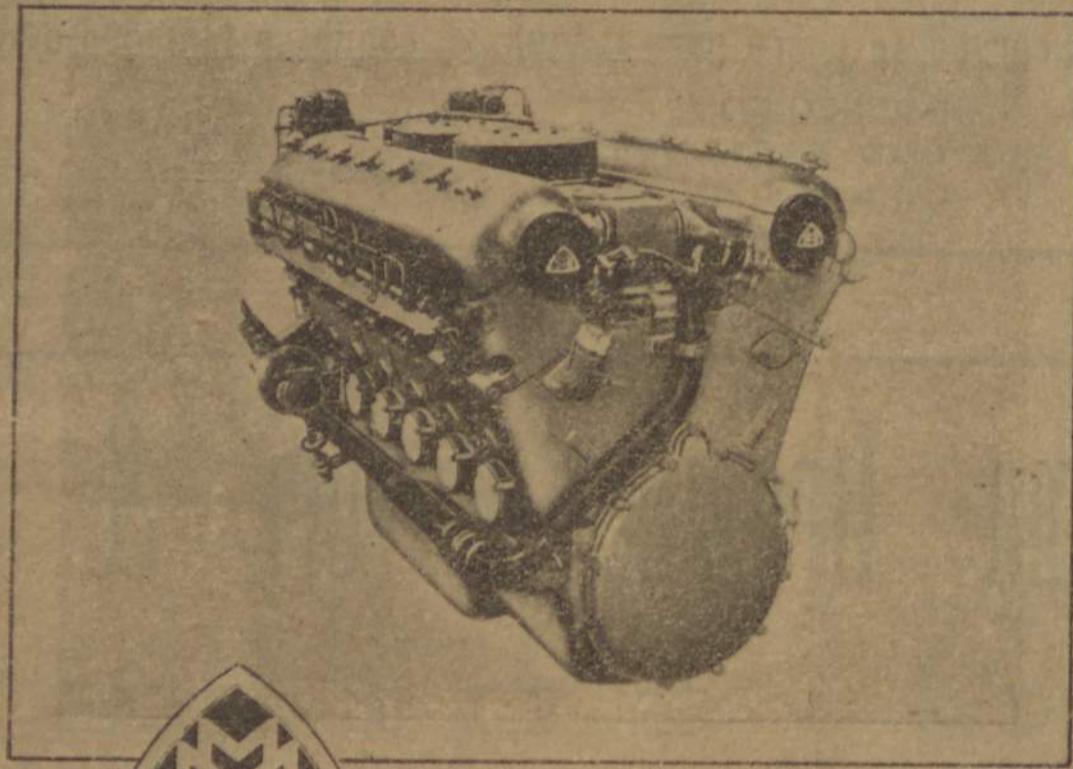
LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

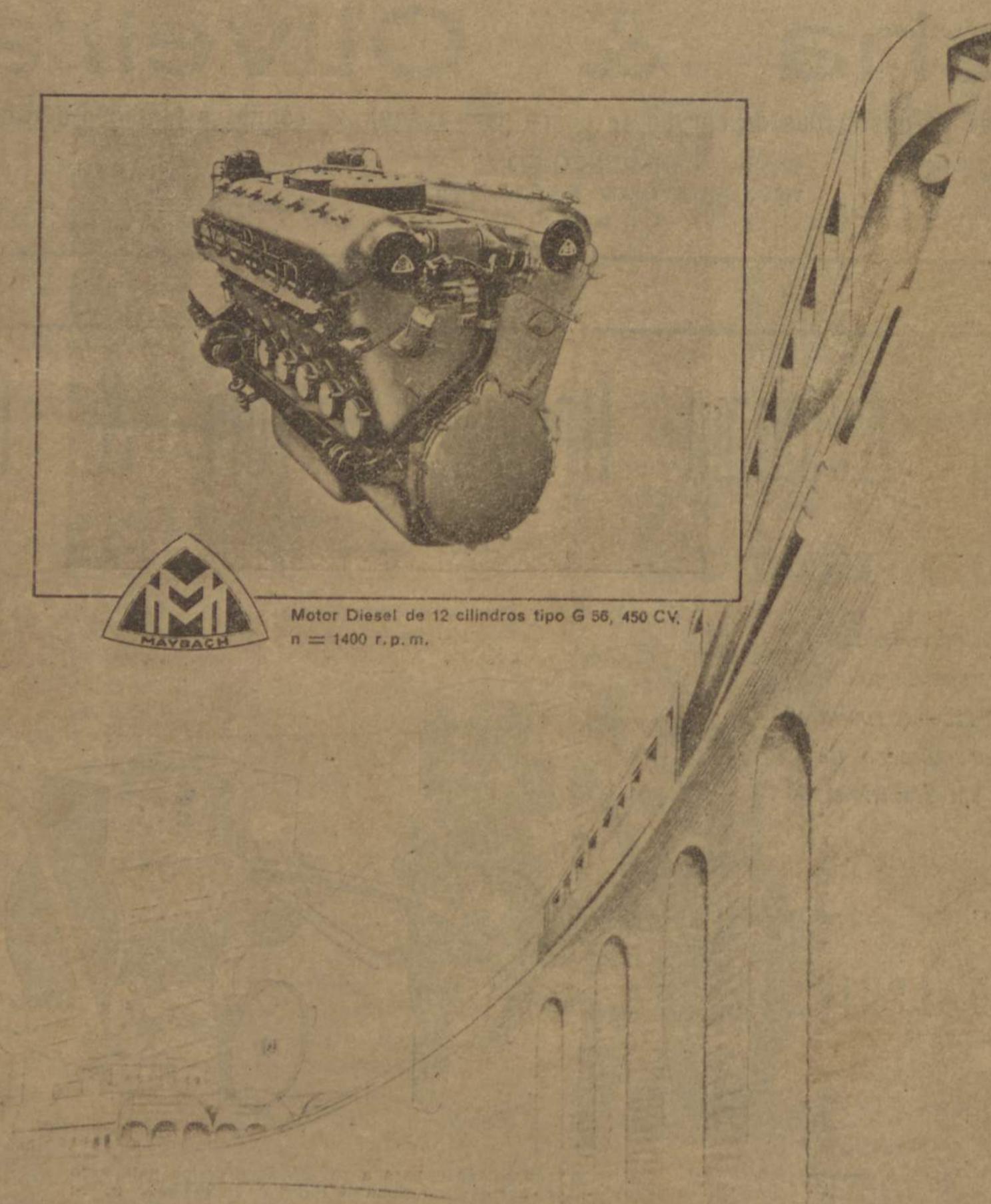
SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV.
n = 1400 r.p.m.



Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN