

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Santarém, Túmulo de D. Duarte de Melo. — Santarém, A cidade do gótico. — Santarém, passado e presente, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — A Capital do Ribatejo, pelo Dr. EUGÉNIO DE LEMOS, governador civil de Santarém. — Santarém, terra de tradições, por A. AREOSA FEIO. — A paisagem e o campino do Ribatejo, por MATOS SEQUEIRA. — O «Dispensário de Puericultura» e a sua acção. — Biblioteca Braamcamp. — Um jornal e um jornalista. — Escola de Ensino Técnico. — O «Ateneu» e a sua obra cultural. — Santarém vai ser uma Cidade-Jardim. — Guilherme de Azevedo. — Paineis de azulejos nas estações de caminhos de ferro, por LUIZ CHAVES. — Agradecimento. — Museu Arqueológico. — Almeirim e Alpiarça. — Higiene e Profilaxia nos Caminhos de Ferro, pelo Coronel LOPES GALVÃO, Eng.º Inspector de Obras Públicas. — Notas de viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Vida Ferroviária. — Linhas Estrangeiras. — Teatros e Cinemas. — Caminhos de Ferro Coloniais. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Há Quarenta Anos. — Viagens e Transportes. — Publicações Recebidas. — Os nossos mortos. — Parte oficial. ::

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1248

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . .	10\$00
NÚMERO AVULSO.	2\$50
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

SANTARÉM

A cidade do gótico

O presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é dedicado à cidade de Santarém, capital do gótico, onde os monumentos antigos, pelas suas pedras gloriosas, nos falam de algumas épocas mais belas e decisivas da nossa história.

Pátria de alguns dos mais belos monumentos do país, pátria, também, das mais risonhas paisagens que olhos humanos podem, com voluptuosidade, admirar, Santarém, cidade velha, Santarém, museu vivo e aberto de tantas belas coisas, Santarém, cidade progressiva, que vai ter, em breve, no planalto de San Bento, um bairro novo, de linhas modernas mas nas quais o espírito e a arquitectura portugueses estarão presentes, como coisas eternas, de singular beleza, Santarém é, por isso, cidade de turismo, que nenhum português deve deixar de visitar.

Ela dá-nos lições de patriotismo, de arte, de beleza; ela encanta-nos pelo seu clima e pelas suas paisagens que a envolvem, paisagens de sonho, paisagens que nos trazem ao pensamento contos antigos, de maravilhoso entrecho.

É uma cidade típica, de configuração original, como não há outra. Que encanto o das suas ruas antigas, apertadas, tortuosas, com casas ainda ao gosto português! É isso que lhe dá carácter. Se lhe abrirem ruas largas, com prédios à modernista — Santarém perderá o seu valor e o seu interesse, porque ficará uma cidade como qualquer outra cidade.

Das «Portas do Sol» — varanda prodigiosa sobre o Tejo, avista-se Almeirim e descobre-se Alpiarça. Bastaria êsse espectáculo para tornar a capital do Ribatejo num centro de turismo dos mais atraentes do país.

Cidade do gótico, cidade de evocações, das mais nobres, Santarém fica a dois passos de Lisboa, e Lisboa, que julga que Portugal não vai além dos cafés do Rossio devia ir visitar Santarém e os seus arredores, devia tonificar os seus pulmões com o ar forte do Ribatejo.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», que tem tomado pelos assuntos do turismo o seu melhor interesse, saúda, neste número especial, o povo de Santarém, em quem se reflectem as virtudes excepcionais do Ribatejo.

Santarém

PASSADO E PRESENTE

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A velha Scalabicastro de Júlio Cesar, sede de um dos quatro conventos jurídicos da Lusitânia, tem interessantes antecedentes míticos na sua protohistória; inútil é recordá-los.

Alcandorada em monte abrupto, do alto do qual domina a vastíssima e ubérrima planície ribatejana, teve desde sempre grande importância militar. Godos e mouros ali se instalaram. Entre 715 e 1171 foi ocupada e retomada alternativamente por mouros e cristãos, até que em 1184 D. Afonso Henriques afugenta uma última vez os sectários de Mafoma, que pretendiam retomar a praça perdida em 1148, graças a um rasgo de audácia do Rei Portucalense.

A aparição miraculosa do corpo da mártir Santa Iria originou a moderna denominação de Santarém.

Não falta à velha Scalabicastro alusão nos Lusíadas (Canto III, LV):

*Com esta a forte Arronches sojugada
Foi juntamente, e o sempre enobrecido
Scalabicastro, cujo campo ameno,
Tu, claro Tejo, regas tão sereno.*

Ergue D. Diniz o padrão a Santa Iria e aceita lá a bula de confirmação da Ordem de Cristo, vinculada às fases mais gloriosas da história nacional. Em Santarém se efectua o trágico drama do suplício dos assassinos de D. Inez de Castro.

Ali se refugia o fraco D. Fernando, fugido de Lisboa com D. Leonor Teles.

Em Santarém foi aclamada rainha D. Beatriz com Leonor Teles como regente em tresloucada governação de 45 dias. A aclamação de Mestre de Aviz se liga a lenda do Alfageme.

Durante dois séculos reünem-se ali onze vezes as côrtes.

Na ribeira de Santarém morre desastrosamente o príncipe D. Afonso, filho único de D. João II. Em Santarém é aclamado Rei o Prior do Crato, em 1580.

No período das guerras peninsulares foi a cidade ocupada por Massena. Nas lutas civis posteriores representou papel importante.

É sede de um grande distrito com 6.689 quilómetros quadrados, 20 concelhos, 155 freguesias.

Santarém, com 12.000 habitantes, é capital de uma região feracíssima em que a cultura cerealífera, a viticultura, os montados, os olivais, têm grande valor. As cheias do Tejo fertilizam os campos ribatejanos... quando lhes não causam graves prejuízos, invadindo os bairros baixos da cidade, enquanto do mirante da parte alta, nas Portas do Sol, se desfruta imponente panorama de um lago infindável em que emergem aqui e acolá telhados e copas de árvores.

A situação topográfica de Santarém fadou-a para a sua importância comercial e administrativa, tornando-a valioso nó de comunicações.

E' ponto obrigado da grande estrada Lisboa-Abrantes-Fronteira e por diversas transversais se liga à estrada Lisboa-Leiria-Pôrto. Têm grande importância a transversal Rio Maior-Caldas-Peniche e para o outro lado a de Santarém - Almeirim - Coruche - Évora-Fronteira com ramificações para o Sul. A ligação desse feixe de estradas com a cidade e a margem direita do Tejo faz-se pela ponte de Santarém, com o extenso viaduto da margem esquerda, em parte submersível, o que facilmente se poderá remediar, conforme propôs o distinto engenheiro Noronha de Andrade no seu belo estudo àcerca do regime do Tejo e das obras necessárias para defesa dos campos marginais.

Lucraria muito o sistema de comunicações

com a construção, tão necessária e tão malfeita, da ponte do Tejo em Vila Franca, já no distrito de Lisboa, mas próximo do de Santarém.

Faltam alguns troços de estrada para completar a rede de comunicações, que a Santarém convergem, como são os de Alcochete a Benavente, de Canha a Santo Estevão e do Couço a Coruche.

Os planos de rega elaborados valorizarão sobremaneira extensas regiões do distrito de Santarém.

✱

Pelo que respeita a caminhos de ferro, a situação de Santarém dava a cidade por ponto obrigado: económico, militar e administrativo, da grande linha férrea Lisboa-Pôrto-Fronteira de Leste.

Essas mesmas considerações aconselhavam uma transversal que de Santarém irradiasse pelo vale do Rio Maior para as Caldas, e em direcção contrária fôsse, por Coruche, ligar-se com as linhas alentejanas do Sul e Sueste.

Foi o trôço da linha de Leste Lisboa-Ponte da Asseca, o que primeiro se construiu com o destino de bifurcar no Entroncamento para o Norte. Esse primeiro trôço foi construído, após várias vicissitudes, com a largura normal de 1,^m44, que o contracto de 1859 mandou substituir pela via peninsular de 1,^m68.

Abriram-se sucessivamente os troços de Lisboa ao Carregado com 36 quilómetros em 1856, de Carregado às Virtudes em 1857, e das Virtudes à ponte de Santana em 1858 e no mesmo ano da ponte de Santana à ponte da Asseca e em 1863 de toda a linha de Leste até à fronteira.

Com a linha urbana e de circunvalação a

distância por caminho de ferro é de 81 quilómetros de Lisboa a Santarém.

Há nesse trôço, com via dupla, 10 comboios em cada sentido, sem falar nos de mercadorias.

Justificar-se-ia pois a electrificação do trôço Lisboa-Entroncamento, que melhoraria consideravelmente a exploração sob todos os pontos de vista.

✱

Quanto à transversal, foi concedido em 1887 um caminho de ferro americano em leito da estrada entre as estações de Santarém e Vendas Novas.

Em 1888 transformou-se a concessão na de uma linha de via larga e em 1890 estatuíram-se as características de ligação com a linha de Leste o mais próximo possível de Santarém mediante ponte privativa.

Em 1900 foi autorizada a transferência da concessão para a C. P.. Em 1903 modificou-se o ponto de entrocamento para o Setil com o fim de o aproximar de Lisboa. Em Janeiro de 1904 foi aberta a linha à exploração com 70 quilómetros.

A transversal para Oeste teve como ponto forçado de partida o Setil. Foi classificada em Agosto de 1907 e a sua construção, determinada em Outubro de 1926, foi protelada por delongas burocráticas destinadas, que tornaram letra morta o decreto-lei que a autorizara.

É uma ligação racional das linhas de Leste e Oeste, mal suprida por enquanto pela camionagem.

✱

Santarém é um centro turístico de valor, rico de monumentos, com belos panoramas que estão em condições de atrair numerosos visitantes.

A Capital do Ribatejo

*Pelo Dr. Eugénio de Lemos,
governador civil de Santarém*

SANTARÉM, disposta com a habilidade de um grande Mestre, sôbre uma vasta colina que o Tejo deslumbra, aparece ante os nossos olhos encantados, como sentinela perpétuamente vigilante sôbre as riquezas inexgotáveis da planície sem fim. Abre as suas portas — as «Portas do Sol» — ao sol nascente e durante o dia debruça-se, ela própria, fascinada pelo cenário de maravilha, que a mão de Deus debuxou para prazer dos homens.

E quando se cansa de admirar o Tejo e se volta para o lado oposto, pode sonhar sôbre o alto de S. Miguel como se, envolta em capa negra de estudante, evocasse as Musas no Penedo da Saúde.

Essa Sevilha colocada a meio da rica Província Espanhola da Andaluzia, bem pode dizer-se dela, pela sua posição geográfica, histórica e architectónica, que é a Santarém de Espanha.

Também Santarém se ergue a meio do Ribatejo, de que é Capital indiscutível, e com os seus monumentos célebres lhe chamam, e com verdade, a Capital do gótico.

Mas nem só das belezas e dos atractivos da cidade, Santarém se deve ufanar. Tem a rodeá-la vinte cidades e vilas, que compõem os concelhos do seu Distrito, dos mais importantes, mais laboriosos e mais notáveis do País.

De um lado e outro se erguem, poupados pela fúria dos tempos, e tantas vezes pelo camartelo demolidor, tórres e muralhas, restos do poderio passado e testemunhos de uma história inteira de patriotismo e heroicidade.

Felizmente, porém, Santarém e o seu distrito não vivem só dos louros que os portugueses de antanho conseguiram obter para o seu diadema, nem ainda das inúmeras facilidades com que a Natureza dotou esta vasta região. Por tóda a parte se faz sentir a mão e a inteligência do homem como propulsionadores da riqueza e do progresso e, integrando-se no movimento do rejuvenescimento da Pátria, que o Governo Nacional comanda, o Distrito de Santarém pode afirmar-se como uma das vanguardas do progresso do País.

E assim, aliando-se o passado ao presente, se prepara o futuro e se caminha a passo seguro para o Portugal Maior que o nosso patriotismo nos impõe como suprema ambição.

Santarém

terra de tradições

É Santarém uma terra de formosas tradições, às quais está ligada a tradição gloriosa de todo Portugal.

Aqui residiram os primeiros monarcas, D. Afonso I e seu filho.

De Santarém saiu o Infante D. Afonso, em fins de 1323, comandando as forças que às portas de Lisboa, em Alvelade, se encontraram com as do Rei-lavrador, seu pai, naquele combate em que surgiu como anjo da paz a Rainha Santa Isabel. Em começo do ano seguinte morria D. Diniz em Santarém.

Foi na vetusta Scalabis que o mestre de Aviz reuniu a sua gente de armas após a vitória de Aljubarrota, para fazer a romagem a Guimarães.

Evoca Santarém a descomunal figura, ardentemente patriótica, de Nun'Álvares, ao recordar a profecia do alfageme e também no nome que D. Beatriz deixou na crista do Pereiro.

Foi aqui jurado D. João II e, depois, em 1580, proclamado *defensor do reino* D. António, prior do Crato. Com este acto afirma Santarém os seus sentimentos de patriotismo, como já o fizera contra Leonor Teles, e mais tarde o repetiu em 1640, contra os interesses castelhanos, em 1810 contra os invasores, em 33, 34 e 46 contra o absolutismo e a tirania.

Em Santarém esteve desterrado Luiz de Camões.

Tudo são recordações históricas na cidade e arredores. Em Santarém se reuniram cortes desde D. Afonso III até D. João II. Em Almeirim deu o rei venturoso o foral de Santarém. Na mata de Pernes, antiga vila que também teve foral de D. Manuel, acampou D. Afonso Henriques nas vésperas da conquista de *Chantireyn* e por ali foram destroçadas as tropas realistas em 33 e 34. Em Almoester lutaram também miguelistas e liberais.

A. Areosa Feio

A PAISAGEM

e o campino do Ribatejo

À parte o espólio monumental que enobrece a velha Scalabis, onde, como uma trepadeira, as lendas se enlearam, poetizando-o, a parte pitoresca dos seus aspectos naturais, constitue um singular atractivo para essa região que ela domina, do alto das «Portas do Sol» e a que serve de coroa urbana. O Ribatejo, que as penas de Ramalho e de Fialho descreveram em soberbos períodos, é das mais salutaras, belas e fortes paisagens portuguesas. Um campino, de pampilho ao erguido hombro, montado a cavalo, na campina ribatejana, é um quadro cheio de vigor, de beleza máscula, de domínio, de côr, de movimento, onde a planura verdejante, sendo enorme e empolgante de expressão, não consegue amesquinhar a figura e onde a figura, sendo bela, não logra subverter a paisagem de largos horizontes, respeitando-se as duas grandezas como que a medir forças entre si. É este quadro que cerca Santarém de todos os lados e que dá à cidade, acomodada no alto do monte, sobre a visão interior dos seus góticos admiráveis, a larguesa surpreendente de tal panorama.

Matos Sequeira



SANTARÉM — A Igreja de S. João de Alporão, importante construção românica

O "Dispensário de Puericultura" e a sua acção

NA Avenida 5 de Outubro, às Portas do Sol, em três salas amplas, claras, de asseio irrepreensível, encontra-se instalado o "Dispensário de Puericultura", de fundação recente, pois foi inaugurado em 15 de Julho de 1938.

Deve-se essa magnífica obra de assistência ao sr. Mário Fortes, que tem encontrado em Santarém as melhores simpatias e as mais valiosas e constantes colaborações.

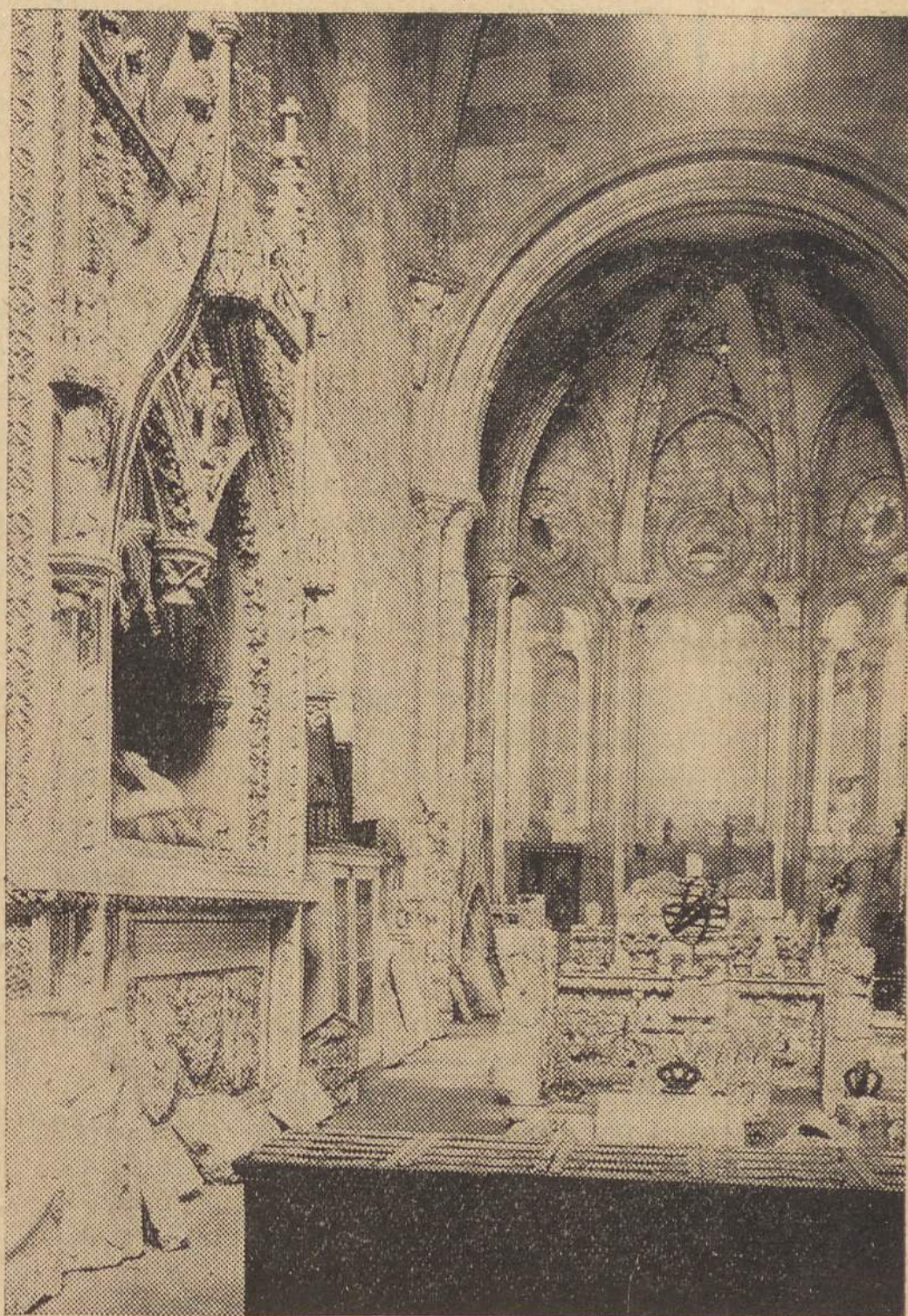
É seu director clínico, o distinto médico sr. dr. Almada e Melo, que, desinteressadamente, exerce as suas funções.

A Direcção do Dispensário é constituída por senhoras da melhor sociedade scalabitana: D. Elisa Pinto Gouveia Cabral Borges, presidente de honra; D. Maria do Carmo Almada e Melo, D. Maria Governo Montez Martins, D. Maria Tribolet, D. Maria Virgínia Areosa Feio e D. Maria Cardoso Forte.

O "Dispensário de Puericultura" presta assistência às crianças pobres até aos 15 meses de idade. A assistência não se limita apenas ao fornecimento de leite, include também cuidados clínicos, vestuário, farmácia e banhos de luz. São em número de 25 por mês as crianças às quais esta humanitária instituição presta os seus serviços.

Em seguida, para que os leitores façam uma ideia da importância dêste Dispensário e do seu movimento, damos alguns números eloqüentes:

Desde a sua inauguração, em 15 de Julho de 1938, até Outubro do corrente ano, foram distribuídos 5.695 litros de leite ou sejam *onze pipas*, de 500 litros; 322 quilos de farinhas alimentícias; 44.113 biberões



SANTARÉM — Museu Arqueológico

de leite; tendo-lhe sido ministrados muitos remédios, banhos de luz, enxovais e até berços aos mais pòbresinhos.

A Câmara Municipal, da digna presidência do sr. António de Bastos, contribui para esta bela obra de assistência com o subsídio mensal de 500 escudos.

Além disso, centenas de senhoras da sociedade de Santarém ajudam a manter o "Dispensário" com quotizações importantes, realizando-se de vez em quando algumas festas de arte, cujo produto vem ajudar a manter uma obra social, que dignifica o seu fundador, a Direcção que vela pelos seus destinos e a população que para ela concorre com os seus óbolos.

O sr. Mário Fortes, antigo governador civil do Distrito, não é homem rico. Vive, apenas, dos seus honorários de escrivão de direito. Foi com as suas economias que poz de pé uma excelente obra de assistência. Bem haja por isso. E bem hajam todos que lhe dão a sua colaboração.

BIBLIOTECA BRAAMCAMP

Braamcamp Freire legou à cidade de Santarém a sua residência solarenga, os seus livros, os seus quadros e vários objectos de arte.

Se na biblioteca há que admirar uma vasta e valiosa colecção de livros, alguns deles raros, que valem pequenas fortunas, encontram-se, também, algumas obras primas assinadas pelos nomes célebres de Alberto Durer, Miguel Lupi, Tomaz de Anunciação, Francisco Metrass, Alfredo Keil, Domingos Sequeira, Valin, Roque Gameiro, Domingos Pelegrini, Josefa de Obidos, etc..

De José Malhõa existe um quadro curioso, datado de 1883, isto é, do primeiro período da carreira artística deste grande pintor da paisagem e dos costumes populares portugueses.

Dos nossos pintores ainda vivos encontram-se alguns quadros de valor. Citemos alguns deles: Alberto de Sousa, Helena Gameiro, Frederico Aires, Falcão Trigo, António Saude, Dordio Gomes e o escritor Maximiano Alves.

Do distinto artista ribatejano A. Braz Ruivo figuram alguns óleos cheios de interesse.

Mas o recheio da Biblioteca Braamcamp, para orgulho dos scalabitanos está enriquecido além disso com valiosas peças de mobiliário antigo, esculturas e exemplares raros de cerâmica, que provocam a admiração de todos os amadores de arte e antiguidades.

Como vêem, esta Biblioteca é também um pequeno museu de arte, que bem merecia ser ampliado.

O distinto professor Faria de Castro, artista também e crítico de afinado gosto, é de opinião que nas colecções artísticas da Biblioteca Braamcamp se encontram o fundo e o começo de um dos mais interessantes museus do país.

Ha necessidade de proceder à organização desse museu, a-fim-de que se recolham nêle algumas preciosidades dispersas na região, rica de tradições, que não deviam perder-se.

A paisagem e os costumes do Ribatejo inspiraram o pincel de alguns dos nossos grandes pintores. Onde guardar melhor esses quadros evocadores senão num museu da linda e histórica capital desta província?

D. Carlos — o rei mártir e artista — deixou alguns quadros de valor, de forte sabor regional em que palpita ainda a alma viril do Ribatejo. Por onde param esses quadros, que poucos conhecem e de que quasi raramente se fala? Não será possível reuní-los, algum dia, no futuro Museu Regional de Santarém?

E os quadros tão característicos, de vigorosa e sugestiva técnica, de Simão da Veiga, grande toureiro e grande pintor, teriam maior significado e constituiriam uma excelente lição se se encontrassem juntos nesse museu. Quantas maravilhas, quantas preciosidades não andarão dispersas, ignoradas, em risco de se perderem para sempre, por essa rica província do Ribatejo, onde não são raros os monumentos, em cujas pedras gloriosas está escrita a História de Portugal?

Repetimos: nas salas da Biblioteca Braamcamp encontram-se quadros e objectos de arte de muito valor, quenenhum visitante deve deixar de apreciar e que podiam constituir o começo e o fundo dum futuro museu.

Um jornal e um jornalista

Há cinquenta anos, começou a circular na Extremadura, editado em Santarém, um pequeno semanário que, pouco depois, aumentava de formato e se tornou um dos principais órgãos da Imprensa da província. Era o «Correio da Extremadura», que tinha à sua frente um jornalista dos mais completos, porque não só conhecia a fundo os problemas da região, como era, também, um escritor elegante. João Arruda foi, com efeito, um admirável jornalista, que atacou, com uma



JOÃO ARRUDA
Fundador do *Correio da Extremadura*

independência rara e com uma grande nobreza de processos, todas as questões da sua linda e privilegiada província.

O «Correio da Extremadura» foi a voz eloquente de todos os problemas, de tôdas as reclamações da terra ribatejana. Á volta do seu ilustre director reuniram-se as figuras mais distintas e representativas do distrito e nas páginas do grande semanário colaboraram algumas das melhores penas da província e do país.

Realizou João Arruda uma grande obra regionalista, ao longo de quasi meio século de actividade. Essa obra não pode ser esquecida, não a esquecem nunca os scalabitanos, porque ela encontra-se gloriosa, palpável, magnífica, nos progressos da cidade e na satisfação de grande número de reclamações do Ribatejo.

Morreu João Arruda no seu posto, cercado de prestígio e de simpatias. Mas, felizmente, com a sua morte não terminou o seu belo jornal. Para continuar a sua obra, ficou seu filho, o ilustre advogado e jornalista dr. Virgílio Arruda, digno herdeiro dum grande jornal e do nome dum grande jornalista.

UMA JUSTA ASPIRAÇÃO

Escola de Ensino Técnico

Santarém é a capital de uma das mais ricas províncias do país e a sua população escolar é importante.

Como capital duma província em que a agricultura é a base da sua riqueza económica, as profissões especializadas são-lhe necessárias, para que o comércio exerça plenamente a sua função, que é de fomentar tôdas as actividades de interesse colectivo.

Se, como lucidamente o definiu Spencer, o Comércio, grande distribuidor de riquezas, representa no organismo social o mesmo papel do sistema da circulação sanguínea no organismo animal, o ensino técnico profissional tem que estar à cabeça, a par do ensino secundário, dos problemas e das realidades dos grandes centros populacionais do país.

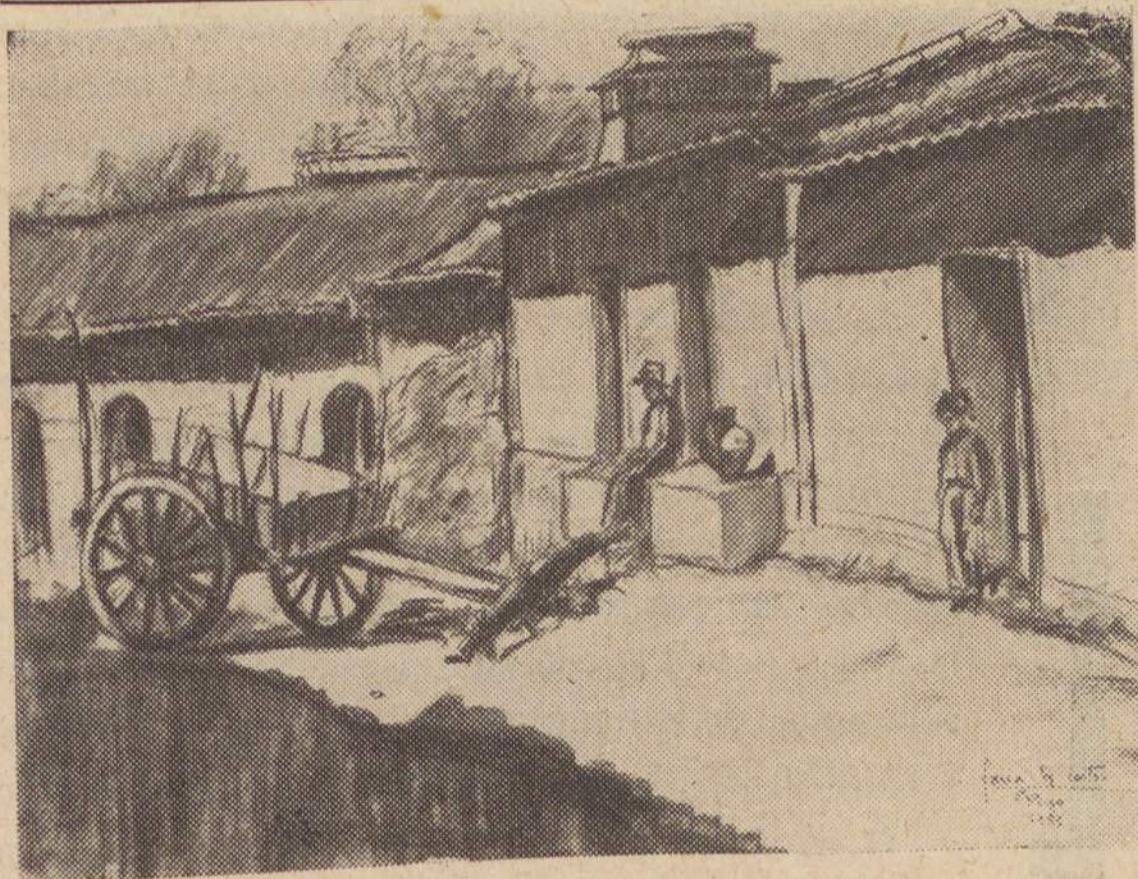
A Associação Comercial de Santarém, sempre interessada nos progressos da cidade e da província, já representou, em Janeiro de 1935, com o apoio de várias entidades, ao sr. Ministro da Educação Nacional para que fôsse criado naquela importante cidade uma *Escola de Ensino Profissional*.

Dessa representação, inteligentemente fundamentada, recortamos a seguinte passagem:

“Abundam neste Concelho de Santarém e nos vi-

zinhos, tôdas as modalidades de artes e profissões: não faltam os hábeis carpinteiros, marceneiros, entalhadores, sem técnica nem ensinamentos, que executam proficientemente tôda a obra, desde a mobília modesta, à cara e ao capricho do comprador, transformando a madeira em objectos de imediata necessidade, embelezados com deliciosos entalhamentos e com audazes recortes; canteiros, mestres de obras, estucadores, pintores, pedreiros, que completam deliciosas moradias, desde o gôsto sóbrio e modesto, até ao mais requintado, com interiores confortáveis e higiénicos; serralheiros simples e mecânicos que completam trabalhos de responsabilidade técnica, funileiros, latoeiros proficientes na sua arte; mecânicos de automóveis, de trabalho apurado e correcto; encadernadores de rara habilidade e de meticulosa correcção; compositores tipográficos e impressores diligentes e apurados; costureiras, caseiras, bordadeiras, cerzideiras, modistas de vestidos, costureiras de roupa branca, modistas de chapéus que mantêm o afinado gôsto das exigências mais preciosas e exquisitas, empregados de balcão e de escritório servindo o público com urbanidade e escurando os livros com habilidade e clareza”.

ASPECTOS DO RIBATEJO



Quadro do ilustre professor do Liceu de Santarém, dr. Faria de Castro. Êste trabalho esteve exposto no I Salão dos Estudantes de Coimbra, realizado em Lisboa, em Março de 1939 e em seguida no Salão de Arte de Coimbra.

RUA DA VINHA — PEGO



O "ATENEU"

e a sua obra

CULTURAL

SANTARÉM, capital de uma rica província e centro admirável de turismo, é uma cidade comercial por excelência, com tendências a aumentar não só de população mas também de área.

À falta de uma escola técnica profissional, onde a mocidade colha os ensinamentos necessários com que possa vencer na vida prática, a prestigiosa Associação Comercial de Santarém creou em 1936 o "Ateneu" que, no género, é um dos institutos particulares de ensino dos mais completos do país.

Começou por ser uma escola elementar, com francês e escrituração comercial, freqüentada então por meia dúzia de alunos. Foi a direcção, presidida pelo sr. Alfredo da Silva Leitão, que tomou esta iniciativa para ver se acabava com o jôgo nas escolas da Associação.

Mas havia necessidade de crear mais aulas, de dar ao ensino maior amplitude. Foi então que se creou o Ateneu há três anos, com o curso complementar de comércio nocturno, tendo sido entregue a sua direcção ao ilustre professor liceal, sr. dr. José Henriques Barata. A freqüência aumentou extraordinariamente. Logo no seu primeiro ano de funcionamento inscreveram-se 100 alunos de ambos os sexos.

Quem são êsses rapazes e essas raparigas que, com tanto interêsse, freqüentam as aulas do Ateneu? Filhos de gente muito pobre, que durante o dia trabalham em oficinas ou lojas de comércio, rapazes e raparigas que ambicionam melhorar a sua condição social.

Os cursos do Ateneu são, pode dizer-se, gratuitos.

Êste instituto modelar tem sido uma afirmação de espiritualidade e de irradiação de cultura e os seus progressos bem como a sua freqüência representam a necessidade duma escola técnica: — a aspiração máxima da cidade e duma grande parte do Ribatejo.

As entidades oficiais, particularmente os srs. Governador Civil, Reitor do Liceu e Director do Distrito escolar, reconhecendo a sua utilidade nunca lhe negaram o seu alto patrocínio e por sua vez a Junta de Província e a Câmara Municipal reconhecendo os grandes serviços prestados pelo Ateneu à causa da instrução popular e até à propaganda da região, subsidiam-no, respectivamente, com as verbas de 20.000\$00 e 12.000\$00.

O curso complementar nocturno é regido por professores de reconhecida competência científica e

pedagógica, e tem ainda mais cinco cursos anexos, a saber:

a) *Bordados e arte aplicada*—regido pela professora D. Isaura Fragoso.

b) *Regentes femeninos de postos de ensino*—regido pela professora D. Celeste de Sá. Dêste curso, foram aprovadas, em outubro último, 8 raparigas que vão ser colocadas em várias escolas e postos de ensino do distrito.

c) *Primário nocturno*—regido pelo professor Santos Pina, tendo feito exame da 3.^a classe alguns homens e rapazes empregados no comércio.

d) *Desenho aplicado ao comércio*—regido pelo professor Dr. Faria de Castro.

e) *Dactilo-estenografia*—regido pelo professor Bernardo Neves.

Por iniciativa do "Ateneu", teem-se realizado de 1937 até êste ano algumas conferências culturais, de alto valor. Iniciou o ciclo de conferências o sr. Dr. Pedro de Campos Tavares, ilustre reitor do Liceu de Vizeu, que dissertou sobre a *Função das Escolas Técnicas*. A segunda conferência foi pronunciada pelo sr. Dr. António Galhordas, ilustrado vice-reitor do Liceu Sá da Bandeira, que escolheu para tema a *Inglaterra*, tendo assistido a esta conferência o sr. encarregado de negócios da grande nação aliada.

O ilustre professor do ensino superior Dr. Mosés Amzalak, honrou também com a sua presença e a sua palavra erudita o "Ateneu", falando sobre o "Comércio e o Progresso Técnico". Seguiu-se-lhe o admirável escritor Sousa Costa, com uma notável palestra sobre "Maria Madalena". O Dr. Joaquim Manso, director do "Diário de Lisboa", jornalista e escritor dos maiores do nosso tempo, deu, também, nas salas daquela casa, uma lição magnífica e profunda sobre o "Jornalismo".

À sétima conferência foi dita pelo sr. Dr. Amorim Girão, que falou com eloquência sobre o "Regresso à Terra" e o sr. Dr. Pedro Calmon dissertou, com profundo sentido crítico, sobre "Pedro Álvares Cabral" e significado histórico da sua descoberta. Finalmente, o Dr. José Barata, director do "Ateneu", falou largamente sobre "Comércio e Civilização".

O "Ateneu" completa a sua acção cultural com excursões de estudo, quer a lugares históricos quer a centros industriais, tendo levado os seus alunos já a Batalha, Alcobaça, Leiria, Óbidos, Sintra, Lisboa, Marinha Grande, Martingança, etc.

Todos os alunos tomam parte nas excursões, com

os seus professores e a Direcção da Associação Comercial. Os cinco escudos que cada aluno paga por mês (única importância que paga) são aproveitados para custear parte das despesas das excursões.

No corrente ano lectivo a excursão será a Coímbra.

Além destas excursões, os alunos visitam os lugares históricos de Santarém, onde os seus professores lhes explicam o significado dos monumentos e chamam a sua atenção e o seu carinho para as coisas belas que os artistas antigos, inspiradamente, trabalharam.

Os professores do "Ateneu" ensinam assim os seus alunos a amar o canto da terra onde nasceram e as terras e as coisas eternas de Portugal.

O "Ateneu" vai publicar em volume as notáveis conferências realizadas nas suas salas para que dessas lições fique memória e os alunos novos, que não as ouviram, tirem proveito da sua leitura.

Eis, em resumo, a acção cultural desenvolvida, desde a sua fundação até hoje, pelo "Ateneu" de Santarém. Em três escassos anos não se pode fazer mais. E nisto, crêmos, está o seu maior elogio.

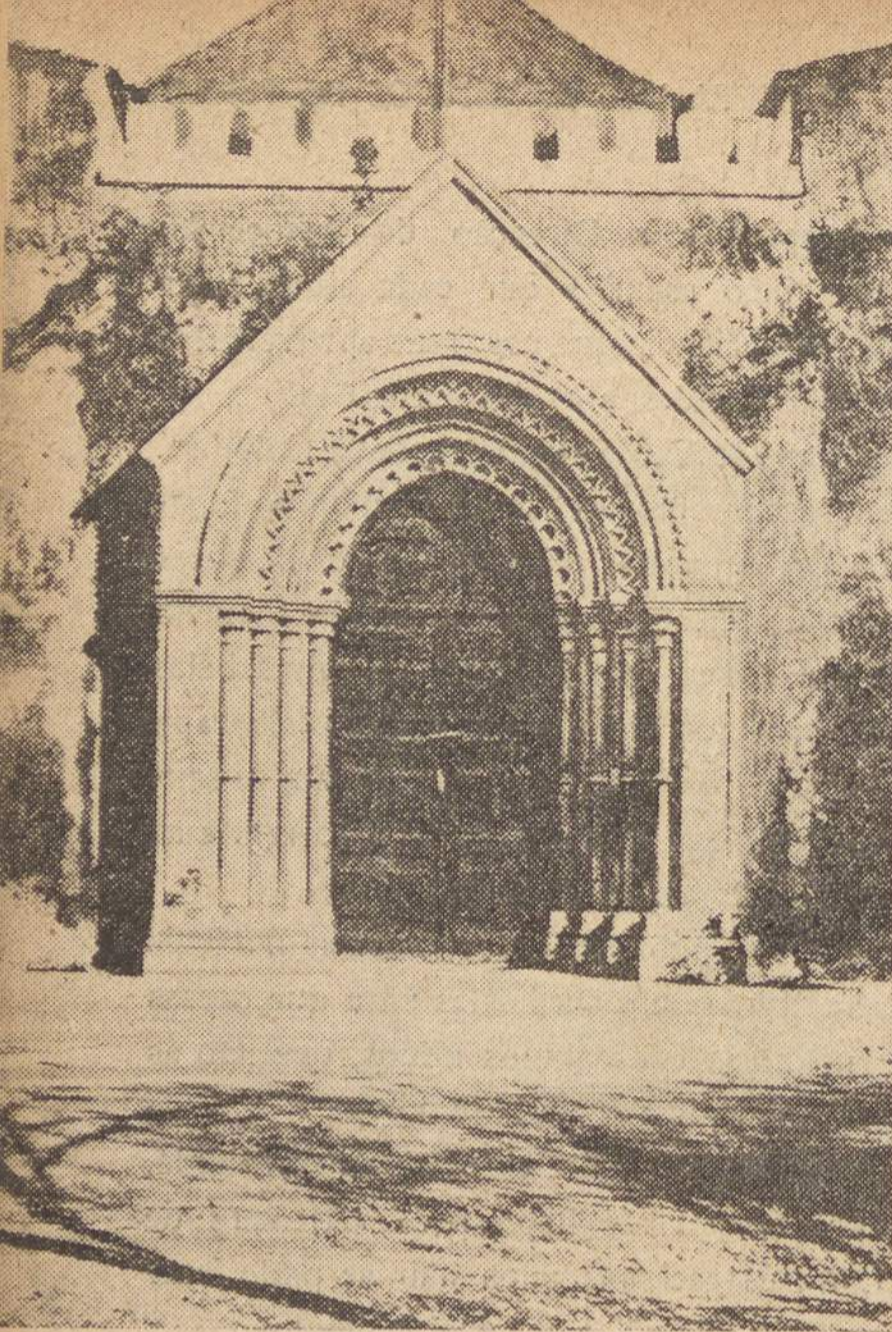


SANTARÉM — Torre das Cabaças

SANTARÉM

vai ser uma Cidade-Jardim

A URBANIZAÇÃO DO PLANALTO DE S. BENTO



SANTARÉM

Convento de S. Francisco

bro do Governo, cujas intenções foram admiravelmente compreendidas pela Câmara Municipal, a que dignamente preside o sr. António de Bastos.

Os esforços desta vereação, que tiveram o valioso patrocínio do ilustre chefe do distrito, sr. dr. Eugénio de Lemos, deram-nos, a breve trecho, o magnífico projecto de urbanização, que dentro de poucos anos será uma realidade.

O sr. António de Bastos, ilustre e dedicado presidente da Comissão Administrativa da Comissão Municipal de Santarém, teve a amabilidade de nos mostrar e explicar o admirável projecto de urbanização daquele planalto, concebido pelo architecto sr. João António de Aguiar, que mais uma vez revelou o seu bom gosto e a sua alta competência.

A Câmara Municipal foi feliz na escolha do grande architecto; o architecto, por sua vez, foi feliz no seu projecto.

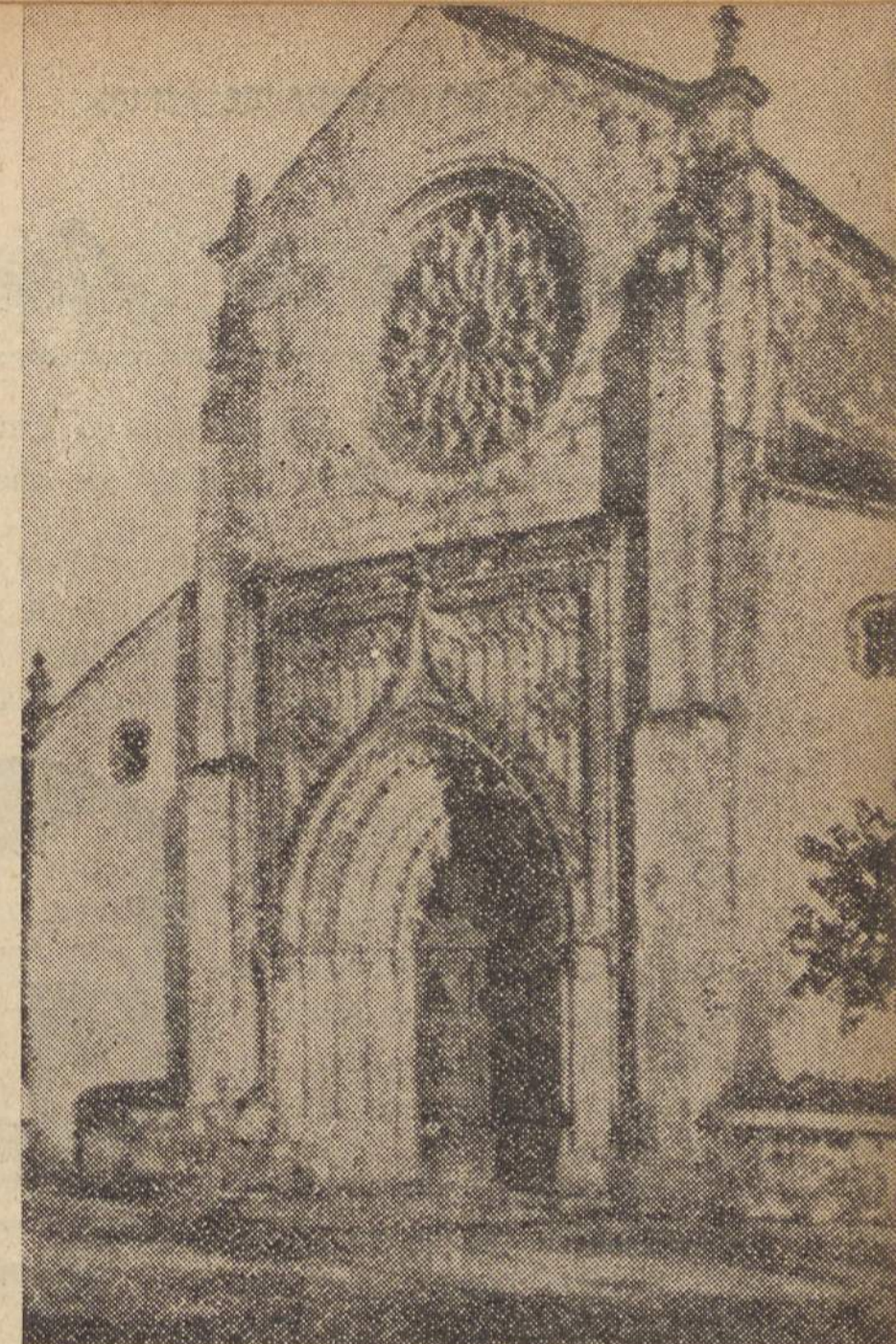
Abrindo em leque, cujos extremos tocam, dum lado, na velha igreja das Claristas, e do outro no grandioso edifício do Liceu, o bairro forma um semi-

círculo, dispondo as suas cinquenta e seis moradias, que serão construídas ao bom gosto português, e tanto possível com as características ribatejanas, e os seus estabelecimentos industriais e comerciais, etc. em quatro faixas concêntricas, separadas por largas ruas devidamente arborizadas.

A entrada para o novo bairro, far-se-á pela Avenida de Santa Clara, já existente, e pela Calçada de Santa Clara, no cimo da qual se encontrará uma rampa em S de dez metros de largura, acessível a veículos e cortada por uma ampla escadaria.

O novo liceu ficará numa larga faixa de terreno. A fachada do edifício dará para a rua que liga o bairro directamente à cidade, as trazeiras deitam para o miradouro de S. Bento, donde se desfruta uma vista que rivaliza com a das «Portas do Sol».

O miradouro será utilizado não só pelos alunos como também pelo público. Além dêste, será também construído um outro miradouro, no local onde existe o depósito da água, o qual será ajardinado, sendo a



SANTARÉM

Igreja da Graça

SANTARÉM vai ter um edifício próprio para o seu Liceu. A sua construção, orçada em quatro mil contos e obedecendo a todos os requisitos modernos, com a capacidade suficiente para a sua numerosa população escolar, será feita, brevemente, no planalto de S. Bento. À volta do belo estabelecimento de ensino, construir-se-á um bairro de linhas modernas, que será a Cidade-Jardim.

Tanto o Liceu como a urbanização do planalto de S. Bento, donde se domina um dos mais belos panoramas do país, devem as suas grandiosas linhas à iniciativa do sr. Ministro das Obras Públicas, notável homem de acção e espírito de artista.

O *Correio da Extremadura*, ao noticiar há pouco o grande melhoramento com que Santarém ia ser enriquecida, escreveu o seguinte:

«Mais de um ano se passou depois que o sr. Ministro das Obras Públicas visitou aquele local, planeando urbanizar esta colina, para que o santuário de Minerva não ficasse ali perdido no ermo, só animado pela tristeza bíblica dos olivedos.

O projecto de construir naquela zona um bairro que enquadrasse o novo Liceu, — já formado anteriormente, por ocasião da compra dos terrenos destinados àquele edifício, e cuja paternidade se deve à Comissão Administrativa da Câmara, da presidência do sr. Capitão Romeu Neves, a qual deliberara marginalizar com edifícios as ruas confinantes, — criou então maior alento por iniciativa daquele mem-



SANTARÉM

Vista parcial

construção de cimento armado revestida de plantas trepadeiras.

As moradias a construir, por iniciativa particular, obedecerão, no entanto, a plantas de vários tipos, patentes na Câmara Municipal, e que serão escolhidas como modelos para valorizar a estética local.

As ruas e alamedas que cortarão o novo bairro serão todas amplas, algumas delas com vinte metros de largura. Serão todas arborizadas, assim como a praça principal, o miradouro e todos os recintos públicos. Nos extremos das avenidas, que partem da praça central ficarão, portanto, o majestoso edifício do Liceu, o miradouro das águas, um espaço reservado a um outro grande edifício, que poderá ser a ambicionada Escola Técnica.

Santarém, linda capital do gótico, ficará assim, com este novo bairro, com a sua Cidade-Jardim, a cidade encantadora, nova, cujo modernismo condiz com a paisagem maravilhosa, cujo modernismo não precisou de sacrificar a parte antiga e histórica da primitiva Santarém.

Serão duas cidades irmãs, uma falando do Passado, outra proclamando as vitórias do Presente. Portugal velho e Portugal novo entender-se-ão, fraternalmente, em Santarém, sob a benção do céu incomparável e debruçados, a sonhar e a sorrir, no Tejo e na campina do Ribatejo.

Guilherme de Azevedo

Decorreu a 30 de Novembro o centenário do nascimento deste poeta de Santarém

Em 30 de Novembro completaram-se 100 anos sobre o nascimento dum poeta ilustre de Santarém, Guilherme de Azevedo, que foi também humorista afamado, tendo feito, sob esse aspecto, seu nome ao lado de Rafael Bordalo Pinheiro.

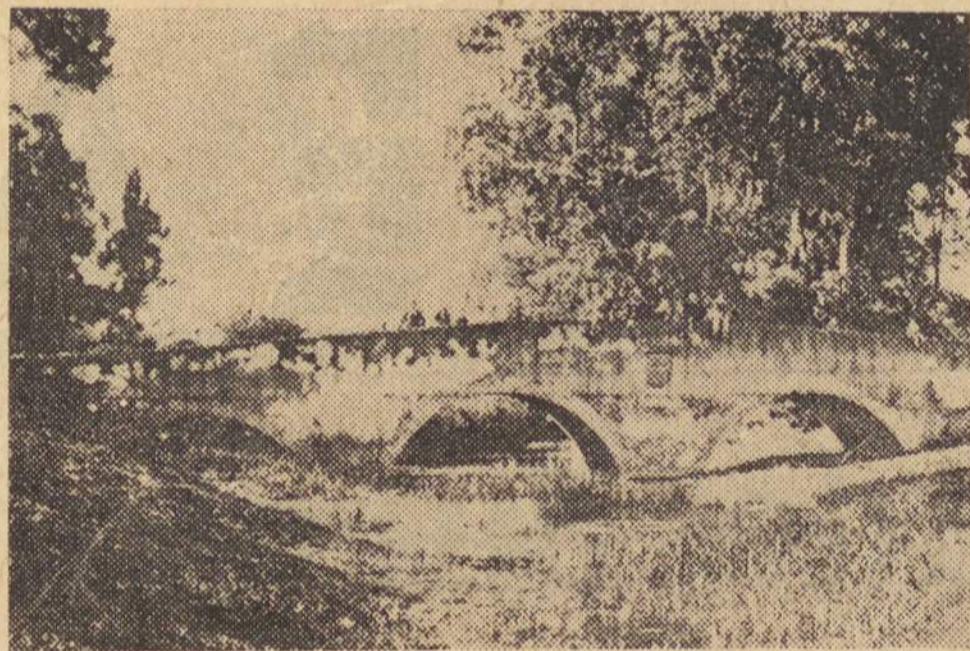
O poeta lírico das "Aparições" e das "Radiações da Noite" tem a sua obra culminante na "Alma Nova", de versos modelares, de intenção social. Foi, a bem dizer, um precursor de Gomes Leal e Junqueiro.

Poeta, humorista, jornalista e escritor de teatro, colaborou no *António Maria*, de Rafael Bordalo Pinheiro, e com Junqueiro escreveu uma peça "Viagem à roda da Parvónia", que só teve uma representação, pelo escândalo político provocado.

Faleceu em Paris a 6 de Abril de 1882. Santarém deu o seu nome a uma rua. E o "Museu Rafael Bordalo Pinheiro" no dia em que se completou o centenário do seu nascimento, abriu ao público uma interessante exposição bibliográfica e iconográfica, que trouxe de novo, à admiração e à lembrança dos portugueses, o nome e a obra de um grande poeta, que foi também um grande jornalista e um humorista de talento.



Guilherme de Azevedo



SANTARÉM

Ponte de Alpiarça na Ribeira

Paineis de azulejos nas estações de Caminhos de Ferro

Algumas estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estão guarnecidas de painéis de azulejos com monumentos e com figuras. Representam monumentos, trajes e cenas agrícolas da região.

Em cada estação destas, assim ilustrada na sua vida histórica e na actividade actual, o viajante, que passa, nos instantes rápidos do comboio, reconhece de forma sugestiva, em arte portuguesa, o valor espiritual e económico da povoação ou da zona geográfica ali representada.

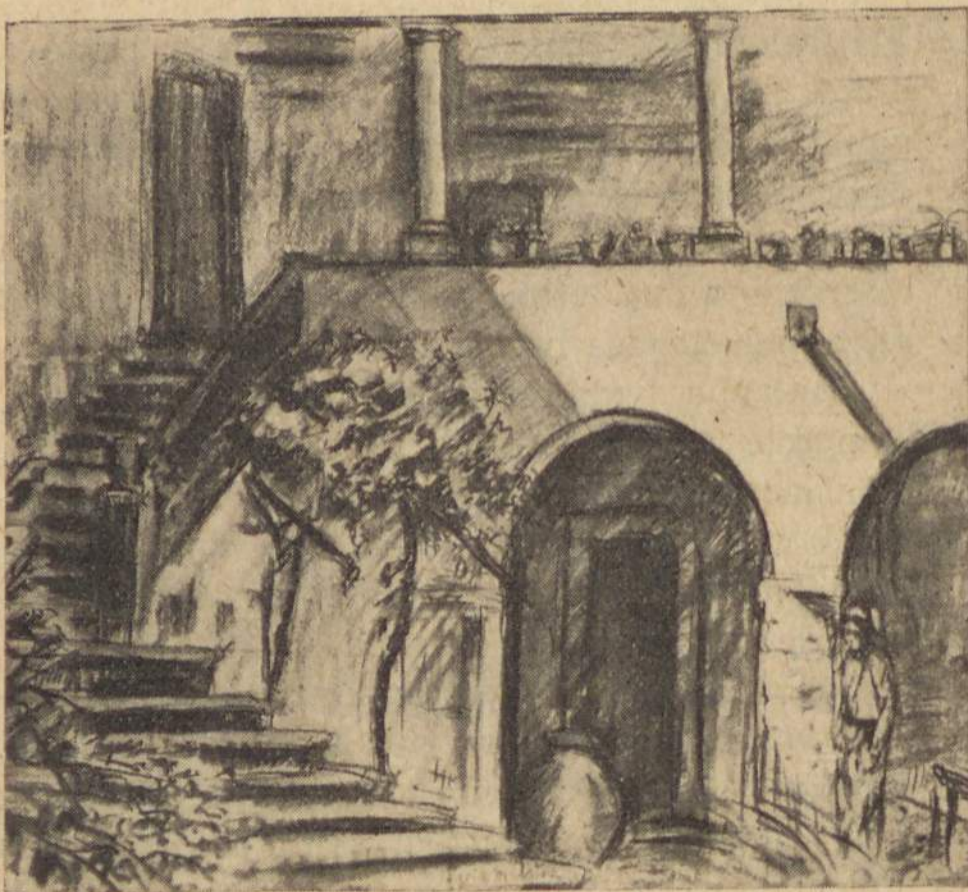
A série de estações ao longo do caminho até o Porto, até o Algarve, até o Minho, Trás-os-Montes, ou através da Beira, tôdas abertas nos brilhos esmaltados de azulejos elucidativos, formaria o melhor album de Portugal, ao ar livre das serras e das campinas.

Fica-se tão contente do refrigério artístico dos painéis, quando os encontramos após enfadonhos percursos de estação a estação, que nos causa pena a sua ausência em quasi tôdas as estações. Que presépio de adoração nos levantam, na alma cansada, essas pequenas e fugazes visões do tempo e da vida dos homens!

Não interessam as composições de sabor erudito e de complicada feitura. A história é simples na sua síntese representativa. A paisagem da Natureza não tem o artifício da mão do pintor. As actividades do trabalho e da vida rural harmonizam a beleza do movimento e a simplicidade espontânea das coisas e das pessoas. A passagem do comboio é rápida; os painéis devem estar tènicamente adequados à psicologia de quem os vê no instante que passam, ou nos curtos momentos da paragem.

Vila Franca, Santarém, Aveiro, por exemplo, aparecem retratadas nos azulejos das suas estações como aguarelas claras e límpidas, que maravilham de suavidade os viandantes extenuados da caminhada.

RIBATEJO PITORESCO



AZINHAGA — Pátio do século XVII — (Desenho do Dr. Faria de Castro)

Luiz Chaves



SANTARÉM

Princípio do Foral d'El-Rey D. Manuel

Agradecimento

A Direcção e a Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* desejam manifestar o seu melhor agradecimento às pessoas de Santarém que concorreram para a possibilidade da publicação deste número consagrado à linda e histórica capital do Ribatejo.

Muitas foram as pessoas que facilitaram a missão do nosso enviado a essa cidade e de entre elas desejamos salientar os srs.: António Bastos, ilustre presidente da Câmara Municipal; dr. José Henriques Barata, professor liceal dos mais distintos e director do «Ateneu»; dr. Faria de Castro, com cuja colaboração artística muito nos honramos, e Alfredo da Silva Leitão, digno presidente da Associação Comercial e proprietário do magnífico e moderno café «Scalabis», que nos poz em contacto com as mais importantes firmas comerciais de Santarém.

A todos, a nossa mais viva gratidão.

Museu Arqueológico

Próximo das «Portas do Sol», em frente da Torre das Cabaças, existe a antiga Igreja do Alporão, com sua portada curiosa, e, a encimá-la, uma janela aberta em rosácea.

E' um dos mais belos monumentos do século XIII, e o seu estilo faz-se notar como transição do romanico para o gótico.

Mas êsse monumento não deve ser apenas admirado exteriormente — no seu interior guardam-se preciosidades arqueológicas de grande valor, como pedras de armas, o tumulo de D. Duarte de Menezes, colecções de cerâmica, uma valiosa colecção de moedas.

O sr. Zeferino Sarmento, digno conservador dêste Museu, teve em bôa hora a idéa de criar um grupo de amigos, que reúne perto de 100 pessoas, as quais se esforçam por trazer ao velho monumento novos documentos do passado, com o fim de enriquecer mais a colecção existente.

A Câmara Municipal de Santarém tem contribuido muito para a valorização do Museu Arqueológico que, pelo seu valor de conjunto, é considerado pelo ilustre professor dr. Virgílio Correia, o segundo do país.

Almeirim e Alpiarça

No panorama soberbo, que se domina das «Portas do Sol», divisam-se, para um lado, o casario e o arvoredado de Almeirim, e, para o outro lado, a silhueta, levemente esfumada, de Alpiarça.

Tanto Almeirim como Alpiarça tentam a nossa visita. Quem puder, ou quem se demorar em Santarém não deve perder a oportunidade de visitar essas duas pitorescas vilas, de intensa vida agrícola e de aspecto convidativo e risonho.

Almeirim é a pátria das laranjeiras, de frutos doirados. Tem lindas quintas. D. João I mandou construir ali um palácio. E no palácio dos Condes de Sobral encontra-se um admirável presépio de Machado de Castro, que merece ser visto.

O passeio a Alpiarça oferece também encantos. Ali residiu José Relvas, que na «Casa dos Patudos» colleccionou pinturas de indiscutível mérito e numerosos objectos de arte.

Higiene e Profilaxia nos Caminhos de Ferro

Pelo Coronel LÓPES GALVÃO

Eng.º Inspector de Obras Públicas

Os serviços de saúde das Empresas ferroviárias adquirem dia a dia maior importância pela influência que, indirectamente, exercem na economia e eficiência da exploração.

Nos tempos primitivos dos caminhos de ferro, os serviços de saúde quasi se limitavam a ter em ordem as ambulâncias que haviam de ir em socorro dos feridos nos accidentes resultantes dos descarrilamentos e dos choques, infelizmente, então bastante frequentes.

Mas os serviços de sinalização aperfeiçoaram-se; o pessoal ganhou pericia; a linha tornou-se segura e os accidentes ferroviários são hoje, felizmente, incidentes raros na exploração normal das linhas.

Os aparelhos cirúrgicos enferrujam-se nas ambulâncias; os medicamentos e os desinfectantes tornam-se sedijos nos frascos, e os próprios veículos são esquecidos nos locais onde estacionam.

Mas os serviços clínicos é que não pararam na sua acção bemfazeja. Passaram a dar assistência médica ao pessoal mórmente àquele que pelo seu fraco salário, não podia recorrer à medicina cara.

As administrações montaram consultórios onde os doentes afluíam para receber curativo conveniente, ou salvo-conducto que os dispensava do serviço no impedimento por doença.

Quantas vezes êsses salvo-conductos, nos tempos ominosos, não serviram para os seus portadores poderem, com salário garantido, arengar às massas, propondo menos horas de serviço e maior remuneração de trabalho, incitando à greve como meio de descansar uns dias sem correr o risco de perder o vencimento!

Na etapa seguinte do aperfeiçoamento dos serviços clínicos e de uma mais perfeita assistência ao pessoal, passou-se do tratamento dos doentes às medidas preventivas para a defesa da saúde dos sãos.

Inspecções a dormitórios, visitas sanitárias às habitações, desinfecções cuidadas dos locais de serviço, ou das residências dos empregados iam melhorando as suas condições higiénicas. Hábitos de limpeza, de

asseio e de hygiene eram recomendados quando não impostos aos mais refractários. Instrucções, palestras, conselhos; de tudo se lançava mãos para educar.

Nesta fase da melhora dos serviços, as administrações sòmente garantiam casa aos empregados que tinham de estar sempre prontos para o serviço. Os outros, a grande massa, havia de prover-se à sua custa de casa de habitação para si e para os seus.

Mas os salários não comportavam casas em boas condições; daí a necessidade que surgiu da construção de bairros higiénicos destinados ao pessoal. As empresas foram levadas a construir alojamentos cada vez mais numerosos para os empregados mais desprovidos de recursos. Êsses bairros, sujeitos a vigilância constante, podem manter-se e mantêm-se, graças aos esforços do pessoal de saúde, nas melhores condições higiénicas, e são dotados, muitas vezes, com instalações de estudo, como bibliotecas, ou de recreio e prazer como cinemas, salas de jogos, salas de reuniões, casas de bilhar, etc., tudo contribuindo para elevar mais e mais o nível moral dos empregados.

Muitas administrações não só garantem a casa como oferecem uns palmos de terra onde o empregado gasta as horas de descanso por forma agradável e proveitosa. A ferramenta é guardada em barraca apropriada e o operário tem assim com que se entreter sem arruinar a saúde, prejudicar a família, ou ser arrastado para actos reprováveis.

Nas medidas preventivas para a defesa da saúde do pessoal, as administrações gastam por vezes verbas importantes, mas que revertem sempre em assinalado benefício das mesmas.

Temos presente um relatório da administração dos Caminhos de Ferro Sul Africanos onde se lê que a administração empregou, no último ano, 150 toneladas de petrólios brutos na defesa antimalárica e forneceu ao pessoal cerca de 15 toneladas de insecticidas.

Os drenos à superfície para enxugo de pântanos somaram cerca de 7 quilómetros!

E os drenos de profundidade 800 metros. Enor-

mes áreas de depressões de terreno, onde as águas da chuva se acumulavam, foram aterradas e em muitos casos plantadas de árvores apropriadas que se contavam por muitos milhares.

Os resultados da campanha antipalustre conseguidos com tais medidas são palpáveis. Assim, nas linhas do Natal, de 822 casos registados em 1932, veio-se para 13 registados em 1937.

As portas e as janelas dos escritórios foram postas à prova de mosquitos, e as residências do pessoal defendidas por igual forma. Onde necessário, os serviços de saúde da administração ferroviária dão as mãos aos serviços sanitários do Estado, e, por vezes, até aos proprietários confinantes das instalações do caminho de ferro para, numa acção comum, defenderem a saúde do maior número. São notáveis as reuniões anuais que os médicos sanitários dos departamentos do Estado fazem para apreciarem os resultados colhidos no ano decorrido e assentarem nas novas medidas a adoptar para uma acção cada vez mais eficiente.

* * *

Postos em ordem os serviços de assistência ao pessoal passaram os serviços de saúde, numa evolução cada vez mais meritória, a olhar também pela saúde dos passageiros que bem merecem, como os empregados ferroviários, ser tratados com carinho.

Como estamos longe daqueles tempos em que, para uma necessidade urgente do passageiro em trânsito, tinha de se aguardar a chegada à primeira estação, por vezes bem afastada, sendo então encurralado em estreito cubículo que o escondia até à estação seguinte!

As administrações melhoram incessantemente o material; e hoje, a última palavra em carruagens são as que recebem o ar, a luz e o calor condicionados, por forma a proporcionar aos passageiros conforto extremo. Que haja frio excessivo ou calor sufocante no meio em que o comboio desliza, a temperatura dentro da carruagem, controlada pelo condutor do comboio a cada instante, mantem-se dentro de limites prefixados.

O ar entra coado por filtros e é renovado sem que ocasione correntes incómodas e perigosas. A luz do exterior passa através de persianas cuja abertura o passageiro regula à vontade.

Carruagens há que além de cómodas camas oferecem casa de banho que permitem desinfecção adequada. Em compartimento especial encontra-se água potável, passada por filtro de confiança. Repetidas análises dão ao passageiro a garantia de que essa água não sofre inquinação: pode beber-se com confiança.

E como nos comboios só não viajam os que não podem deslocar-se, não sendo possível a selecção de passageiros, entram nas carruagens pessoas tuberculosas, sífilíticas, leprosas, pessoas enfim, capazes de contaminar o ambiente e tornar perigosos os compartimentos que assim recolhem os germes patogé-

nicos. Para remediar este mal e fazer face ao perigo, os serviços de saúde montaram a desinfecção sistemática e periódica das carruagens.

Na África do Sul as carruagens que transportam os indígenas das minas são rigorosamente desinfectadas no termo de cada viagem. Assim se conseguiu reduzir ao mínimo os casos de pneumonia infecciosa que tanto afligiam os pretos e tantas baixas causavam neles.

As carruagens dos brancos são igualmente desinfectadas e quando se sabe que determinado passageiro é portador de doença contagiosa redobra-se de vigilância e isola-se cuidadosamente o compartimento onde viaja para ser convenientemente desinfectado. As roupas de cama são todas desinfectadas em auto-claves e os sacos que as contêm somente se abrem à vista do passageiro que há-de utilizar as roupas.

* * *

Cremos que em matéria sanitária e de defesa de saúde, quer do pessoal ferroviário que serve o público, quer do público que se serve do caminho de ferro, nada mais será preciso fazer por agora. Mas as administrações ainda têm de ir mais longe em matéria de comodidades a proporcionar ao passageiro e de facilidades a dar à mercadoria para que os caminhos de ferro recuperem aquele prestígio que fez deles "a mais poderosa alavanca do progresso."

Muito se argumenta, em defesa da camionagem, com a vantagem de embarcar e desembarcar junto da porta da habitação e em tornar e deixar a mercadoria junto do armazem. Nós supomos que cedo virá o dia em que o passageiro — referimo-nos ao passageiro de longo curso que paga passagem avultada — encontrará ao chegar à estação do destino, nas grandes cidades, cómoda camionete que o vá deixar em sua casa pouco importando que ele vá para perto ou para longe da estação. E pela mesma forma essa cómoda camionete poderá recolher os passageiros que se propõem tomar comboio, no centro da cidade, conduzindo-os à estação sem aumento de custo, ou para melhor dizer com o custo desse serviço compreendido na tarifa.

Nesse dia a vitória será certa para o caminho de ferro. Quem se aventurará, por exemplo, a fazer uma viagem de Lisboa ao Porto encaixado em exíguo fauteuil que não permite que o ocupante se levante sem dar com a cabeça no tejadilho ou saia sem incomodar o vizinho que vai imobilizado nas mesmas condições, sem poder chegar à janela, conversar com o amigo, e, até, em casos de apuros, sem poder sair deles? Quando os caminhos de ferro voltem a dominar a situação, o passageiro seguramente preferirá o meio mais cómodo de realizar a viagem que é o comboio. O caminho de ferro voltará a ser o grande órgão dos transportes só suplantado pela aviação em matéria de correrias, que não de comodidades.

Notas de viagem

Do Cantábrico ao Mediterrâneo

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

II

N A fronteira francesa, as formalidades foram reduzidas à sua mais simples expressão. De quatro malas, a funcionária aduaneira, que me perguntou se eu tinha alguma coisa a declarar, só, muito por alto, me viu uma.

Hendaia continua sendo a mesma cidade tranquila, aceada, clara, que dispõe bem o viajante que entra em França e o prepara para a parada de encanto que é depois o desfilar pitoresco das vendas elegantes que debruam a luminosa Costa de Prata, até Baiona. A primeira cidade francesa, em que se pára, não disfarça a vizinhança pouco tranquilizadora de um país pouco tempo antes em guerra. Alguns prédios ainda apresentam vestígios de metralha. Nas ruas nota-se muita gente espanhola, sem contar com um grupo de mulheres que, conduzidas por guardas franceses, voltam, com as suas trouxas, para a pátria, encaminhando-se para a ponte internacional.

Mas muitos espanhóis continuam na cidade, onde se estabeleceram em lojas cujas taboletas revelam claramente a nacionalidade dos proprietários. Passos adiante, no principal bulevar de Hendaia, largos cartazes anunciam certo comício comunista que se efectuará metros mais adiante numa loja que, em grandes letras, declara ser ali a sede do partido. Na grande estação ferroviária, alongam-se numerosos vagões descobertos, cada um tendo em cima um automóvel ou uma camioneta cinquenta por cento destruída. O estado em que a maioria se encontra não nos deixa ilusões a respeito da sorte daqueles que os conduziam.

Um confortável combóio, onde as primeiras e segundas classes são comuns, leva-me rapidamente, ao longo da radiosa costa basca, até Baiona, de onde, após reconfortante almoço no restaurante da estação, passo para o expresso dos Pireneus.

Lourdes está cada vez mais desenvolvida, mais pitoresca, mais bela. Nas ruas, de onde retiraram as decorações ha pouco servidas para a imponente procissão de «Corpus Christi» que horas antes desfilara, acotovela-se gente de todas as nacionalidades, ouvem-se os mais diversos idiomas. Estão pre-

cisamente, nessa altura, na cidade favorecida pela Virgem, duas grandes peregrinações: uma holandesa, outra belga. E os peregrinos, que se encaminham para a majestosa basílica que ergue as suas torres de mármore na margem de lá do «gave» de Pau, ainda agitado com os últimos desgelos, são de momento a momento distraídos pelos reclamos das agências turísticas, que lhes oferecem, em cómodas condições, a visita, em auto-carro de grande luxo, aos píncaros mais deslumbrantes dos Pirenéus; a ascensão, em funicular, ao Pico do Jer, onde, à noite, se acende gigantesca cruz eléctrica; ou a subida, em teleférico, até o agudo píncaro do Beout.

De um lado e outro das movimentadas ruas, abrem-se sucessivas lojas de objectos religiosos e de recordações de Lourdes. Muitas delas são pertencas de judeu, que depois de terem vendido o Mestre, por 30 dinheiros, todos os dias lhe negociam a imagem, por 30 francos...

E, quando a noite cai, todos os elegantes contornos da basílica se desenhavam com lâmpadas. A imagem da Virgem resplandece, entre as árvores da esplanada, à luz de potentes focos. Outro foco faz surgir, como suspenso nos ceus, o crucifixo, de marfim, do Calvário visinho. Depois, o recinto povoa-se de luzinhas. Começa a procissão das velas. E, na noite, acompanhado pelos acordes do órgão amplificado pelos auto-falantes escondidos entre as árvores ou nas cimalthas das cantarias, uma multidão em boa ordem canta o «Avé», em francês, em holandês, em alemão.

É também na língua de Hitler que, na manhã seguinte, um sacerdote de puro tipo ariano, no pulpito descoberto, colocado junto à gruta das Aparições, prega a uma multidão de católicos da sua raça.

Visito a casa em que viveu Santa Bernardette, a pastorinha a quem a Virgem apareceu. A habitação é escura, poeirenta. As recordações, já com meio século de existência, acumulam-se detrás de rédes de capoeira. A casa está cheia de turistas e de peregrinos. Cheira à cêra das velas que ardem junto da cama, que foi da piedosa pegureira. Cheira também ao charuto dum gordo alemão que, de havano entre os lábios e panamá enterrado no crânio, assim profana o sacro recinto. Creio que, assim

como os grandes prelados só se descobrem ante Deus, êste filho do Reich só tira o panamá ante Hitler...

Pouco passos adiante, a gótica igreja do Sacré Coeur cobre-se de crepes para as exéquias pelas vítimas do «Phoenix».

Ao entardecer, subo, no ascensor, ao museu instalado no velho castelo que, como outras fortalezas, tem a sua lenda da truta que uma ave deixou cair, na altura em que os habitantes estavam cercados e que êstes imediatamente fritaram e, com o último bocado de pão que lhes restava, enviaram ao inimigo para prova de que a ideia de pretender vencê-los pela fome era baldada. E os convencidos e ingênuos sitiante comeram a «sandwich» e levantaram o cêrco. Bons tempos êsses em que os únicos bombardeamentos aéreos a recear eram os de passarinhos, presenteadores de trutas...

O museu do castelo é um curioso repositório folclórico da terra bearnesa, de um pitoresco e personalidade inconfundíveis, pois o Bearn forma um «cocktail» em que se confundem, numa mistura singular, os restos da Espanha com os princípios da França.

Dos terraços, de onde se disfruta pitoresca paisagem, extensa de muitas léguas, para cada ponto cardeal que nos voltemos, vemos em baixo a cidade, entre a qual, coleia o riô. À roda, ondulada moldura de montanhas, que, junto de nós, bem desenhada mesa circular de mármore identifica, orientando-nos e dizendo-nos não só como se chamam os montes que temos ante os olhos, como também as terras que para lá das brumas se ocultam. Essa mesma mesa indica em certo ponto, que nessa direcção, a mil e duzentos e tal quilómetros está Lisboa, recordação essa que não deixa naturalmente de ecoar gratamente no nosso espírito patrioticamente lisongeados.

Noutro terraço, alinham-se engraçadas miniaturas de edifícios bearneses, de arquitectura característica: igrejas, granjas, palácios, castelos, solares, etc, todos êles com portas por onde apenas poderiam entrar bonecos de um dedo de altura. Tal cidade em miniatura não está ali apenas para recreio dos olhos. Construiu-a certa sociedade protectora de pássaros, e, as casinhas outras coisas não são que abrigos para as aves que, ao cair da tarde, invadem as minúsculas portas e janelas e lá dentro se acoitam e abrigam em seus ninhos.

Chovia quando o largo ascensor nos restituiu à cidade, de parçaria com umas duas dezenas de visitantes, na maioria alemães. No decurso da presente viagem, tive ocasião de concluir que a maior percentagem de turistas que, à hora actual, passeia pela Europa é de raça germânica.

Não deixei Lourdes sem assistir à cerimónia sempre impressionante da benção aos doentes, desta vez ministrada aos enfermos da peregrinação holandesa, reunidos na esplanada da Basilica.

O combóio eléctrico da linha de Baiona pára em Toulouse, estação imensa onde se enfeixam linhas de diversas procedências. Enquanto aguardava o rápido de Bordéus, que me levaria a Marselha, entre os muitos combóios que antes disso entraram na gare, chegou um com algumas carruagens de 3.^a classe, destinadas a Hendaia e repletas de civis, guardados por soldados franceses. Êsses civis falavam espanhol e não foi difícil nêles adivinhar os vencidos da última guerra, fugidos para o país visinho e agora recambiados à nação de origem.

Há que confessar que, dos rostos que se amontoavam às janelas das carruagens, não se extremava um só que se recomendasse pela sua simpatia.

Meia hora depois, o rápido de Bordéus levava-me em direcção ao Mediterrâneo, distante dali ainda algumas centenas de quilómetros. Grandes estações como Carcassone, Narbonne, Béziers, Sète estavam, àquelas horas da noite, quási desertas.

Quando o dia rompeu, o combóio já corria sobre as calhas da antiga P. L. M. que Montépin celebrou e que a actual Societé Nacional de Chemins de Fer, que reúne presentemente tôdas as companhias ferroviárias de França, ameaça fazer esquecer.

Para além de Arles e já não longe de Marselha, brilha enfim as águas azues do cada vez mais afamado Mediterrâneo. Pouco depois, o expresso, escolhendo sem hesitar, entre um enleado de calhas e de agulhas que cosem as mesmas linhas, a via que lhe interessava, enfiou no imenso hangar de ferro da estação de S. Charles e parou ao longo duma das inúmeras plataformas da imensa gare.

Um «porteur», falando como o Raimu, das fitas, apoderou-se-me das malas. Estavamos em Marselha.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assignante que coleciona desde o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

≡ ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ≡
≡ PELA COMISSÃO DE CENSURA ≡

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Mártir e Heroi

VÃO-SE conhecendo a pouco e pouco os promenores do suicídio do comandante do «Graf Spee», acto heróico, salvador do antigo prestígio da marinha imperial alemã. O seu gesto tem uma beleza inconfundível, e é essencialmente germânico, — o chefe manda, faz-se; embora, no íntimo, se discorde. Pôvo educado no culto do Chefe, concordará com a atitude do comandante Langsdorff. Para que fique arquivado nas nossas colunas este nobre e acto mártir do comandante Langsdorff, fazemos uma síntese dos acontecimentos, que motivaram tal.

Quando o «Graf Spee» tentava atacar um «combóio» de navios mercantes, surgiram três cruzadores britânicos, que embora em manifesta inferioridade de material, conseguiram os seus fins, pondo o cruzador de algibeira alemão fora do combate, e obrigando-o a refugiar-se em porto neutral, o de Montevideu, para não ser totalmente destruído.

Aproveitando esta disposição do Direito Internacional, a bordo do cruzador alemão trabalhava-se afanosamente na reparação das muitas avarias, trabalho este, no qual até os feridos compartilharam. Ora decerto, não era intenção do comandante alemão, sujeitar a sua tripulação a um exaustivo trabalho, para depois afundar, por suas próprias mãos, a unidade que comandava. Entretanto, fóra das águas territoriais uruguaias, uma poderosa esquadra aliada, aguardava o momento de liquidar o corsário, pois sabiam de antemão, que a sua permanência seria dumas escassas horas. Assim, perante um dilema de vida ou morte, o comandante alemão aguardou as ordens do seu Almirantado, disposto todavia, a honrar a marinha alemã. Porém... uma ordem do dictador alemão, manda afundar o couraçado. Competia-lhe obedecer. E assim fez, cumpriu a ordem. Afundou a sua unidade de guerra, ordenou o salvamento dos oficiais e marinheiros, preencheu todas as formalidades exigidas e após isto, suicidou-se. Fê-lo, enrolando-se na sua bandeira e ostentando no peito a Cruz de Guerra Alemã. Antes, havia-se despedido de todos os seus subordinados, com aquele aprumo e rigidez de germano. Morreu como um Mártir e Heroi! Assim o compreendeu todo o mundo, inclusivé a própria Inglaterra, que enviára ao seu funeral um representante. Não fôsse a palavra «gentlemen» de origem inglesa...

A dança dos papeis

O «Diário do Alentejo» aparece com uma transcrição do «Demócrata» de Aveiro, que a propósito do papel, diz assim:

«O papel continua a subir vertiginosamente.

Desde 1 do corrente que todos os papeis custam mais dinheiro. Depois do conflito Europeu, esta é a terceira subida e dizem as papelarias que não ficamos por aqui...

Como é, pois, que a imprensa, principalmente da província, há-de viver?

Ainda se todos os assinantes pagassem as suas assinaturas vá;

mas há muitos que julgam que o papel e a tinta nos vêm do céu aos trambulhões!»

A situação, como se vê, é gravíssima. Tão grave que desconfiamos bem que parte da imprensa regional não se poderá agüentar no balanço.

Comnosco acaba de suceder isto: tendo feito uma encomenda de papel há três meses por determinado preço e a entregar em princípios de Novembro, a casa que no-lo devia fornecer não só faltou ao combinado, como nos exige agora quasi o dôbro por que o ajustámos, alegando estar dentro das cláusulas estabelecidas — «sem compromisso de entrega e de preço».

Ora isto é, positivamente, um assalto dos mais descarados, dos mais infames, dos mais revoltantes.

Arre ladrões!

Assim, dêste modo, desta maneira, como se pode viver?

E ainda a guerra não principiou!...

Mas deixa estar que largos dias têm cem anos...»

Mas tenham paciência os senhores que lidam e negociam com papeis que são unicamente os culpados.

A verdade sobre papeis é esta:

As pobres fábricas (isto não é reclame) foram obrigadas a vender a sua existência. Os retalhistas trataram de encher os armazéns que ficaram a abarrotar de papeis; vai d'ái ao dispois, as tipografias que tinham alguns vintens começaram também a armazenar. Apareceram os melicianos que começaram também a encher as trapeiras de papel, etc.; etc.; etc..

Conclusão:

As fábricas começam a fabricar, e, evidentemente tiveram que aumentar os preços em virtude da respectiva pasta ser paga em coroas suecas e outras divisas estrangeiras, e agora, aparecem os papeis por preços elevados.

Quem ganhou?

Os armazenistas é que estão de grande!...

A estrada marginal Lisboa-Cascais

DEVIDO à construção da estrada marginal Lisboa-Cascais começou já a ser deslocada para o Norte a linha férrea da Sociedade Estoril. Como oportunamente informámos, essa deslocação será feita na extensão compreendida entre a Cruz Quebrada e Alcântara, para que a estrada siga ao longo do rio.

Assim, no dia 16 de Dezembro, ficaram concluídos estes trabalhos entre Belém e Bom Sucesso, os quais provocaram modificações na marcha dos combóios, cujo movimento teve de ser feito apenas pela linha ascendente.

O trabalho de mudança da linha aérea condutora de energia foi de execução difícil, visto que a chuva impossibilitou os operários de trabalharem com um cabo carregado a 1.500 voltios, sob os efeitos do mau tempo. Oportunamente, será transferida para junto do novo trôço a linha ascendente.

Os trabalhos, nos quais se ocuparam mais de duzentos trabalhadores, foram dirigidos superiormente pelos srs. eng.^{os} Bual e Cancela de Abreu e pelo encarregado da via, sr. Carlos Raposo.

Seguir-se-ão os trabalhos para a mudança dos troços, possivelmente, de Belém a Alcântara.

Para ajuizar

NÃO sejamos apenas amáveis com os estranhos, é preciso sê-lo também com as pessoas com quem se está em comunicação diária. As famílias verdadeiramente unidas, e por conseguinte verdadeiramente felizes, são geralmente aquelas cujos membros têm a delicadeza — poder-se-ia até dizer elegância — de saberem ser gentis uns com os outros.

Vida Ferroviária

Um funcionário exemplar

É com plena satisfação que *A Gazeta* regista nas suas colunas a notícia de que o sr. José Júlio Gouveio, chefe dos Serviços de Exploração de Campanhã, acaba de obter a classificação de mérito no exame há pouco realizado para chefe de 2.^a classe.

Funcionário distinto ao serviço da C. P. tem demonstrado no desempenho das suas funções uma admirável competência profissional e, nos vinte anos decorridos da sua efectividade nessa movimentada estação do Norte, tem sempre merecido a consideração dos seus superiores, a estima dos colegas e a simpatia do público com que trata.

Júlio Gouveia, ornamento valeroso da classe ferroviária e justamente deveras considerado, foi um dos fundadores da prestimosa colectividade «A Previdência do Ferroviário Reformado», com sede na capital do Norte e, durante dois anos, presidente da Direcção.

Cabe, a propósito, dizer aqui que esta instituição mutualista tem tido a regê-la uma administração proba, activa e de grande alcance social. A ela se deve, entre outros benefícios, a criação do Bairro Económico, em Campanhã e uma elevada cifra — cêrca de 6.000 contos! — de subsídios na reforma, já liquidados. Se tivermos em conta que, desde a data da sua fundação relativamente recente, em 1931, foi adquirido o esplêndido edifício da sede, na Rua Chã, e que além das importância dispendidas em pensões, contam com um fundo de reserva de perto de 3.000 contos facilmente se poderá avaliar quanto é progressivo o seu desenvolvimento e o que vale a excelente administração dessa colectividade ferroviária que conta mais de 6.000 associados.

Um refeitório para pessoal

Apesar de não termos recebido convite, fazemos esta notícia, mas servindo-nos de revistas e jornais. Assim, no dia 23 de Outubro findo, foram inauguradas importantes instalações destinadas ao pessoal das oficinas gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, da Figueira da Foz, iniciativa de maior alcance da sua Administração, que demonstra dêste modo, maior empenho no bem-estar dos seus serventuários. Assim, ficaram os mesmos, possuidores dum excelente refeitório, dotado de amplas mesas com a capacidade para trezentos indivíduos.

A êste acto inaugural, foram assistir, os srs. eng.

Xavier Esteves, presidente do Conselho de Administração; Rogers Montagné, presidente do «Comité» de Paris; Secundino Branco Júnior, presidente do Conselho Fiscal e Horácio da Silva Saque, chefe dos serviços da tesouraria.

Os visitantes eram aguardados na estação, pelas entidades e altos funcionários da Companhia, em serviço na Figueira da Foz, srs. eng. Fernando Arruda, director dos serviços de exploração; eng. Almeida Henriques, José Vaz e João Ruivo, chefes de serviço; Alberto Alcântara Carreira, Celestino Pais de Sousa, dr. Frederico Nogueira de Carvalho, Mário Costa, dr. Júlio Gonçalves, António Marques Ramos, dr. Alberto Bastos da Costa e Silva, António da Silva Biscaia e Evaristo Correia, Mário Alves, José dos Santos Alves, representantes da Imprensa.

Após uma rápida visita às instalações das oficinas, onde, permanentemente, se empregam 250 operários, todos se dirigiram para o novo refeitório, o qual se apresentava vistosamente engalanado.

Ao cortar a fita simpólica, colocada na porta principal, o sr. eng. Xavier Esteves ouviu uma vibrante e prolongada salva de palmas, que coroou dêste modo o acto realizado.

Seguidamente o sr. eng. Fernando Arruda, chefe dos serviços de exploração, disse em rápidas palavras o seu grande contentamento pelo melhoramento que se estava a inaugurar: afirmando que a Companhia se não faz mais a favor do pessoal é porque não pode. Referiu-se à acção do Conselho de Administração e terminou dando ao pessoal esperanças de que outras regalias lhe seriam concedidas.

Fala em seguida, o sr. eng. Xavier Esteves, dizendo, que se encontrava satisfeita por assistir à inauguração do refeitório dos trabalhadores das oficinas, pois ao espírito é sempre grato constatar acções que sirvam para aproximar os homens e, prometeu que a Companhia dentro das suas possibilidades satisfará outras necessidades do seu pessoal que já lhe foram apresentadas pelo sr. eng. Fernando Arruda. Enaltecendo a disciplina e a vantagem de todos trabalharmos para um Portugal melhor, terminou no meio duma vibrante e calorosa ovação.

Começou-se então o almoço, que decorreu em franca alegria e em que tomaram parte 233 operários da Companhia.

De tarde, nos Escritórios, procedeu-se ao descerramento do retrato do extinto major de engenharia Joaquim Abranches, antigo Ministro das Obras Públicas, director e inspector principal da Beira Alta.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA As fábricas de Friedrich Krupp, Hanschal & Sohn e Schwartekopp, estão trabalhando presentemente para o fornecimento de 14 grandes locomotivas, dos tipos mais modernos, destinadas à Bulgária.

—Devido à nova expansão territorial do Reich, após as últimas anexações feitas, a organização oficial das Estradas de Ferro Alemãs emitiu um empréstimo de 500 milhões de Reichsmarks, destinados ao financiamento da construção de vias férreas e aquisição de material volante.

AMÉRICA A “Seaboard Railway” continua a fornecer-se de possantes locomotivas “Diesel”. Encomendou, agora, sete de alta velocidade, de 2.000 cavalos-vapor. Acrescentando esta nova remessa, à sua compra recente de duas mais, fica a “Szabord” à frente das companhias ferroviárias detentoras de tais locomotivas, pois fica possuindo 19 unidades, as quais perfazem um total de 38.000 cavalos-vapor.

As novas locomotivas destinam-se às carreiras aerodinâmicas entre Nova York e Flórida.

BRASIL Para facilitar a aquisição de material, destinado à construção do caminho de ferro de Corumbá-Bolívia, o Ministro da Viação conseguiu que o “Lloyd Brasileiro” fizesse um desconto de 50% nos fretes dos seus navios.

ESPAÑHA Foram inaugurados, com a presença do Ministro das Obras Públicas e autoridades madrilenas, os trabalhos de abertura do maior tunel do sistema ferroviário espanhol. Este tunel tem 7 quilómetros de comprimento e a sua construção tem lugar em Padronelo, perto de Zamora, do caminho de ferro de Zamora-Orense-Santiago-Corunha.

—No serviço de automotoras entre Madrid-Segóvia, Madrid-Escorial, empregam-se as de tipo “Renault”, que tem a capacidade de vinte lugares de 1.ª classe e sessenta e um de classe única (cinquenta assentos de frente e onze de lado).

—Ao que consta, o governo espanhol está construindo 750 novas locomotivas para atender às necessidades do tráfego ferroviário.

Estar-se-iam fazendo no grande centro ferroviário de Miranda do Ebro. Outras, seriam construídas em Bilbao, Barcelona, Beassim, Valência, El Ferrol del Cadilho e Cartagena.

Estará realizado no prazo de cinco anos.

—Desde o dia 20 do mês passado os comboios de mercadorias n.ºs 545 e 558 fazem serviço diário de passageiros, desde e até Medina, em 3.ª classe, que vinham realizando entre Cantalapiedra-Salamanca e vice-versa.

Na mesma data, os comboios de mercadorias n.ºs 546 e 557 passam a transportar diariamente passageiros de 3.ª classe, entre Salamanca-Medina e vice-versa.

O horário dos comboios é o seguinte:

ESTAÇÕES	Combóio 546	Combóio 558
Salamanca Saída	5,30	17,00
Moriscos	6,00	17,25
Gomecello	6,20	17,40
Pitiegua (Apeadeiro)	6,35	17,57
Pedroso.	7,00	18,15
Cantalpino.	7,30	18,40
Cantalapiedra.	8,10	19,30
Fresno el Viejo	8,25	19,50
Carpio	8,35	20,18
Campillo	8,53	20,38
Medina Chegada	9,15	21,00

ESTAÇÕES	Combóio 545	Combóio 557
Medina Saída	6,20	17,15
Campillo	6,48	17,43
Carpio	7,10	18,03
Fresno el Viejo	7,25	18,18
Cantalapiedra.	8,25	19,13
Cantalpino	8,55	19,43
Pedroso.	9,20	20,13
Pitiegua (Apeadeiro)	9,36	”
Gomecello	9,57	20,51
Moriscos	10,13	21,03
Salamanca Chegada	10,30	21,20

—A fim de tratarem de assuntos importantes relativos à reorganização dos Serviços ferroviários entre Portugal, Espanha e França, reuniram-se o mês passado em Madrid, na Séde provisória da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, os delegados dos três países srs. Engenheiros Pereira Barata e Azevedo Nazareth pela C. P.; Eng.º Jorge Paredes d’Almeida Henriques pela Beira Alta; Mr. Gaston Cloud pelo Wagon Ligts; Sr. Padeire e Lopes Trigueros pela Companhia de Oeste de Espanha, e Eng.º Garcia Lomas, Silvela e Gabriel Urigüen pela Companhia do Norte de Espanha.

Durante a sessão que se prolongou até às 7 horas da tarde foram abordados vários e importantes casos relativos aos futuros serviços que se projectam em França e Espanha, onde também ficou assente a recomposição de serviços de comboios para a próxima primavera.

Pròximamente se reunirá a conferência Franco-Espano-Portuguesa para tratar de ajustar as necessidades ferroviárias para os três países, sendo apresen-

tados nesta reunião os projectos dos trabalhos em preparação.

— O Director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, D. Javier Marquire, comunicou aos jornalistas que em breve se construirá uma nova estação ferroviária na cidade Oviedo modernizada e actualizada com todos os requisitos modernos cobrindo-se a trincheira da rua norte no fôso compreendido entre o tunel de Vega e a de Puente de La Argañosa.

ITÁLIA

Segundo Rádio Roma, a estação principal da capital do Império

vai sofrer importantes melhoramentos que estarão concluídos em 1941, ficando a ser a maior estação ferroviária do Mundo, com acomodações para cerca de 200 mil pessoas diárias cifra esta que se calcula ser o movimento quando da Exposição Mundial de Roma de 1942.

Os caminhos de ferro italianos estão a ocupar o lugar principal como os mais rápidos, tendo em vista a prova realizada pela locomotiva eléctrica "Breda", que no percurso de Roma e Nápoles atingiu a velocidade máxima de 203 quilómetros à hora.

ROMÉNIA

Já circulam para a Alemanha, por território ex-polaco, agora

anexado pela U. R. S. S., combóios de mercadorias, os quais se servem da nova linha férrea de Braseni. O primeiro combóio era constituído de sessente vagões e iniciou o seu trajecto no dia 5 do corrente.

Esta linha ferroviária só servirá para transporte de mercadorias em grande velocidade para a Alemanha. Estão projectados cinco combóios de mercadorias por noite, em direcção à Alemanha. Quanto ao serviço de passageiros para esta nova via, realizar-se-á depois das respectivas negociações.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Faustino, Ltd.».
VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «O padre Piedade».
MARIA VITÓRIA — 20,15 e 22,15 — «O Banzé».
APOLO — 20,30 e 22,30 — «O Grão de Bico».
COLISEU — 16 e 21 — «O salto da morte».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Cavalgada de amor».
OLIMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.
TIVOLI — Sempre estreias.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Ao que parece devem iniciar-se no princípio do próximo ano as obras para o abastecimento de água potável à cidade de Nova Lisboa, assunto a que já nos referimos.

O contrato para êsse fornecimento foi celebrado agora com a Companhia de Caminho de Ferro de Benguela e a Câmara Municipal daquela cidade contraíu o empréstimo destinado ao pagamento das obras.

— Foi autorizada a abertura dum crédito extraordinário na importância de 3.800.000.00 angolares, destinado às despesas a fazer com a reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda.

— Segundo informações diversas, sabe-se que está assegurado o abastecimento da Colónia de géneros e mercadorias, sem dificuldades, nas regiões não servidas por caminhos de ferro.

— Foi nomeado para exercer interinamente o cargo de director da Exploração do pôrto do Lobito e de Fiscalização do Caminho de Ferro de Benguela o engenheiro sr. Abílio António Tomada.

MOÇAMBIQUE

Os Caminhos de Ferro acabam de fazer a última experiência, nas suas oficinas gerais, dum guindaste, destinado a intervir rapidamente em qualquer acidente, que porventura possa suceder nas linhas. O referido guindaste é assente sobre um veículo de oito rodas, acionado a vapor e pode levantar uma locomotiva ou vagão, com o peso máximo de 76 toneladas. O peso do guindaste com os carros acessórios é de 134 toneladas.

A primeira experiência foi efectuada com um vagão de ferro, cuja tara é de 14.469 quilos, o qual foi, por seu turno, carregado com 40,5 toneladas de pedra britada. Efectuada a experiência a 7,5 de raio, os resultados foram satisfatórios.

Uma outra experiência feita com o mesmo vagão, utilizando a mesma carga mas em condições diferentes, elevando a 20 por cento mais a carga máxima normal, foi coroada de êxito.

Êste guindaste, segundo comenta o *Lourenço Marques Guardian*, sendo o de maior capacidade existente no mundo para a bitola de 1.061 — que é a do Caminho de Ferro de Lourenço Marques e das linhas da Africa do Sul —, é também o maior em grandeza existente em todo o hemisfério sul.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

VIII

DA IMPRENSA:

Relata-se que grande número de engenhos motorizados ficaram avariados nas estradas durante a marcha dos corpos de ocupação do exército moscovita. Os combóios sofreram atrasos de dezenas de horas e muitos deles não chegaram ao seu destino.

— A França está disposta a fazer certas concessões na Tunísia, provavelmente com vista a dar à Itália maiores poderes de fiscalização no caminho de ferro de Jibuti.

— O «Nuce Zurcher» sublinha que a aglomeração de combóios em Lublin é de tal forma, que o chefe da estação de Lublin recusa o acesso a combóios que transportam judeus.

— Os aviadores franceses, que durante a tarde efectuaram vôos de reconhecimento sobre território inimigo, informaram que o bombardeamento francês castigou, duramente as linhas e fortificações alemãs, especialmente duas pontes ferroviárias, onde vários combóios com munições foram destruídos, assim como importantes troços de linha férrea.

— Antes da publicação da nota de protesto soviética, observavam-se em Helsinki preparativos militares febris. Auto-camiões cheios de soldados deixavam a capital com destino desconhecido, combóios militares largavam na direcção de Leste, e na estação de Helsinki faziam o seu aparecimento sacos de areia.

— Seguiram para Sestroreck novos combóios com tropas e material de guerra.

— Em França, os carros de assalto e «tanks», são transportados, por caminho de ferro, até próximo da «frente» da batalha.

— Algumas das bombas lançadas pelos aviões soviéticos caíram nas proximidades da Estação Central dos Caminhos de Ferro de Helsinki, estilhaçando os vidros das janelas numa grande zona.

— A aviação soviética bombardeou, sem resultado, a linha de caminho de ferro entre Uttis e Kapish, 200 quilómetros a leste de Helsingfors.

— Na estação de Helsingfors acumulam-se as mulheres e crianças aguardando pacientemente a evacuação da capital.

Quando os aviões russos bombardeavam a cidade, uma bomba caiu perto da estação central, onde centenas de mulheres e crianças se preparavam para embarcar num combóio. As mulheres lançaram as crianças por terra e cobriram-nas com os seus corpos para as proteger dos estilhaços.

— Ao findar a sua viagem pelos territórios da Alemanha oriental, o dr. Dorpmüller, ministro da viação do Reich, falou acerca dos trabalhos realizados no domínio das comunicações e dos problemas a resolver para o futuro. Em meados de Outubro, a conclusão da nova ponte de Dirschau sobre o Vístula possibilitou de novo as comunicações directas com a Prússia Oriental. Entretanto, foram igualmente restabelecidas as comunicações ferroviárias entre a Alta Silésia e Gotenhafen (ex-Gdiniá). Este projecto é especialmente utilizado pelos combóios carvoeiros, cuja circulação é de importância máxima, sobretudo para a exportação para a Suécia. Já há, também, comunicações directas com a Rússia pelas duas linhas de Kaunas a Dünaburg e Smolensk, e via Posen-Kutno-Varsóvia. Para a transição da bitola alemã para a bitola russa, que é mais larga, e vice-versa, existe um número suficiente de vagões dotados de eixos permutáveis, o que é muito importante para o intercâmbio comercial entre a Alemanha e a Rússia. Para as comunicações com a Roménia via Lemberg, calcula-se que a nova ponte situada junto a esta cidade deverá estar concluída na primavera do próximo ano.

Existem também diversos problemas a resolver na construção de vias fluviais. Assim, o canal de Bromberg deve ser aberto ao tráfego dentro de seis meses. Este canal torna possíveis as comunicações para o Dniester e para o Dnieper e também entre os rios Vístula, Netze e Warthe. O canal de Adolf Hitler, na Alta Silésia, pode ser prolongado até ao Danúbio. O trabalho mais urgente é, porém, o da regularização do rio Vístula, que será efectuada o mais breve possível.

— Helsinki foi hontem bombardeada por duas vezes. Na primeira, os objectivos atacados foram o pôrto, a estação do caminho de ferro e as geradoras eléctricas.

— A rádio anunciou que se deu um descarrilamento perto de Sibiu, Roménia, que parece ter causado 22 mortos e 85 feridos.

Um combóio militar não conseguiu sustentar a marcha num declive e foi chocar com o para-choques, descarrilando em seguida.

— Os aparelhos russos tentaram alvejar a estação do caminho de ferro, mas não o conseguiram. Numerosas bombas caíram nas proximidades da estação provocando novos incêndios.

— A Rússia pagará ainda à Finlândia 120 milhões de marcos como indemnização pelas linhas férreas cedidas por aquele país.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Dezembro de 1899



Automovel-monopolio

O sr. Alfredo de Brito, constructor electricista, realisou ha pouco tempo uma viagem admirando os aperfeiçoamentos introduzidos nas viaturas automoveis e a generalisação que vae tendo no estrangeiro este novo genero de locomoção.

Tamanho entusiasmo despertaram estes modernos trabalhos, no seu espirito inteligente e activo, que a despeito da confessada repugnancia que lhe causam os monopolios, julgou ser proveitoso para a generalisação do novo systema de viação requerer em varias estações officiaes e em varias localidades a concessão de exclusivos da applicação de carros automoveis.

Não percebemos bem como S. Ex.^a, sendo, como é, illustrado, conhecendo o que se faz no estrangeiro, sabendo que ha já automoveis no paiz, ignore o que diz a lei sobre as estradas publicas e chegasse a crêr que lhe pudesse ser concedido tal monopolio. Por isso o requerimento feito no ministerio das obras publicas, pela direcção geral das obras publicas e minas e que já foi submettido á apreciação da junta ou conselho superior, não podia conciliar um unico voto favoravel.

Pela nossa parte, sentindo ter de combater a iniciativa do energico trabalhador sr. Brito, não podemos deixar de dizer que já consignámos o nosso parecer sobre o assumpto, aqui, no artigo do n.º 277 d'este jornal.

O monopolio do automobilismo não deve ser concedido a pessoa alguma, a systema algum, embora em circumstancias determinadas, em parte alguma do paiz, embora na mais reduzida extensão de azinhaga sertaneja.

É um systema de viação que se está desenvolvendo cada dia, por novos processos, por surpresas de novas descobertas; ninguem pode prever o que será amanhã, e conceder qualquer exclusivo, n'este caso, seria o maior erro administrativo, seria condemnar o progresso justamente nas suas manifestações mais brilhantes e mais successivas.

Ha dias foi presente ao sr. ministro das obras publicas uma representação dos operarios da industria de carruagens, protestando contra este pedido de monopolio.

Achamos uma superfluidade essa reclamação, por ser dos operarios carruageiros que passariam a fazer menos carruagens vulgares, mas mais carruagens de autolocomoção. Quem deve reclamar é o paiz, oppondo-se a que uma tão interessante conquista da mechanica moderna seja expropriada a favor individuo ou d'uma empresa.

Linhas Portuguesas

Carris de ferro de Lisboa. — Já está em Lisboa grande parte do material para installação da tracção electrica nas linhas d'esta companhia, dizendo-se que a primeira linha a construir será a directa de Algés aos Oliveas, pela Pampulha. Algum pessoal technico estrangeiro para a construcção já também chegou.

A este respeito diz o *Diario de Noticias* que a tracção não será aerea, mas subterranea.

Bem quizeramos confirmar esta noticia, porque assim o novo systema de tracção dos nossos tremvias seria um progresso para a capital. Mas infelizmente não é assim; o estimavel collega foi mal informado; a tracção é aerea, por cordelinhos ao longo e atravez das ruas, o que em vez de um progresso representa já hoje um retrocesso, visto que á um systema que vae sendo banido de todas as cidades, e *nunca* conseguiu implantar-se em capital alguma, no centro da povoação, pelos seus perigos e pessimo aspecto que dá ás ruas.

Viagens e Transportes

Sociedade «Estoril»

Desde o dia 8 de Dezembro o combóio n.º 504, do actual horário, passou a ter meio minuto de paragem na estação de Alcântara-Mar, para o serviço de passageiros.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo novo horário que entra em vigor no dia 1 de Janeiro, o «Sud» passa a sair às 13 e 25, levando uma carruagem para o Pôrto, que se desligará da composição na Pampilhosa para ser atrelada ao combóio 25 que sai da Figueira da Foz às 16 e 10 e chega ao Pôrto às 22. O combóio 223 passa a sair às 9 e 25, até Coimbra e, pela linha de Oeste. O 209 passa a sair às 19 e 10, até à Figueira da Foz e pela linha de Oeste. O 3 passa a sair às 9 e 20, até ao Entroncamento. O combóio que saía para Espanha às 13 e 25 passa a partir às 13 e 45, para Leste e Beira Baixa, e no Entroncamento desdobra, saindo o do Pôrto às 16 e 10 para chegar ali às 23 e 40. O que saía às 23 para Beira Baixa e Leste, passa a partir às 23 e 50. O «rápido» do Pôrto que chegava ao Rossio às 23 e 57 passa a chegar às 0,17, por ter de aguardar no Entroncamento o combóio de Leste.

Rápido Pôrto-Lisboa

Tendo-se verificado que nos anos anteriores o aproveitamento do combóio 52 (rápido da manhã Pôrto-Lisboa) é muito deficiente nos dias de Natal e Ano Bom, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses previne o público de que o mesmo combóio, que devia efectuar-se em 25 do corrente e em 1 de Janeiro, próximo futuro, é adiado, respectivamente, para 26 de Dezembro e 2 de Janeiro.

Publicações Recebidas

Administração Geral dos Correios,
Telégrafos e Telefones — *Reorganização Financeira do Material e das Instalações*

Editado pela «Publicidade e Propaganda dos C. T. T.», recebemos os dois volumes com que se faz a história documentada da reorganização do material e instalações dos Correios, Telégrafos e Telefones.

Quási todo o país foi beneficiado com obras importantes, que facilitam o expediente e ao mesmo tempo contribuem para o melhoramento da estética das nossas principais cidades e vilas.

Agradecemos os volumes remetidos a esta redacção.

Os nossos mortos

COMANDANTE QUIRINO DA FONSECA

Após demorado e doloroso sofrimento, faleceu no dia 7 de Dezembro, o comandante Quirino da Fonseca, figura de alto valor nacional, e a quem a «Gazeta», fica devendo algumas das suas mais brilhantes e desinteressadas páginas.

O funeral foi uma demonstração eloqüente de quanto rial e apreciado era o seu valor em tôdas as actividades intellectuais e políticas da nação, pois as representações, telegramas, cartões e inscrição de listas, eram assinadas por os maiores vultos do país.



Comandante Quirino da Fonseca

O comandante Quirino da Fonseca tem uma folha de serviços brilhantíssima.

Alistou-se na Armada em 5 de Novembro de 1883, sendo promovido a guarda-marinha em 1893; a 2.º tenente, em 1895 e a 1.º tenente em 1902; a capitão-tenente em 1914; a capitão de fragata a 1917 e a capitão de mar e guerra, em 1930.

Embarcou, pela primeira vez, ainda como aspirante, na corveta «Vasco da Gama», em 1889.

Em Outubro de 1894, regista a sua primeira estação de serviço em África. Era, então, guarda-marinha, tendo seguido para Angola, a bordo do transporte «África».

Ali embarcou em vários navios, regressando à metrópole em começos de 1897.

Em Novembro do mesmo ano voltou a Angola, em nova estação, regressando em fins de 1898.

Comandou vários navios, sendo o primeiro a canhoneira «Caçongo», de Novembro de 1897 a Abril de 1898.

De Maio a Novembro de 1897, exerceu o cargo de secretário do Governador do Congo e de 1898 a 99, o de capitão do porto de Olhão, embarcando de novo para Angola, para exercer o cargo de residente da Circunscrição de Cabinda, que abandonou, para, até 1900, exercer o cargo de ajudante de campo do Governador Geral de Angola. De Maio a Outubro de 1904, comandou interinamente o navio-depósito «Bartolomeu Dias», ocupando, depois, o cargo de Chefe do Estado Maior interino da Divisão Naval do Atlântico Sul.

Em Novembro de 1915, iniciou a bordo do «Adamastor», a sua primeira estação na Costa Oriental.

Estava-se em plena Grande Guerra.

O Comandante Quirino da Fonseca, oficial distinto e decidido da nossa Armada portou-se com tal bravura, no célebre combate do Rovuma, (Moçambique) que lhe valeu a condecoração da Cruz de Guerra de 1.ª classe, «pela decisão, coragem, energia e espírito de sacrifício que mostrou, como comandante da esquadilha de operações no rio Rovuma e

ainda pela forma resoluta e direcção com que soube imprimir às operações navais da mesma esquadilha, nos encontros com o inimigo, nos dias 21, 23 e 27 de Maio de 1926».

Em Junho de 1918, foi nomeado 2.º comandante do batalhão de Marinha, expedicionário a Moçambique, cargo que ocupou até Maio de 1919.

Regressando à Metrópole, comandou o cruzador «República» de Maio de 1924 a Junho de 1925.

Entre as numerosas comissões de serviço, destacamos as seguintes:

Em 1910, foi nomeado para fazer parte da comissão encarregada de seleccionar os objectos e modelos de valor histórico e artístico, dignos de figurarem no Museu Naval de Marinha, então anexo à extinta Liga Naval Portuguesa.

Em Março de 1923, era encarregado de organizar o Museu Marítimo e proceder à sua instalação, no edifício anexo ao Mosteiro dos Jerónimos.

Fez parte da comissão para organizar a Exposição bibliográfica, iconográfica e de outros documentos relativos à Ciência Náutica e à História das nossas navegações.

Fez também parte da Conferência Económica Luso-Espanhola e da Comissão de reforma do Código Penal e disciplinar da Marinha Mercante.

Este é o resumo, muito curto, da brilhante fôlha de serviços do Comandante Quirino da Fonseca.

Em Junho de 1930, atingia o limite de idade e em Julho de 1935 era reformado.

Mas a sua actividade não parou, sendo ainda nomeado, depois de estar naquela situação, para a comissão encarregada de escolher os livros da Biblioteca de Marinha, a destacar para o Alfeite e relacionar os objectos que deviam fazer parte do Museu.

Em Março de 1937, era ainda nomeado para organizar e dirigir a Biblioteca de Marinha e na mesma data assumia aquele cargo.

Em 12 de Junho de 1939, fôra nomeado para acompanhar a construção e aparelhamento da nau «S. Gabriel» que devia figurar nas comemorações centenárias.

Foi esta a sua última comissão de serviço, o seu último serviço prestado à Pátria.

Fez parte da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, sob a presidência do sr. general Vicente de Freitas, de 1926 a 1932, onde desenvolveu uma notável actividade, ficando o seu nome gravado em numerosas obras e trabalhos de melhoramentos da cidade de Lisboa.

O seu primeiro louvor tem a data de 28 de Novembro de 1897 e foi-lhe conferido pelo comandante do transporte «Salvador Correia», pelo zelo e proficiência e disciplina, com que desempenhou os difíceis encargos a bordo daquele navio de guerra.

Foi depois louvado pelo comandante da Divisão Naval do Atlântico Sul, «pelo levantamento que fez da planta hidrográfica da ilha de Luanda, da parte ocupada pela mesma Divisão Nacional».

Em Novembro de 1923, foi louvado pela forma como desempenhou as funções de chefe da Repartição Central e da Secretaria da Superintendência dos Serviços Fabris da Armada.

Entre as inumeras condecorações que possuía, contam-se Grande Oficial da Ordem Militar de Aviz; Grande Oficial da Ordem Militar de S. Tiago da Espada; medalha de ouro das Campanhas do Exército Português (Mar); medalha de ouro de comportamento exemplar; Palmas de ouro de 1.ª classe, da Academia das Ciências; medalha de cobre de filantropia e caridade; Cruz de Guerra de 1.ª classe; medalha de ouro comemorativa das Campanhas do Exército, com a legenda: «Rovuma — 21, 23 e 27»; usava o distintivo da Torre Espada, por ter sido condecorado com aquela Ordem a bandeira do batalhão que comandou na campanha do Rovuma.

Era sócio correspondente da Academia das Ciências —

Secção de História; do Instituto de Coimbra; dos Arqueólogos, da Sociedade de Geografia e de outras colectividades científicas estrangeiras.

O comandante Quirino da Fonseca foi, além de oficial de Marinha muito distinto, um escritor de grande actividade literária.

Cultivou muitos géneros literários: filologia, romance, história, arqueologia, etc.

Eis a lista dos seus trabalhos mais importantes:

«A obra colonial de Afonso de Albuquerque», «Memórias de Arqueologia Naval», «O brazão da cidade de Lisboa», «Memorial de adjectivos» (agrupados por analogia), «O trincafortes», «Viagens maravilhosas», «A caravela» (polémica tida com o sr. Almirante Gago Coutinho) «Os portugueses no mar» (ementa histórica das naus portuguesas), «A arquitectura naval no tempo de Fernão de Magalhães», etc.

À família enlutada, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», apresenta o seu cartão de sentidos pêsames. Em seu nome e da nossa Revista, incorporou-se no préstito o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, amigo pessoal do finado.

JOSÉ FERNANDES JÚNIOR

Vitimado por uma implacável doença, que lhe trouxe um sofrimento atrás, faleceu no dia 14 de Dezembro o nosso querido amigo José Fernandes Júnior,



José Fernandes Júnior

que morre aos 39 anos, após uma vida agitada na defesa dos princípios monárquicos e católicos, pelos quais se bateu com fervorosa dedicação.

A sua actividade cultural foi grande, mercendo-lhe especial carinho as obras e ideias de António Sardinha, pois como nacionalista que era, impossível seria abstrair-se de o fazer.

Contudo, fê-lo magnificamente através da Revista «Nação Portuguesa». Editou mais revistas, como a «Língua Portuguesa», «Revista de História» e colaborou na «Bandarra», «A Verdade» e muitas outras publicações onde a ideia nacionalista fôsse mito. Ultimamente, era o chefe da Contabilidade da Comissão dos Centenários, onde o seu concurso valioso se fazia sentir.

José Fernandes Júnior tanto se dedicou ao trabalho que nos últimos anos da sua vida aprendeu o martirizante ofício de compositor-tipográfico, e, compunha para a «Nação Portuguesa», revista que António Sardinha fundou.

No seu funeral incorporaram-se muitos amigos, e mais não apareceram, porque a notícia da sua morte fôra pouco conhecida.

À família do finado, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dirige as suas sentidas condolências.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 255, II série, de 2 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 19 do corrente, o projecto de aviso ao público modificando as condições de transporte de cascaria vazia (taras), proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo» n.º 259, II série, de 7 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano de 1939 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 51.024\$30 como liquidação relativa ao mesmo semestre.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo» n.º 236, II série, de 10 de Novembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 195, 2.ª série, de 22 de Agosto findo:

Alberto de Ilundain Ramalho Fontes.
Alexandre de Lancastre Araújo Bobon.
Álvaro dos Santos Ferreira.
António Duque Martinho.
Custódio Gonçalves Palma.
Eduardo Henrique Silva de Carvalho.
Egás de Fontes Pereira de Melo Monteiro de Barros.
Ireneu Moreira Pais.
Joaquim António Rojão.
José Pereira Zagalo.
Manuel Basílio do Carmo Chaves Marques de Sá Carneiro
Rui António Marinho de Almeida de Sampaio e Melo.
Rui José de Oliveira Pegado.
Torcato de Sotto Mayor Álvares Ribeiro.
Vicente Horta Galvão de Almeida Brandão.

Para reclamações à presente lista é dado aos candidatos o prazo de quinze dias, contados da data da publicação da mesma no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo» n.º 253, II série, de 31 de Outubro, publica o seguinte:

Por portaria de 19 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 24:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, aos funcioná-

rios dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas :

Da rede do Sul e Sueste

Franklin Marques Firmino, primeiro official dos Caminhos de Ferro do Estado, actualmente terceiro official da Direcção Geral da Indústria — 519\$76.

Da rede do Minho e Douro

Joaquim Máximo Lopes de Carvalho Júnior, chefe de repartição — 940\$06.

José Teixeira de Barros, revisor de bilhetes principal — 684\$31.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica que foi aprovado no concurso documental para engenheiro mecânico de 3.ª classe, do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 141, 2.ª série, de 20 de Junho do corrente ano, o único candidato admitido, Albertino Pires Antunes.

O «Diário do Governo» n.º 257, II série, de 4 de Novembro, publica o seguinte :

Por portaria de 12 de Outubro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 28, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais (1.ª Repartição) — nomeado definitivamente para o actual lugar, nos termos do disposto na alínea b) do artigo 32.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

Por contrato de 3 de Outubro findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 19, visado pelo Tribunal de Contas em 28 do mesmo mês :

José Pinto da Fonseca — nomeado servente do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do disposto no artigo 6.º do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935, e alínea k) do artigo 32.º do decreto-lei n.º 26:117, da mesma data.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 259, II série, de 7 de Novembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, nos termos do artigo 30.º do decreto n.º 13:829, seja fixado em cento e oitenta dias, a contar de 30 de Setembro findo, o prazo para João Terenas, requerente da concessão de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena, proceder aos estudos complementares, elaboração e apresentação do projecto definitivo do mesmo caminho de ferro.

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso de provas práticas para chefes de secção do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 201, 2.ª série, de 29 de Agosto último :

António Augusto de Freitas da Luz Maltês.
António Palhares Martins Delgado.
Caetano Augusto de Matos.
Diamantino Ferraz dos Santos Marques.

Manuel Francisco Grilo.
Manuel Simões Guerra.
Teófilo Alves Pereira.
Valeriano José Lopes.

Para reclamações à presente lista é dado aos candidatos o prazo de cinco dias, contados da data da publicação da mesma no «Diário do Governo».

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

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para engenheiros mecânicos de 1.ª classe do quadro permanente, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 92, 2.ª série, de 21 de Abril do corrente ano :

Eugénio de Campos Amaral.
Jaime Augusto Ferreira.

Para reclamações é dado o prazo de cinco dias, contados da data da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo» n.º 251, II série, de 28 de Outubro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 17 da linha de Portalegre, de execução de terraplenagens, obras de arte corrente, casa de partido e vedação, linha telefónica e plantação de oliveiras nos aterros do traçado, na extensão de 9:480 metros, no trôço de Cabeço de Vide a Portalegre, de que são adjudicatários Estêvão Baptista e José dos Reis Sanches, aprovar o referido auto e bem assim declarar os mencionados adjudicatários quites para com o Estado das obrigações que contrairam em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 270, II série, 20 de Novembro, publica o seguinte :

Tendo o Conselho de Ministros recusado, por seu despacho de 28 de Janeiro de 1933 e no uso da faculdade que a lei lhe confere, a reintegração de alguns antigos ferroviários das linhas do Estado que tinham sido demitidos ou afastados do serviço por haverem sido implicados em movimentos revolucionários ;

Considerando que, em cumprimento de tal deliberação, foram aqueles ferroviários exonerados da qualidade de agentes dos Caminhos de Ferro do Estado, por portaria de 9 de Abril de 1935, publicada no «Diário do Governo» n.º 85, 2.ª série, de 12 de mesmo mês ;

Considerando que o antigo fiel de estação de 2.ª classe daqueles Caminhos de Ferro, Júlio César de Sousa Vilas Boas, se encontrava, como aqueles, afastado do serviço desde a mesma data e por iguais razões, crescendo que não utilizou a faculdade que lhe era concedida pelo artigo 4.º do decreto n.º 18:252 de requerer a sua reintegração no serviço ;

Considerando que importa definir a situação daquele antigo agente, applicando-se-lhe, por analogia, o procedimento havido para com aqueles que se encontravam em igualdade de circunstâncias :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja exonerado da qualidade de agente dos Caminhos de Ferro do Estado, a contar de 9 de Abril de 1935, o antigo fiel de estação de 2.ª classe da rede do Sul e Sueste, Júlio César de Sousa Vilas Boas.