

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M Á R I O

Página artística: Sinalização Pôrto-Campanhã,
Interior do posto de comando, em S. Bento. —
Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Cami-
nhos de Ferro e Portos de Moçambique, pelo
Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Ecos & Co-
mentários, por NICKLES. — Os nossos mortos. —
Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. —
Há quarenta anos. — Concursos. — Caminhos de
Ferro Nacionais. — Aviação, pelo Dr. ALFREDO
BROCHADO. — Parte oficial. — Lisboa progre-
dindo. — Atenção, srs. automobilistas, por MAR-
TINS FARIA. — Figuras do passado. — Jardim
Zoológico

1934

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIO DA REDACÇÃO
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO.

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atraçados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

SINALIZAÇÃO E ENCRAVAMENTO

ELÉCTRICO ENTRE PORTO (S. BENTO)

E CAMPANHÃ

Para a abertura à exploração da 2.ª via entre Pôrto (S. Bento) e Campanhã, foi necessário que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro instalasse um sistema de sinalização e encravamento eléctrico que convenientemente assegurasse a circulação dos comboios no trôço em referência.

Feita essa montagem no ano de 1931, só foi possível abrir a 2.ª via à exploração no ano seguinte.

Os resultados obtidos excederam o que era legítimo esperar pela perfeição do sistema adoptado, descongestionando notavelmente as estações de Pôrto (S. Bento) e Campanhã, com apreciável economia de tempo para a marcha dos comboios que partem do Pôrto ou que a elê se destinam.

Prosseguindo nos melhoramentos que ao Estado cabe fazer na sua rede, em breve se procederá à sinalização e montagem de encravamentos em várias estações, protegidas apenas, por simples discos avançados, a-pesar da importância do tráfego que a alguns aflui.

Dentre elas, merecerá especial cuidado a de Ermezinde, entroncamento importante das linhas do Minho e Douro e da de Cintura do Pôrto, estação que já foi ampliada e está sendo dotada de mais melhoramentos, de que carece para bem desempenhar o papel de estação de entroncamento tão importante.

CAMINHOS DE FERRO

E

PORTOS DE MOÇAMBIQUE

Pelo Eng.^o F. FERNANDO DE SOUSA

SUSCITO a recente exposição do Pôrto copiosa literatura colonial, entre a qual se encontram valiosos estudos, monografias instrutivas, que tem jus a minuciosas referências. Mencionarei, entre elas, a monografia consagrada aos caminhos de ferro e portos comerciais de Moçambique pelo seu distinto director e nosso colaborador, engenheiro Pinto Teixeira.

Essa monografia substituiu o relatório anual que era costume publicar e deve ter sido profusamente distribuída na Exposição. O Boletim Estatístico mensal da Colónia publica mapas relativos ao tráfego mensal dos caminhos de ferro, receitas e despesas dos mesmos e balancete da conta de exploração.

Convém dar notícia circunstanciada dessa útil monografia, primorosamente ilustrada e enriquecida de quadros e gráficos estatísticos.

Em notícia preliminar dá-se idéia da distribuição das linhas pelas três regiões em que se divide a província.

- a) da fronteira do sul ao rio Save;
- b) do rio Save ao rio Zambeze;
- c) do rio Zambeze ao rio Rovuma.

As linhas ao Sul do Save pertencem a duas divisões: 1.^a Lourenço Marques; 2.^a Gaza a Inhambane.

Entre o Save e o Zambeze encontram-se as linhas da Beira e Mashonaland e o Transzabezian, que ambas entestam no pôrto da Beira. São exploradas por companhias. Ao Norte do Zambeze existe a linha de Quelimane.

A memória contém um interessante resumo histórico que mostra o desenvolvimento das linhas férreas da província, que para a área de 771.547 quilómetros quadrados, tem a extensão de 2.600 quilómetros, construídos conforme as circunstâncias de ocasião e sem obediência a um plano geral, lacuna que a memória procura remediar.

Distinguem-se as linhas internacionais, as provinciais e as de interesse local.

As primeiras dirigem-se aos portos de Lourenço Marques, da Beira e de Moçambique ou de Nacala que são os três principais.

Estão construídas as que vão às fronteiras do

Transwaal, da Swazilândia e da Rodésia e em construção a de Moçambique ao Nyassaland, substituída pela que parte da Beira para esse território.

Vejamos como se agrupam os caminhos de ferro em relação à largura da via:

Largura de via normal	C. F. E.		Linhos particulares	
	Extensão	C. F. E.	Serviço público	Serviço particular
1 ^m ,067.	1 473	893	580	—
0 ^m ,91	157	—	89	48
0 ^m ,75	91	91	—	—
0 ^m ,60	571	35	89	447
Total.	2.272	1.019	758	495

Eis agora a distribuição por Divisões:

Divisões	Largura de via			
	1 ^m ,06	0 ^m ,91	0 ^m ,75	0 ^m ,6
Divisão de Lourenço Marques .	408	—	—	—
Divisão de Inhambane	90	—	91	55
Entre Save e Zambeze	580	137*	—	89
Ao norte do Zambeze	145	—	—	299
Divisão de Quelimane	250	—	—	148
” de Moçambique	—	—	—	—
Total.	1.473	137	91	571

* Estes 137 quil. abrangem 89 de 1^m e 48 de 0^m,91.

Vamos agora reduzir a mapa os dados estatísticos do tráfego de passageiros e mercadorias:

	Passageiros (mil)	Mercadorias (mil ton.)
Lourenço Marques	372	1 022
Inhambane e Gaza	20	19
Beira Railway	46	435
Tranzabezia Railway	12	89
Quelimane	18	18
Moçambique	58	29

A extensão de linhas e o capital em Libras-ouro nelas invertido são os seguintes, por 1.000 quilómetros quadrados:

	Extensão Quil.	Capital Libras
Ao sul do Save	4,2	54
Entre o Save e o Zambeze	4,9	87
Ao norte do Zambeze	0,8	25

O capital total invertido nas linhas soma 34.708.000 libras.

Nos Caminhos de Ferro do Estado há três classes de passageiros, sendo a 3.^a exclusivamente para os indígenas. As taxas de tarifa geral são:

1. ^a classe.	\$73,5
2. ^a "	\$50
3. ^a "	\$37

As tarifas de mercadorias têm 9 classes nos caminhos de ferro de Lourenço Marques; as taxas vão de \$38 a 4\$60 por tonelada.

Dá a memória notícia succinta do material circulante.

São múltiplos os tipos de locomotivas com reforço de tracção que vai de 5.000 a 15.000 quilos, chegando o peso das maiores a 95 toneladas. São igualmente variados os tipos de carruagens, em número de 112. Os vagões de mercadorias assentam sobre *bogies* e têm capacidades de carga que vão a 40 toneladas.

Para o serviço internacional há mais de 1.700 Há também 1.000 vagões pequenos das plantações agrícolas.

É em Lourenço Marques que se encontram as principais oficinas.

Faz-se menção das centrais eléctricas de Lourenço Marques e da Beira.

Para se julgar da actividade da circulação nas linhas principais basta referir que nas linhas de Lourenço Marques há, em média, 24 comboios diários e que diariamente se fazem comboios de mercadorias de Lourenço Marques a Johanesburg com o percurso de 587 quilómetros em 24 horas. O mesmo percurso é feito pelos comboios de passageiros em 16 horas com todas as comodidades. O percurso português, de 90 quilómetros é feito em 1^h,40.

O *Transzambézia Railway* leva 36 horas a percorrer 558 quilómetros da Beira a *Blantyre*, incluindo uma hora na travessia do Zambeze em barco, enquanto se não passa sobre a ponte.

A linha da Beira faz o percurso de 1.072 quilómetros da Beira a *Bulawayo* em 38 horas.

Há vagões-leitos e restaurantes e *observatórios-cars* para os turistas.

Os mapas seguintes dão idéia do desenvolvimento de tráfego nas diversas linhas:

Passageiros

Anos	Loureço Marques	Inham- bane e Gaza	Que- limane	Moçam- bique	Beira	Transzam- beziano e Central Africa Railways
1925..	264.610	—	—	—	119.166	10.740
1926..	287.472	18.069	44.072	31.159	135.548	11.829
1927..	355.949	17.782	27.549	54.729	62.292	13.818
1928..	318.225	15.893	32.085	50.937	62.292	21.764
1929..	296.613	13.325	25.390	53.174	114.468	20.055
1930..	327.405	12.428	19.520	25.819	115.617	22.260
1931..	415.605	8.936	18.989	41.409	89.079	18.320
1932..	360.609	20.185	17.980	57.514	64.216	12.599
1933..	371.601	29.090	18.426	32.182	46.339	12.783

Mercadorias

Anos	Lourenço Marques	Inham- bane e Gaza	Que- limane	Moçam- bique	Beira	Transzam- beziano e Central Africa Railways
1925..	1.203.517	—	—	—	631.434	28.297
1926..	1.282.151	17.202	9.951	13.805	577.780	48.381
1927..	1.070.084	16.701	8.706	17.777	785.535	67.772
1928..	1.246.819	14.670	10.999	22.24	810.940	69.912
1929..	1.233.692	18.082	14.130	—	801.022	79.920
1930..	1.112.730	18.538	14.351	24.099	957.097	78.774
1931..	1.001.502	17.140	12.493	16.229	621.151	89.203
1932..	847.997	24.692	14.303	26.687	487.483	95.842
1933..	1.022.746	14.414	18.589	28.986	483.048	85.506

Observa a memória que estes mapas mostram que são os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques os que têm maior movimento de todos os Caminhos de Ferro da Colónia, tanto os administrados pelo Estado como pelas Companhias. Isto é o resultado do tráfego destes Caminhos de Ferro ser feito com um país onde a população europeia pode ser contada por centenas de milhar e onde a indústria se encontra muito desenvolvida. Daqui se pode concluir que o pôrto de Lourenço Marques é o pôrto natural do Transvaal e da Sazilândia.

Consagra a memória capítulos especiais sobremodo importantes a cada um dos caminhos de ferro.

No capítulo consagrado às linhas de Lourenço Marques dão-se minuciosas informações sobre a linha de Sazilândia, que, se estivesse completa, poria a 150 quilómetros do pôrto de Lourenço Marques uma importante região mineira, quase não explorada por falta de transportes fáceis e que fica a 640 quilómetros do pôrto de Durban.

Estão projectadas ligações com a Rhodésia do Sul.

Vem a seguir a acidentada história da linha da Beira à Rhodésia.

Começou-se pela linha de 0^m,60, de insuficientíssima capacidade de transporte e que foi preciso substituir pela via normal de 1^m,067. O viaduto de Penegar sobre terrenos alagadiços custou £ 400.000.

É igualmente importante a linha da Beira à *Nyasaland*, ligação que ficou feita em 1922.

Está em construção a colossal ponte do Zambeze com 3.677^m de comprimento e com os carris a 47^m,24 de altura sobre o mar.

Os 30 dias de viagem a *Blantyre* em 1921 ficarão reduzidos a 22 horas.

Além da ponte há que construir 50 quilómetros de linha em ligações da mesma.

No capítulo seguinte mostra-se a futura importância do caminho de Moçambique, que serve os distritos de Moçambique, Quelimane, Cabo Delgado e Niassa. O seu serviço é completado por linhas de camionagem automóvel. A construção, quase paralizada, retomou incremento.

São também objecto de ilucidativas notícias os portos comerciais que são Lourenço Marques, Vila João Belo, Inhambane, Beira, Chindé, Quelimane e Moçambique, todos administrados pelo Estado, salvo o da Beira. Só este e o de Lourenço Marques têm cais acostáveis.

Define a memória as suas zonas de influência.

Embora em relação à Rodésia o porto de Lourenço Marques seja concorrente do da Beira e dos por-

tos da União, apesar de ser menor o percurso, são os segundos os que mais o prejudicam.

O porto João Belo tem restrita zona de influência. O mesmo sucede ao de Inhambane.

Consideráveis são porém as zonas de influência do porto da Beira, quer em direcção à Rodésia, quer para a de Nyassaland.

Quelimane e Moçambique, hoje pouco importantes, podem desenvolver-se com a maior facilidade de comunicações com o seu *hinterland*.

O capital imobilizado nos nossos portos atinge £ 2.185.000 em Lourenço Marques, 2.395.000 na Beira e 52.000 (tudo oiro) nos outros portos. Na cifra relativa à Beira não está incluído o valor das dragas e rebocadores.

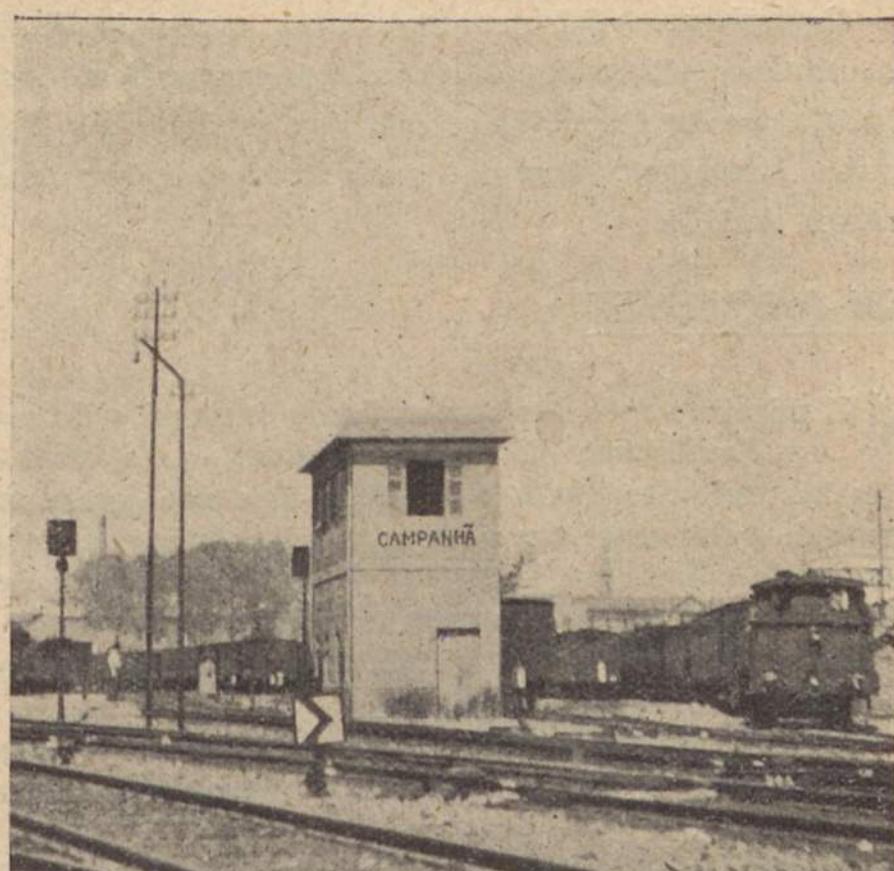
Breves dados históricos recordam que o conhecimento dos portos de Inhambane, Beira, Quelimane e Moçambique pelos portugueses remonta a 1498 e o de Lourenço Marques a 1504. Neles foram construídas fortalezas que assegurassem o nosso domínio.

Só em 1875 terminaram por sentença arbitral os litígios originados pelo pôrto de Lourenço Marques.

Noutro artigo continuaremos a dar idéia sucinta da valiosa monografia de Pinto Teixeira.



*Linha de Circunvalação
do Porto — Antiga pas-
sagem da Palmilheira*



*Campanhã — Sinaliza-
ção eléctrica — Posto
de comando*



ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

RECOMPOSIÇÃO MINISTERIAL

FALAVA-SE há dias em recomposição ministerial e de facto ao romper do dia 23 do mês findo os jornais diários inseriam na primeira página a seguinte organização do novo Governo:

Presidência e Finanças — Dr. Oliveira Salazar.
 Interior — Tenente-coronel Henrique Linhares de Lima.
 Justiça — Dr. Manuel Rodrigues.
 Guerra — Coronel Passos e Sousa.
 Marinha — Comandante Mesquita Guimarães.
 Negócios Estrangeiros — Dr. Caeiro da Mata.
 Obras Públicas e Comunicações — Engenheiro Duarte Pacheco.
 Colónias — Dr. Armindo Monteiro.
 Instrução — Dr. Eusébio Tamagnini.
 Comércio — Engenheiro Sebastião Ramires.
 Agricultura — Dr. Rafael Duque.
 Sub-secretário de Estado das Finanças — Dr. João da Costa Leite (Lumbrales).
 Sub-secretário de Estado das Colónias — Dr. Francisco Machado.

Segundo as notícias vindas a lume, a quando da posse dos novos ministros foi declarado pelo presidente do Ministério que em Dezembro próximo se realizam as eleições para a Assembleia Nacional, que começará a funcionar em Janeiro de 1935.

UM PROTESTO

MIL mineiros encontram-se no fundo duma mina de carvão, em Funflirchen (Húngria), recusando-se a tomar qualquer alimento, enquanto os patrões lhes não derem um aumento de 8 por cento nos salários. No ultimatum que enviaram aos patrões dizem que se as suas pretensões não forem atendidas, podem desde já construir mil caixões.

Num ultimatum anterior ameaçavam abrir as bombas de água da mina para a inundaçāo.

Três mil e duzentos operários doutras minas ameaçam também lançar-se na greve por solidariedade com os seus colegas, motivo que levou as tropas a tomarem precauções.

Centenas de mulheres e crianças estacionam junto da boca da mina pedindo a maridos e pais que abandonem a atitude tomada. No fundo da mina encontram-se já em estado grave cinquenta grevistas que se recuam a ser socorridos.

Os grevistas responderam a uma mensagem das autoridades dizendo que não aceitavam propostas sem primeiro lhes ser comunicado que foram atendidas as suas reclamações. Neste momento está a organizar-se um ascensor que conduza ao fundo da mina uma deputação de patrões que proporão um acordo aos grevistas.

Ora aqui está uma maneira boa para acabar o mundo.

TELEFONES DO ESTADO

A CONCEDEM sempre curiosas peripécias com os telefones do Estado.

Há dias, quando das festas anuais em Vila Franca de Xira, que se realizam nos primeiros dias de Outubro, fomos assistir a uma espera de touros que mais pareceu o transporte de um quarteirão de carneiros para o curral, e tivemos necessidade de, na véspera, telefonar à família a dizer-lhe que nada de novidade se havia passado e para fazermos a comunicação fomos ao Posto Telefónico Público que está instalado no edifício dos Correios e Telégrafos.

Necessitámos uma chamada e dissemos ao funcionário que estava ao guiché!...

— Para onde?

— Lisboa.

— Custa 2\$70.

— Demora muito, observámos?

— Talvez duas horas, salvo se quizer uma chamada urgente que custa 5\$90.

Para não esperarmos as duas horas lá pagámos 5\$90.

Emparedados num gabinete sem luz, porque os empregados ou se haviam esquecido de a acender ou a lâmpada faltava, lá falámos aqueles dois ou três minutos e saímos chorando aqueles escudos para uma simples chamada a Lisboa.

Péssimo serviço e caro.

E bico calado!...

SEGREDOS EM MULHERES!...

O comandante em chefe das várias unidades e destacamentos militares do Exército Chinês deu ordem para que fossem imediatamente licenciadas todas as mulheres que até agora eram empregadas em vários serviços militares.

O general Chen Chi-Tang, nas ordens de serviço expedidas, declara que a sua resolução foi tomada em virtude de ter chegado à conclusão de que a mulher não é capaz de guardar convenientemente os segredos militares.

A resolução do general causou em todos os círculos chineses a maior sensação, fazendo-se os mais variados comentários.

A FECHAR

Numa carruagem de caminhos de ferro:

O revisor: — Aqui não se pode fumar.

— Não estou fumando, responde o passageiro.

— Não está fumando e tem o cachimbo na boca?

— Também tenho os sapatos calçados e não estou andando.

Quereis dinheiro?
 JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!

OS NOSSOS MORTOS

DR. TRINDADE COELHO

A morte, a companheira sempre traiçoeira, acaba de nos levar, ainda bastante novo, o sr. dr. Trindade Coelho, que foi ministro dos Negócios Estrangeiros e no Vaticano, e que durante vários anos, no *Século* e noutras gazetas, preparou, e intelectualizou, o movimento do *28 de Maio*. Trindade Coelho, que uma angina de peito victimou inesperadamente na sua casa de Sintra, era dos maiores valores da nossa terra. Escritor, e investigador de raros merecimentos, a sua obra, apesar de muito vasta, vive dispersa em jornais e revistas literárias.

De uma grande elegância, ricos de côr e sentimento literário, os seus artigos, os seus escritos, impressionavam fundo os seus leitores. A sua obra de preparação da *Ditadura Nacional*, quase toda publicada em fundos do nosso colega *O Século*, num dos períodos mais agitados da política portuguesa, quando a legião vermelha, impunha e dictava leis, é cheia de desassombro e galhardia. É nessa série de notabilíssimos artigos, que o sr. dr. Trindade Coelho, impoz, em golpes certeiros de audácta, a doutrina preparatória do movimento nacionalista que triunfou em 28 de Maio, e, depois, conduziu ao poder o actual Presidente do Conselho, sr. dr. Oliveira Salazar.

Mais tarde, após o advento da revolução para a qual trabalhou denodadamente, foi nomeado ministro de Portugal em Roma, tendo, então, ocasião de estudar de perto a ditadura de Mussolini, do qual era amigo íntimo e um dos seus primeiros admiradores.

Depois, no Governo Sinel de Cordes, ocupou a pasta dos Estrangeiros, em a qual pouco tempo se demorou.

As intrigas que no Palácio das Necessidades se meavam a discórdia constante, aniquilaram a sua acção como ministro. Então, convinham naquele caseirão de gesso, erguido pelo mau gôsto de El-Rei D. Fernando, figuras apagadas, figuras inúteis. Trindade Coelho, o doutrinário do *28 de Maio*, o jornalista da revolução, o crítico acérrimo da democracia, o inimigo do comunismo, um dos primeiros fascistas portugueses, o amigo íntimo de Mussolini, não se aguentou no poder, e, pode dizer-se que a sua passagem na Secretaria de Estado, foi uma das causas remotas da sua morte.

Quem privou com Trindade Coelho recorda, e sabe, os muitos desgostos que essa curta permanência no Ministério dos Negócios Estrangeiros lhe originou.

Trindade Coelho era um emotivo, e um sentimental; um literato que a política roubou ao livro e ao

jornal; um literato que a diplomacia transformou num tímido, uma figura apagada da ante-câmara ministerial.

As suas grandes faculdades de trabalho e de método, as suas brilhantes qualidades de jornalista, impunham-lhe a luta constante, luta que era o principal alimento dos seus nervos, hiperestesiados pela vida moderna.

Trindade Coelho foi um diplomata correcto, seguro, cuja acção no Vaticano muito prestigiou o nome de Portugal, terra que ele tanto amava e peia qual tanto lutou.

Pobre Trindade Coelho! Que a sua alma repouse e encontre no céu a paz de que foi merecedor, a paz eterna.



CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

O atentado de que foi vítima, no dia 9 do mês passado, em Marselha o rei Alexandre I da Jugo-Eslávia, é idêntico ao que, em Sarajevo vitimou, em 1914 o arquiduque Francisco José, da Áustria.

Se não vejamos:

A visita do rei Alexandre à capital da França há muito que estava anunciada e era vista com geral simpatia por se ver no futuro um estreitamento de relações entre os dois países.

Foi estudada a viagem do monarca bem pormenorizadamente, aventando-se a princípio a ideia da viagem se fazer por caminho de ferro, de Belgrado a Paris, mas por fim ficou assente que ela se faria por mar utilizando-se o cruzador "Duhrovnik".

No dia 7 o rei Alexandre saiu do seu país no meio de um delirante entusiasmo do seu povo. A rainha utilizou o caminho de ferro, contando juntar-se com o marido em Paris. Marselha preparou-se para a recepção. As ruas apresentavam vistosas ornamentações e o povo aglomerava-se nas mesmas para ver passar a figura simpática do Rei.

Um combóio de Paris trazia Barthou, ministro dos

Negócios Estrangeiros da França, e Pietri, titular da pasta de Marinha, encarregados de apresentar as boas-vindas, em nome do Governo Francês, ao monarca Jugo-eslavo.

Saíram ao encontro do "Duhrovnik" vários torpedeiros, contra-torpedeiros e outros vasos de guerra que salvaram após a sua chegada enquanto outros navios faziam estridular as sereias.

No Cais dos Belgas vários contingentes prestaram as honras do estilo à chegada do soberano enquanto se ouviam o hino Jugo-eslavo e a Marsehesa.

O primeiro automóvel conduz o monarca que tem a sua lado esquerdo Barthou e na sua frente o general francês Georges e o marechal Dimitri Jewitch, chefe da casa militar do soberano.

O policiamento nas ruas não era feito com a precaução necessária que exigem actos desta natureza.

Entre vivas, grandes manifestações do povo francês e flores atiradas das janelas, o Rei bastante sensibilizado agradece com sorrisos e gestos de saudação.

Na praça da Bolsa nota-se um movimento de surpresa. Dois homens assaltam o automóvel que conduz o Rei Alexandre, desfechando dez tiros que atingiram mortalmente duas figuras de raça.

O que se passou depois foi indiscritivel.

Enquanto o automóvel corria veloz para atingir o edifício da Perfeitura o tiroteio não cessava.

Um dos regicidas foi liquidado pelo povo e os cúmplices estão prestando contas à justiça.

ESPAÑA

NÃO teve fundamento a notícia publicada em *Le Journal* que Alcalá Zamora havia renunciado ao cargo de presidente da República Espanhola e de os generais Franco e Goded terem instituído uma Ditadura Militar.

Parece que o exército espanhol ainda se conserva fiel à constituição e à República apesar de se falar na sua intervenção para breve. Dados os acontecimentos graves porque está passando a Nação vizinha as unidades militares vêm a hipótese de uma



O GENERAL CAVALCANTI

segunda tentativa ditatorial idêntica à que teve lugar quando Sanjurjo e o general Cavalcanti revoltaram a guarda civil e algumas unidades com o intento de implantar uma Ditadura Republicana.

Pode dizer-se que Artur Menéndez, antigo director Geral de Segurança de Madrid teve papel preponderante na solução de tal movimento que rapidamente foi dominado.

Agora caso grave se passa nas Asturias onde algumas divisões cercam determinado ponto, conseguindo avançar, fazendo prisioneiros, mortos, apreendendo material de guerra em abundância.

Na zona mineira fizeram as tropas governamentais uma apreensão de 3.000 espingardas, material novo adquirido recentemente.

As atrocidades cometidas pelos rebeldes, nas Asturias são de origem a colocar o Governo espanhol entre a espada e a parede.

As sentenças de morte são confirmadas pelos tribunais supremos que não podem deixar de basear-se na lei, considerando os delitos dos chefes como crimes de alta traição.

Melquiades Alvarez, acompanhado do deputado pelas Asturias, dr. Rodriguez, visitou o presidente do Conselho, para lhe testemunhar as atrocidades que os rebeldes cometem nas Asturias durante os dias que esta região esteve em seu poder.

A saída, Melquiades Alvarez disse aos jornalistas:

"Viemos comunicar a Lerroux as verdadeiras atrocidades cometidas nas Asturias. Um sacerdote foi colocado numa árvore e obrigado a estar em cruz sob o fogo dos canhões e das espingardas dos rebeldes, os quais o ameaçavam de morte caso baixasse as mãos. Logo que caíu desmaiado, mataram-no e colocaram-no na montra de um estabelecimento, com o ventre aberto e a cabeça cortada, tendo aos pés um letreiro que dizia: "Vende-se carne de porco".

"Um frade foi atado com correias e regado com gasolina".

"A minha casa foi saqueada, e eu afirmo sem qualquer dúvida que todas as ferocidades se cometem



O ANTIGO DIRECTOR DE SEGURANÇA,
ARTUR MENÉNDEZ

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Novembro de 1894

Questões de tráfego combinado

Não quizemos no nosso ultimo numero dar noticia de uma questão suscitada entre a sociedade de Madrid-Caceres-Portugal e a Companhia Real Portugueza, relativa á tarifa M. L. especial n.º 6, para transporte de passageiros, por entendermos que esta divergência seria de facil solução e não mereceria as honras da publicidade.

Mas os jornaes de Badajoz ocuparam-se do assumpto e portanto, por mais que elle esteja terminado, contaremos o caso que foi o seguinte:

A companhia portugueza, no intuito de chamar ás linhas de Caceres e Madrid o tráfego de passageiros de Elvas, Portalegre e proximidades de Badajoz, estabeleceu, em tempos, aquela tarifa por preços muitos reduzidos, d'aquellas estações para as da linha da fronteira a Caceres e a Madrid.

E' preciso notar que, antes da existencia d'esta tarifa, os passageiros de Elvas e Badajoz para Valencia d'Alcantara, S. Vicente e vice-versa, seguiam em diligencias pela estrada; os que se dirigiam a Caceres, seguiam pela linha de Aljucen; e os que iam a Madrid, tomavam a linha por Ciudad Real.

Assim, de qualquer forma, os passageiros, entre aquelles pontos não utilizavam um só kilometro de percurso das linhas de Caceres e Madrid.

Para conquistar estes passageiros, a companhia portugueza teve que fazer sacrifícios do seu participe, e casos ha em que ella reduz a sua base de percepção a uns magros 2 réis por passageiro e kilometro, só para conquistar para a linha hespanhola passageiros que, d'outra forma, não punham pé na linha de Caceres.

A direcção da sociedade hespanhola, porém, entendeu que essa tarifa lhe era prejudicial — não sabemos porquê — e resolveu annullal-a.

A companhia portugueza não esteve de acordo, e, portanto, não propôz essa annullação ao nosso governo; não obstante, a companhia hespanhola manteve a sua resolução, e aos primeiros passageiros que, depois do dia 15, se lhe apresentaram com bilhetes d'aquella tarifa, tentou cobrar-lhes pelo seu percurso o preço da tarifa geral.

O fiscal do governo, á vista da reclamação dos passageiros, obrigou a sociedade de Caceres a respeitar os bilhetes, o que esta fez e continua fazendo, não sem protestar por prejuizos, que parece, no seu especial criterio, lhe advem d'uma tarifa feita só em seu beneficio.

Os srs. Madeira Pinto e engenheiro Vargas foram a Madrid, e fazendo vêr á direcção da sociedade hespanhola que ella não está no caso de annullar tarifas enquanto a exploração d'aquella linha correr de conta da companhia portugueza, a questão ficou sanada, continuando a tarifa em vigor como todas as d'mais combinadas até occasião opportuna, quando a situação d'aquella rede esteja definida.

até o dia em que a direcção do movimento deixou de estar nas mãos dos socialistas".

"Desde êsse dia, uma quinta-feira, os chefes da revolta passaram a ser os comunistas, os quais tiveram muitos combates com a força pública, mas sem cometer os actos ferozes dos socialistas".

Como se vê, é gravíssimo o Estado da República espanhola que se vê embaraçada com todas as organizações da esquerda, com os próprios chefes militares e ainda com as organizações monárquicas.

Aguardam-se horas melhores e paz, sem a qual nada se pode fazer.

* * *

Alcalá Zamora não quiz firmar as sentenças de morte aplicadas aos chefes revoltosos durante os ultimos acontecimentos das Asturias.

Os três ministros que f o r a m pessoalmente averiguar das causas de barbaros atentados co-

metidos pelos revoltosos, já chegaram à conclusão que são de origem certa as notícias publicadas nos periódicos ácerca das barbaridades que há longos anos se não praticavam em Espanha.

Os generais que foram oferecer os seus préstimos ao Governo de Lerroux continuam na situação que lhes criou o Governo de Azana, simplesmente.

La Gaceta publicou a ordem de guerra concedendo reintegração nos serviços do Exército dos srs. Adolfo Vallespinosa, conselheiro de toga; Ruiz del Portal, general de Divisão; D. Luiz Hermose, general de brigada, e D. António Mayandia, general de brigada e nosso antigo colaborador.

Todos estes elementos, de grande preponderância em Espanha, nos serviços de Afonso XIII, serviram com Prímo de Rivera na Ditadura que sossegou a Espanha durante bastos anos.



GENERAL D. ANTÓNIO MAYANDIA

CONCURSOS

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Junta Autónoma de Estradas

Direcção dos Serviços de Construção

Encontram-se abertos os seguintes concursos públicos, cuja realização se efectua nos dias 7 e 14 de Novembro de 1954, das 15 às 16 1/2 horas, perante a respectiva comissão.

Os processos de concursos a êles respeitantes encontram-se patentes, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e também, nas Secções a que pertençam os mesmos trabalhos:

Estrada Nacional, n.º 88-2.^a — Trôço entre a Ponte do Sôr e Galveias. (12.^a Secção-Portalegre).

Arrematação da empreitada de reparação do trôço acima indicado, cuja

Base de licitação é 624.748\$89 *
Depósito provisório 15.619\$00

Estrada Nacional, n.º 20-1.^a — Trôço entre a Portela da Maceira e Odemira (10.^a Secção-Faro).

Arrematação da empreitada de construção do empedrado do trôço acima indicado, cuja

Base de licitação é 478.065\$19 *
Depósito provisório 11.952\$00

Estrada Nacional, n.º 12-1.^a — Em Sacavém.

Arrematação da empreitada de construção da camada de desgaste e betuminização da variante acima indicada, cuja

Base de licitação é 406.926\$54 *
Depósito provisório 10.174\$00

Estrada Nacional, n.º 10-1.^a — No sítio da Salieira.

Arrematação da empreitada de construção do empedrado e betuminização da variante acima indicada, cuja

Base de licitação é 160.568\$33 *
Depósito provisório 4.015\$00

Estrada Nacional, n.º 9-1.^a, Lanço do Ribeiro do Salgueiro a Bornes. (15.^a Secção-Bragança)

Arrematação da empreitada de construção do lanço acima indicado, cuja

Base de licitação é 1.775.439\$39 *
Depósito provisório 44.386\$00

Estrada Nacional, n.º 90-3.^a — Troço entre Portalegre e Arronches. (12.^a Secção-Portalegre)

Arrematação da empreitada de reparação e betuminização do trôço acima indicado, cuja

Base de licitação é 820.054\$26 *
Depósito provisório 20.502\$00

DISPOSIÇÕES GERAIS

Para ser admitido aos concursos é necessário efectuar o depósito provisório na Caixa Geral de Depósitos, ou suas filiais, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma de Estradas, ou pelo engenheiro chefe da Secção a que o concurso estiver adstrito, em qualquer dia útil, até à véspera do dia do concurso, podendo igualmente ser feito na Tesouraria da Junta, até às 14 horas do dia do concurso.

* O depósito definitivo será de 5 %, do preço da adjudicação.

Câmara Municipal de Lisboa.

Concurso para a empreitada de pavimentação das ruas do Guarda-mor, João das Regras, dos Industriais, Garcia da Horta, Almeida Brandão, dos Navegantes, Miguel Lupi, da Cova da Moura, S. João da Mata, S. Felix, dos Remédios, à Lapa, do Borja, Capitão Afonso Pala, das Praças, da Torre da Pólvora e de S. Ciro, e das Calçadas do Castelo Picão e das Necesidades.

A Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa faz público que, em sua sessão realizada no dia 23 de Agosto último, resolveu anular o concurso para o qual se abriu praça no dia 10 do mesmo mês, relativo à empreitada da pavimentação das ruas acima indicadas, em consequência do concorrente que apresentava proposta mais vantajosa para a Câmara, não ter cumprido o disposto no art. 4.^o do Decreto 23.226 (certidão da Secretaria Geral do Ministério da Justiça, comprovativa de não ter pendente qualquer acção, nos tribunais, emergente de qualquer contrato de empreitada ou de pavimentação).

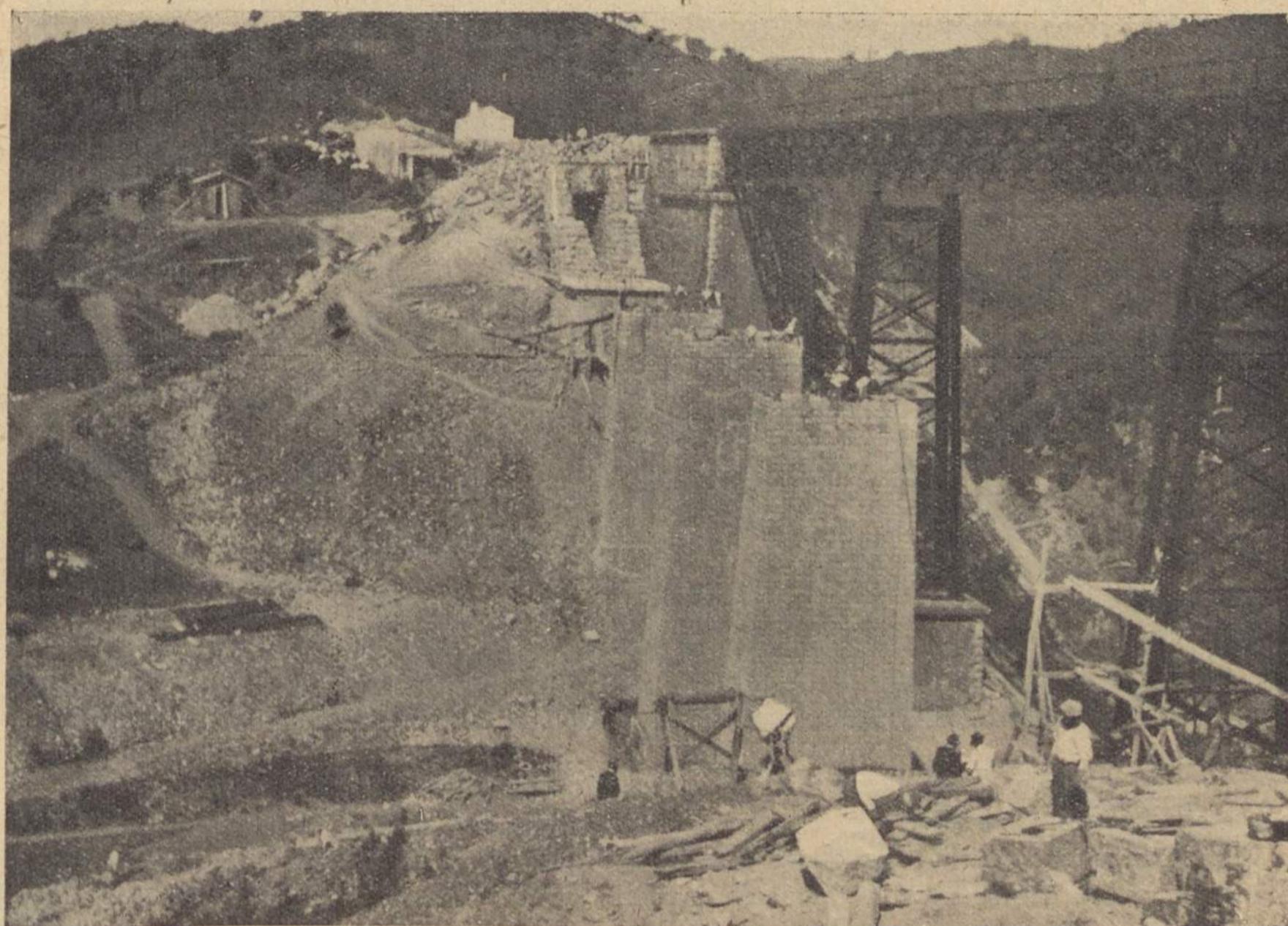
Mais se faz público de que na referida sessão foi resolvido abrir nova praça para a indicada empreitada; que esta se realizará no próximo dia 26, pelas 15 horas, na Sala das Sessões desta Câmara, e que se encontram patentes todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Secção de Escrivania e Alvarás, as condições dêste concurso.

O Presidente da Comissão Administrativa
(a) Henrique Linhares de Lima

SOCIEDADE PORTUGUÊSA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portuguêsa da Cheddite, L.^{da})

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Cápsulas Amorces Electricos, Fábricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Município, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»



PONTE DE MOURATOS — VISTA PARCIAL. (SITUAÇÃO DOS TRABALHOS EM ABRIL DE 1933)

CAMINHOS DE FERRO NACIONAIS

O esforço da Companhia Portuguesa

em prol dos seus serviços

COMO judiciosamente se apresenta no relatório da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, referente ao exercício de 1932 e 1933, o desenvolvimento sempre crescente do transporte mecânico sobre a estrada, correndo com o caminho de ferro, quer em passageiros, quer em mercadorias e, a crise económica geral, influiram por tal forma na exploração que o programa de melhoramentos que progressivamente se vai realizando ainda não pôde frutificar.

Não foi descurado, contudo, a conservação das redes existentes, tendo mesmo algumas companhias executado trabalhos de certa importância, acompanhados em todos os detalhes pela fiscalização.

De entre essas obras, executadas pelas diferentes empresas de exploração, em número relativamente elevado, citaremos algumas das que mereceram ser registadas no referido relatório.

A Companhia Portuguesa dos Caminhos de

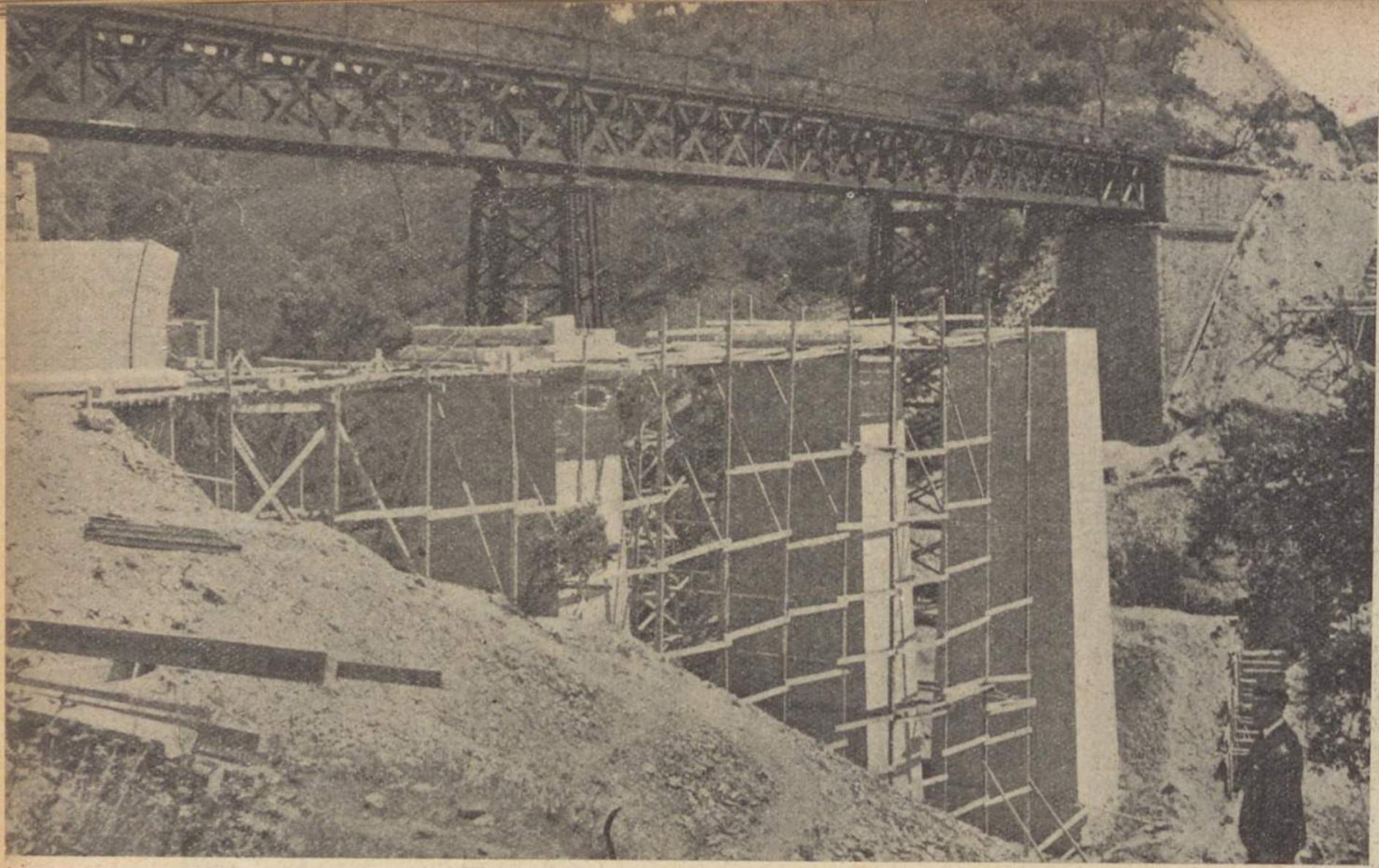
Ferro, por si só, procedeu a importantíssimos trabalhos cuja referência, em resumo é a seguinte;

Renovação do material das suas linhas urbanas e de cintura, em grande extensão de vias; calcetamento das plataformas e caminhos de acesso aos cais de Formoselha e Taveiro; calcetamento de várias plataformas em diversas estações; construção de vedações em painéis de cimento armado; abertura de um novo poço de toma de água, em Espinho; grandes reparações em edifícios e ampliações de cais na linha do Norte.

No que respeita a sinalização, cerca de Pamplihosa e Espinho, procedeu à reparação e pintura de todos os aparelhos de sinais e substituiu as pranchas de madeira anunciadoras dos discos avançados, por placas de cimento armado.

Reparou radicalmente 16 casas de guardas e concluiu, em Aveiro, o dormitório do pessoal de trem.

Igualmente reparou cinco aquedutos precisados de melhoramento.



Na linha de
de vários cais p
rias e da const
edifícios para
pessoal, procede
seguintes obras:
Construção d
para oficina da
étrica e outro p
ros; em Vila Fr
e Alhandra pint
edifício de pas
Setil, construção
vatório, em cim
e de uma cana
para a distribuiç
PONTE DE
MOURATOS —
VISTA PARCIAL.
(SITUAÇÃO EM
JUNHO DE 1933)

todo o recinto da estação. Em Torre das Vargens, grande reparação no dormitório do pessoal de exploração e tracção.

No Entroncamento, além das obras que já apontamos, a construção de novas retretes e mictórios. A acrescentar a estas obras realizadas houve ainda outras importantes renovações de via entre os quilómetros 1,600 a 3,420 e 9,430 a 24,822, onde se empregou material de 18/45.

Na linha de Oeste, além da construção de um armazém para mercadorias, bastantes fôraram as reparações em edifícios de passageiros, cais de mercadorias e calcetamentos de plataformas.

Construiu-se também no Sabugo, um edifício para duas famílias de ferroviários e fez-se a montagem de instalação eléctrica no 1.º andar do edifício de passageiros na estação de Cruz da Pedra.

Repararam-se 14 aquedutos, construiu-se um outro ao quilómetro 56,566 da linha da Beira Baixa, pintaram-se as pontes de Muge e a da Vala da Azambuja além da pintura geral da ponte sobre o Tejo entre os quilómetros 3,564,90 e 4,404,40

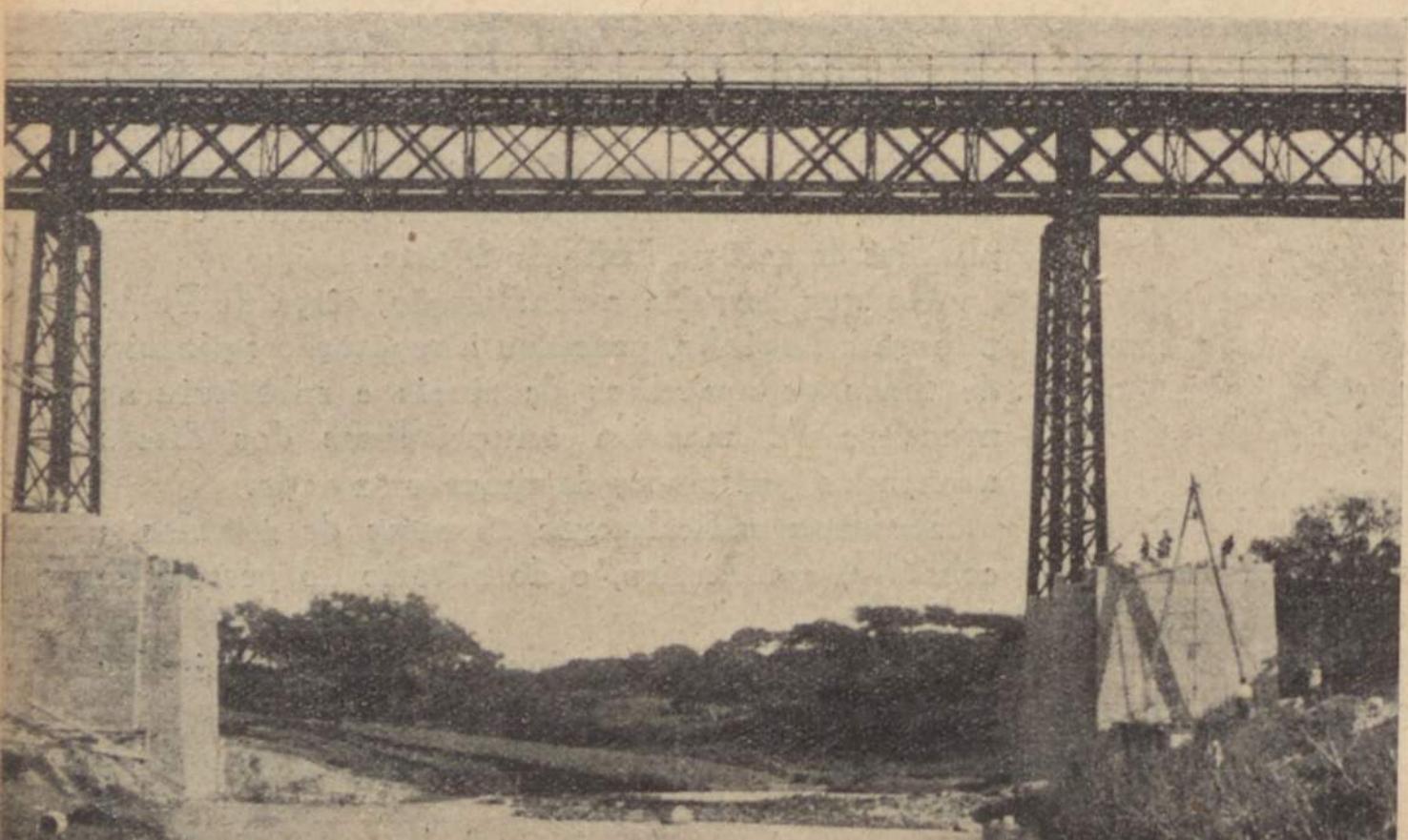
Substituiram-se ainda os taboleiros metálicos de outras diversas pontes e pontões.

Muitos outros trabalhos de grande envergadura fôraram executados e já que abordamos o assunto, seja-nos permitida especial referência às pontes da Quinta Nova e de Mouratos, a primeira localizada perto da estação da Funcheira e a segunda junto a Pereiras, ambas da linha do Sul.

Com o esforço já desenvolvido durante a exploração da rede do Sul e Sueste, pelo

Estado, conseguindo com reduzidas dítes e pontões e com as 5 obras de empréstimo de 100.000 contos, conseguindo as mais pesadas, pelo Sul, até Funcheira, pelo Vale do Sado, permitindo maior rendimento para o moderno material.

Não obstante, porém, impunham-se iniciados até Faro permitindo terminar a carga a que o mau perfil da linha do Sul havia levado. A pequena capacidade das locomotivas, que circulam para grandemente a exploração, carecendo de lhos projectados, que neste ano económica execução de 7 obras mais, em benefício

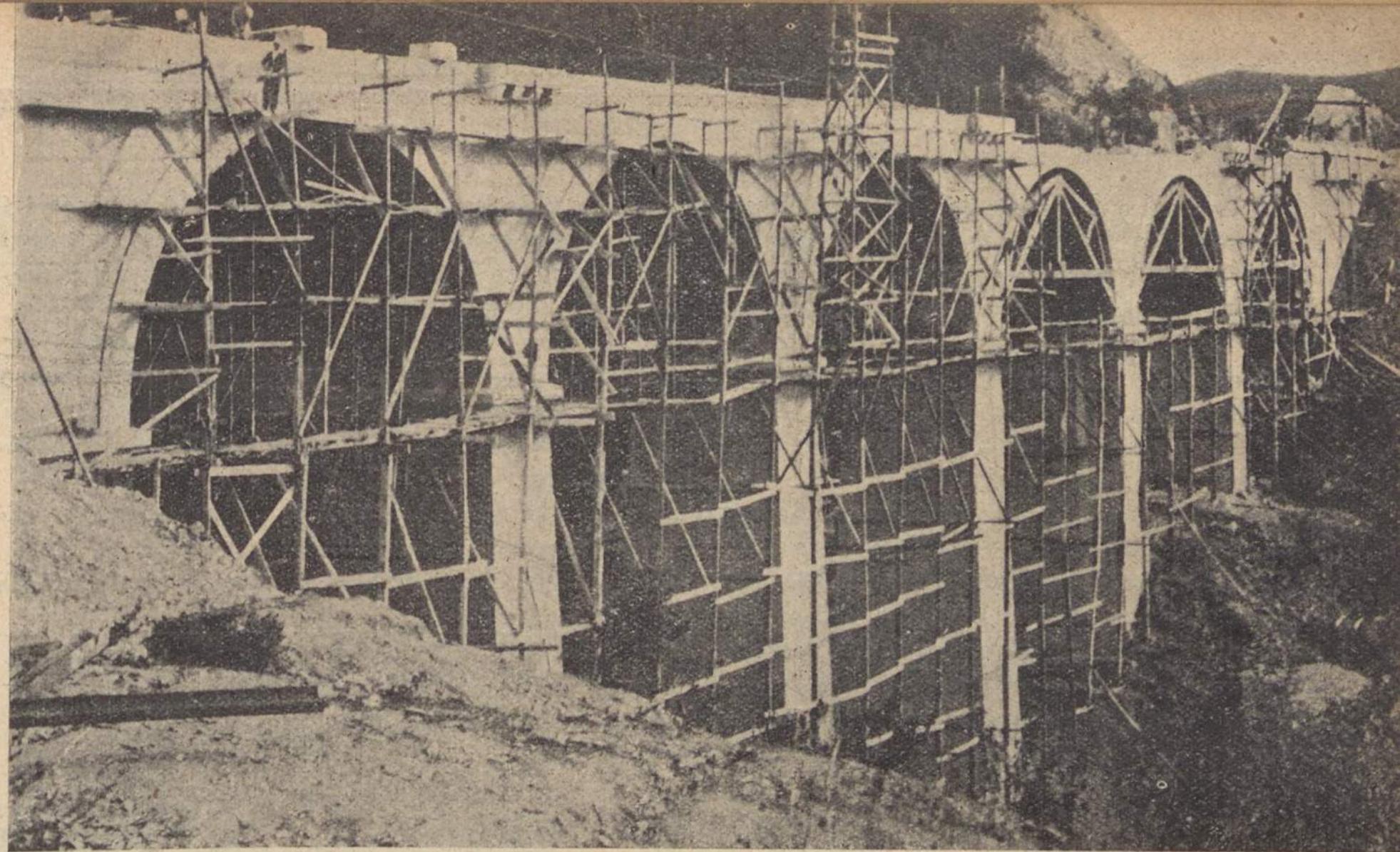


QUINTA NOVA-ARCO GRANDE.
(SITUAÇÃO EM ABRIL DE 1933)



PONTE DE QUINTA NOVA
PILARES DO ARCO
(SITUAÇÃO DOS P
EM ABRIL DE 1933)

Leste, além
mercado-
ção de dois
abitação do
também às
um edifício
Secção Elé-
ra passagei-
nça de Xira
ura geral do
ageiros; no
de um reser-
nto armado,
ização geral
o de água a
PONTE
DE
MOURATOS
VISTA
GERAL



Escudos 219.814\$42. À extinta Administração dos Caminhos de Ferro do Estado já em época anterior a 1912 reconhecerá que as pontes de Quinta Nova e principalmente a de Mouratos, por manifesta decadência não ofereciam boas condições de segurança convindo a sua substituição.

E assim o entendeu também a Comissão de Verificação de Resistência de Pontes e Obras Metálicas.

Em 1912 iniciavam-se trabalhos para a sua substituição, que a deflagração da grande guerra forçadamente interrompeu.

Em 1919 de novo foi posta a questão de segurança da circulação, e, pelo Serviço de Via e Obras substituíram-se muitas peças, adoptando-se um dispositivo para evitar que a água salgada proveniente do peixe transportado nos combóios atingisse, na sua passagem, a estrutura metálica, activando e acelerando a sua corrosão.

Em 1920 foi proibida a circulação de locomotivas mais pesadas (séries 300 e 400 de então) nas referidas pontes.

Esta restrição dificultava a exploração, dada a impossibilidade de fazer circular as suas mais potentes locomotivas, exactamente nos troços de via em que as condições do traçado, pelo que respeita a planta e perfil, mais poder de tração exigiam.

Então a Companhia elaborou o projecto de substituição de pontes metálicas da Quinta Nova, Mouratos e outras que submeteu à apreciação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro em 1929, que desde logo, e de acordo com a Comissão Administrativa do Fundo Especial, procurou promover as dificuldades de ordem financeira.



QUINTA NOVA
O GRANDE
TRABALHOS
E 1933

sponibilidades substituir 21 pon-
arte substituídas pelas fôrças do
ir-se-á a circulação das locomoti-
cheira e desta estação a Pinhal
melhor aproveitamento de tracção,
material das linhas do Sul e Sueste.
ase continuar os melhoramentos
ar com as freqüentes reduções de
o Sul, além da Funcheira, dá fre-
ade das estações e a insuficiência
além desta estação, prejudicam
se por isso de apressar os tra-
mico tiveram grande avanço pela
io dêsse trôço, no quantitativo de

PONTE DE MOURATOS - VISTA
PARCIAL. (SITUAÇÃO DOS TRA-
BALHOS EM JUNHO DE 1933)



O Conselho Superior de Obras Públicas, sobre as pontes de Mouratos e Quinta Nova pronunciou-se em seu parecer n.º 3.036 de 31 de Outubro de 1929, (homologado em 26 de novembro seguinte), impôz condições, de acordo com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que obrigaram os projectos a rectificações.

A sua aprovação definitiva só pôde efectuar-se em Junho de 1930.

Tratando-se de duas obras de arte de preço elevado: Quinta Nova 3.717.622\$00 e Mouratos 1.754.622\$00, cuja execução não implicava com a exploração entendeu a Direcção Geral dever pugnar para que os referidos trabalhos fossem dados de empreitada, por concurso público, o que não fôra previsto no contrato já citado, pelo qual a Companhia executaria todas as obras complementares mediante orçamentos aprovados.

Estabeleceu-se discussão, laboriosa e prolongada com a Companhia que terminou pela sua aquiescência, vantajosa à economia do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

A demora na substituição dos pontões, resultante dessa discussão não se compadecia, de facto, com a sua precária situação, obrigando-se, porém, esta Direcção Geral a assumir as responsabilidades que a Companhia ia declinando pela sua permanência em serviço, para não abandonar um princípio que julgava fundamental.

Organizaram-se então rapidamente os respetivos processos, com a elaboração dos cadernos de encargos necessários à adjudicação em hasta pública, levada a efeito em 2 de julho de 1931, com marcado êxito, visto que se obteve uma redução de praça de cerca de 2.000 contos, nas duas obras de arte, com manifesta vantagem para o Estado e Companhia concessionária, igualmente empenhados na melhoria das linhas para as quais revertiria esta economia.

Pôde, finalmente, êste regime generalizar-se a todas as obras susceptíveis de se tornarem independentes da exploração, sistema que muito veio avolumar a soma de benefícios alcançados para a economia do Fundo Especial.

* * *

Removidas tôdas as dificuldades, e múltiplas foram, iniciaram-se estas construções em Março de 1932, que, no período a que êste relatório se refere (até Junho de 1933) decorreram trabalhosamente, pela intensa e difícil assistência de uma fiscalização orientadora dos trabalhos, de enormes responsabilidades de ordem técnica, por se tratar de fundações muito próximas das das pontes existentes, tendo de descer alguns caboucos à profundidade de 15 metros, porque achando-se situados a meia encosta em terreno de xistos brandos, argi-

las plásticas e quartesites, se julgou necessário que ultrapassem cota inferior à linha de água que passa ao lado, exigindo-se, em alguns casos, escoamentos especiais.

Na Ponte de Mouratos, até Junho de 1933 construiram-se as fundações dos primeiros encontros e uma parte importante em elevação, ficando já fundados e crescidos quase ao nível do cordão três pilares.

Os restantes pilares ficaram com os caboucos em estado adiantado.

Na Ponte de Quinta Nova, completou-se a fun-



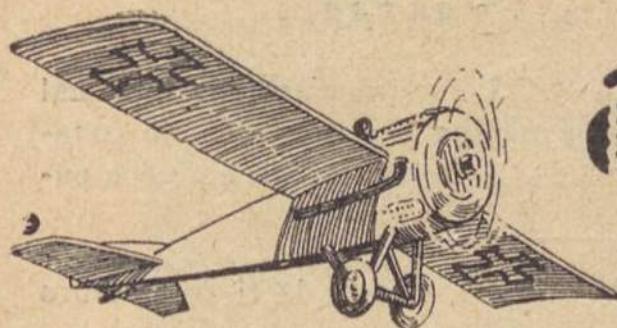
2.º VIA CONTUMIL-ERMEZINDE
TRABALHOS DE ASSENTAMENTO

dação dos encontros e executou-se parte da alvenaria em elevação no outro.

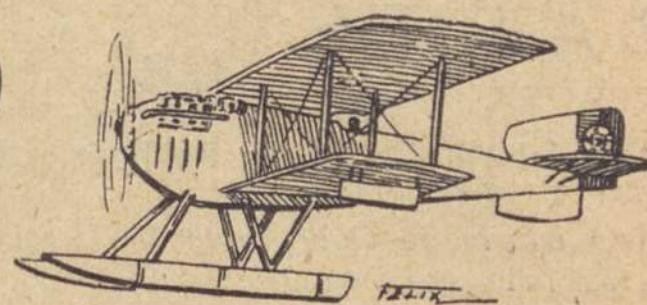
Os pilares ficaram em meia altura na alvenaria em elevação.

Pela reprodução gráfica que ilustra o presente artigo poder-se-á tomar boa nota da importância das obras a que nos vimos referindo e bastante honram os serviços técnicos e administrativos da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



AVIACÃO



A VIAGEM AÉREA A TIMOR

Pelo Dr. ALFREDO BROCHADO

Patrocinada pelo Governo, pelas Câmaras do País que para isso se subscreveram, e pelos bons portugueses que acima de tudo põem a glória e a grandeza da sua Pátria, vai o tenente Humberto Cruz realizar, em breve, a anunciada viagem aérea de Lisboa a Timor, levando, assim, a esta longínqua colónia portuguesa, na ânsia do seu coração, o pulsar dos corações de todos nós.

Não é de estranhar que esta empresa tentasse a alma daquele ilustre oficial e que a ela se devotasse pela forma que todos nós conhecemos e os jornais têm relatado.

Todas as dificuldades venceu, e não houve obstáculo que o seu enérgico temperamento de homem de acção não superasse, no desejo de ligar, num vôo, a capital do País à mais distante porção do território lusitano.

Feita esta viagem, não há já colónia portuguesa sobre cujo território não tenham voado, intrépidas, as azas de um avião nacional, céu azul da pátria onde não tenha sangrado a cruz que antigamente florescia nas velas brancas das caravelas.

Na hora que passa, a aviação é a forma mais bela, emocionante e rápida de comunicação material.

A Europa, a África, a Ásia, o Oceano Atlântico, são constantemente atravessados pelas carreiras aéreas, que, assim, ligam territórios estranhos, ou põem em contacto as mais progressivas Nações, com as suas dependências ultramarinas.

Para não falarmos de outras, referir-nos-emos às travessias regulares do Atlântico, pondo em ligação rápida a América do Sul com a França e a Europa, com escala na cidade da Praia, em Cabo Verde. A Holanda com as suas colónias do extremo Oriente (Batâvia). A França com Madagascar, passando por

Moçambique. A Inglaterra com as suas regiões da África do Sul.

Justo é, portanto, que Portugal, na impossibilidade de ter carreiras aéreas constantes e regulares com as suas Colónias, ao menos, de vez em quando, se lembre de realizar viagens aéreas até lá, dando-lhes, deste modo, a certeza de que as não esquecemos, e a perceber que hoje essas regiões não estão tão distantes que não seja possível, em alguns dias, comunicar com elas.

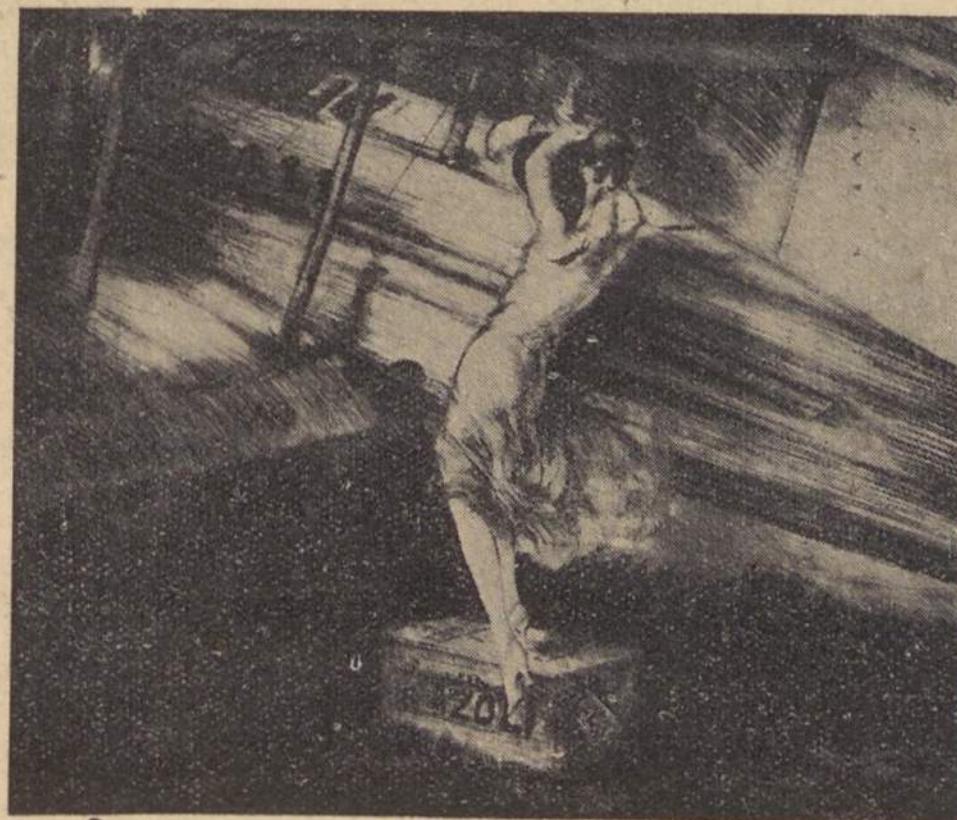
Por esta forma, as nossas terras de além-mar sentir-se-ão mais perto da mai Pátria, e mais ligadas a ela, mais integradas num todo indivisível.

O alto sentido patriótico da viagem do tenente Humberto Cruz não carece, por isso, de ser posto em relevo por palavras, porquanto ele se impõe por si, de um modo bem evidente.

É mais uma coroa de glória a juntar a outras da nossa aviação; e estamos certos de que em breve o nome do tenente Humberto Cruz ha-de figurar ao lado dos grandes pioneiros do ar.

O abraço que este aviador vai dar à *ilha verde e vermelha de Timor*, para me servir de uma frase de um belo escritor português, é mais uma maneira de manifestarmos o nosso interesse por tudo o que se prende com o Império Colonial e contribua para a sua grandeza e renome.

Nessa colónia distante, maravilha das terras e dos mares do Oriente, a mais distante de todas, com sua vegetação luxuriante, suas noites cálidas e sensuais, embalsamadas pelo aroma estonteante das flores do trópicos, com seu mar azul e suas costas que lembram, de longe, ilhas de coral, com suas aves de tonalidades raras, e suas florestas de madeiras e essências



Despedida do aviador

PARTE OFICIAL



Ministério das Obras Públicas e Comunicações

O *Diário do Governo* n.º 239, I série de 11 de Outubro de 1934 publica o seguinte :

Decreto n.º 24.532

Autoriza a firma Bernardino Jordão, Filhos & C. Lda, com sede em Guimarães, a construir duas linhas de transporte de energia eléctrica, a 12.500 voltios, de Guimarães a Caldas das Taipas e de Guimarães a Covas, e seus ramais, à mesma tensão, no concelho de Guimarães.

O *Diário do Governo*, n.º 242, I série, de 15 de Outubro de 1934 publica o seguinte :

Decreto-lei, n.º 24.539

Autoriza a Câmara Municipal de Mirandela a contrair um empréstimo em conta corrente, na Caixa Geral de Depósitos Crédito e Previdência, até à importância de 900.000\$ para execução das obras necessárias ao abastecimento de águas da vila de Mirandela.

Decreto-lei, n.º 24.540

Autoriza a Câmara Municipal de Angra do Heroísmo a contrair um empréstimo em conta corrente, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, até à importância de 2.000.000\$, exclusivamente destinado à execução das obras de abastecimento de águas àquela cidade.

Decreto-lei, n.º 24.541

Autoriza o Governo a fazer-se representar na União Internacional de Radiodifusão por intermédio da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, a cargo da qual fica o pagamento da respectiva cota anual.

Decreto-lei, n.º 24.542

Substitue o decreto n.º 24.435, que transfere para o actual orçamento do Ministério os saldos das dotações do orçamento de 1933-1934, destinado à conclusão de edifícios públicos.

O *Diário do Governo*, n.º 243, I série de 16 de Outubro de 1934, publica o seguinte :

Decreto-lei, n.º 24.549

Autoriza a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos a celebrar contrato com Bernardino Ribeiro da Silva para execução da empreitada dos trabalhos constantes do projecto das obras de defesa da povoação de Espinho.

Decreto-lei, n.º 24.550

Fixa o prazo da publicação das contas mensais e de exercício da Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Decreto-lei, n.º 24.551

Providencia para que no actual orçamento do Ministério seja inscrita verba para pagamento das despesas a fazer com a mudança e instalação da Direcção dos Serviços Eléctricos, numa nova casa.



TELEFONES

Vão ser instaladas cabines telefónicas para serviço público, nos seguintes locais :

Rua de Pedrouços.

Largo da Boa Hora.

Rua de S. Bento, (Junto ao Mercado).

Avenida Álvares Cabral.

R. Gomes Freire (à Escola de Guerra).

Avenida Presidente Wilson (à Calçada da Estrela).

preciosas, com suas riquêsas por explorar ainda, nessa colónia distante, dizíamos, está sintetizada, no instante de *atterrissage* do avião português, toda a grandeza e extensão de Portugal, através dos Continentes e dos Mares; e ao fim do percurso, estará realizado, também, um dos feitos mais brilhantes dos portugueses, no sentido das grandes viagens.

O braço do tenente Humberto Cruz, guiando o seu avião, será irmão do braço dos descobridores antigos, ao indicarem às velas brancas, onde sangrava a Cruz de Cristo, o caminho do Oriente.

Escrevo estas linhas distante de Lisboa, numa aldeia do Norte de Portugal, no fim das minhas férias. Só comunico com o mundo pela radiotelefonia, que até aos meus ouvidos traz todos os encantos e maravilhas da civilização.

A aviação é outra conquista da ciência que sempre me deslumbrou, irmã daquela, e o elogio do século a que pertenço.

Nunca vejo palpitar no ar, nas formosas manhãs de Lisboa, o motor de um aeroplano, sem um certo estremecimento.

Nunca me canso de seguir, com os olhos deslumbrados, seus vôos, riscando o azul.

Este estremecimento de admiração e patriotismo, senti-lo-ão todos os portugueses, estou certo, de norte a sul do País, ao saberem que Humberto Cruz iniciou o vôo a Timor, levando consigo as lembranças de todos os portugueses do Continente, aos que, lá, distantes, mourem, vivem, sofrem, amam, à sombra da mesma bandeira.

É um acontecimento que mais vem contribuir para a unidade da Nação. E numa hora em que inquietas azas de aguado e ameaça pairam sobre o mundo, as azas do avião de Humberto Cruz, serão de paz, de alegria, de amor pátrio.

Ao distinto colaborador desta *Gazeta* e heróico oficial, desejamos todas as venturas.



Discurso do Director Geral da Companhia, após a inauguração do automático

LISBOA PROGREDINDO

A Estação Norte da Companhia dos Telefones, inaugurou o sistema automático

PORTUGAL foi dos primeiros países a servir-se do invento de Graham Bell. Três anos após a descoberta do telefone, Lisboa possuía alguns aparelhos. No final do ano de 1881, o nosso país continuou melhorando e aumentando as suas comunicações telefónicas. Assim, Lisboa assistia em 1902 à inauguração de uma Estação de Bataria Central, a segunda d'este tipo na Europa.

Lisboa e Pôrto as duas principais cidades portuguesas, podem orgulhar-se de terem um dos mais bem montados serviços telefónicos, que se tornou invejado noutras grandes cidades estrangeiras.

Da metrópole portuguesa fala-se através o fio para quasi todas as capitais dos países europeus e d'álm mar!

É fantástico o progresso e extraordinária a actividade que a Companhia Anglo-Portuguesa dos Telefones tem imprimido aos seus serviços de comunicação.

Ainda no sábado, 20 do mês findo, a *The Anglo-Portuguese Telephone C.º Ltd.* procedeu à inaugu-

ração dos novos serviços automáticos da Estação da zôna Norte, na Rua Andrade Côrvo que, ampliada e transformada em moderníssima central automática, pode ser considerada, sem favôr, uma das melhores do mundo!

Não é uma afirmação gratuita, mas um facto verificado por centenas de pessoas de categoria social e política da nossa terra.

* * *

A convite da Companhia, o Chefe de Estado compareceu na Estação Norte pelas 16,30, acompanhado dos seus ajudantes, para inaugurar a passagem dos serviços telefónicos manuais para automáticos. A êste acto assistiram, entre outras pessoas que nos foi impossível tomar nota, além de muitas senhoras portuguesas e da colónia inglesa, os srs. ministro do Interior, dos Negócios Estrangeiros, da Guerra, do Comércio e Indústria, engenheiro Vaz Pinto, representante do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, General Domingos de Oliveira, Governador Militar de Lisboa; General Vicente de Freitas, tenente-

-coronel João Luís de Moura, governador civil de Lisboa; coronéis Lopes Mateus, comandante da P. S. P. e Pimentel; tenentes-coronéis Esmeraldo de Carvalhais e Carvalho Teixeira; major Santos Calado, director da Escola de Transmissões; Luís Machado Pinto, director geral da Assistência Pública; engenheiro Raul Couvreur, secretário geral do Ministério das Obras Públicas; dr. Bustorff Silva, engenheiros Saturnino Gonçalves, Joaquim Correia e Vital Simões, da Administração Geral dos Correios e Telégrafos; dr. Medeiros Galvão, representante do sr. sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social; engenheiros Sousa Rêgo, Machado Barros, e Cunha Reis; dr. Queiroz Veloso, Pimenta Gama, assistente do Instituto Nacional de Trabalho; dr. Braga Paixão, director geral do Ensino Primário; drs. Cortez Pinto e Miguel Trancoso; engenheiros D. Vasco Bramão e Carlos Garcia Alves; pela Associação Industrial Portuguesa Roque da Fonseca, professor Cruz Filipe, dr. Juiz Visconde de Olivã, F. H. de Oliveira, Álvaro de Lacerda e Armando Saraiva de Macêdo, pela Associação Comercial de Lisboa; Engenheiro Fernando de Sousa; Martins Casal e Julio da Fonseca, pela Associação Comercial dos Lojistas; Eduardo Maria Rodrigues, capitães Agostinho Lourenço Luís Santana e Hipolito; e os directores da Companhia Mr. William Pope, administrador geral, Dr. Bento Carqueja, Pinto Basto, Dr. Rodrigo Peixoto, Karr, Fritz, Trigo, Rice, Dr. José de Figueiredo, Dr. Francisco d'Almeida, Dr. João Jorge, Luiz Pastor de Macedo pela Câmara municipal de Lisboa, José Parreira, Dr. Jacinto Carreiro, Mario Pinheiro Chagas, Armando Ferreira, Engenheiro secretário geral, Pope (filho) Vale, e outros.

Quando o sr. General Carmona entrou no edifício da Estação Norte, que estava todo embandeirado, já um numerosíssimo público estacionava em frente, ouvindo-se os acórdes do hino nacional.

No átrio da Estação Norte, 120 empregados, de cabos e linhas da companhia, com os respectivos cheques, estavam em forma. O sr. Presidente da República, depois duma rápida revista àqueles empregados, visitou com curiosidade as várias dependências da estação telefónica, elucidado pelos funcionários superiores da Companhia, sobre a utilidade e funcionamento da aparelhagem.

Pouco depois das 17 horas, ultimados os trabalhos para a automatização, o sr. General Carmona premiu um botão eléctrico, como sinal para o pessoal cortar os cabos dos serviços telefónicos manual.

Curioso, o facto das telefonistas, que ainda ocupavam as suas cadeiras de serviço, ao ouvirem a campanha eléctrica dar sinal, desfazerem com espantosa rapidez as antigas ligações.

Minutos depois, o Chefe de Estado inaugurava o sistema automático, fazendo a primeira ligação para o Chefe do Governo e Ministro das Finanças, Dr. Oliveira Salazar, que se encontravam da Presidê-

cia da República. Estabelecido o diálogo, o sr. General Carmona explicou a sua satisfação pelo melhoramento introduzido na rede telefónica de Lisboa, com a automatização da Estação Norte que inaugurava, e, ao mesmo tempo por saber que nos trabalhos para o referido melhoramento se tinham empregado algumas centenas de operários portugueses. Pôs em relêvo as vantagens que vinham para o público, e consequentemente para a Nação, dos serviços prestados pela Companhia dos Telefones.

Respondendo, o sr. Dr. Oliveira Salazar afirmou o seu regozijo pelo benefício feito à capital, com o sistema dos telefones automáticos, além da repercussão na vida económica de Lisboa, pois facilitava, em tempo, a solução de alguns problemas públicos e particulares. Em seguida os corpos dirigentes da Companhia ofereceram um "copo de água", que foi pretexto para alguns brindes.

Usou da palavra, em primeiro lugar, Mr. Karr, vice-presidente da direcção; Eng.º Armando Ferreira, secretário geral, que leu, em nome de Sir Alexandre Roger, presidente do Conselho de Administração, um extenso documento em que agradece a honra da comparência do sr. Presidente da República, Ministros e outras altas individualidades.

O sr. Dr. Bento Carqueja, falando, desenhou em poucas frases, os melhoramentos que a Companhia tem feito nas redes de Lisboa e Pôrto, afirmando que as outras cidades da Europa não possuam tão boa e moderna aparelhagem telefónica.

Falaram ainda os srs. Álvaro de Lacerda e Dr. Cortez Pinto, em nome das Associações Comerciais de Lisboa e Industrial Portuguesa, que dirigiram entusiásticas felicitações à Companhia dos Telefones.

Por último o Chefe de Estado disse das suas impressões pelo que observara, encomiando a Companhia pelo que fizera a bem do público, que o mesmo é à Nação, felicitando-se pelos benefícios daquêles melhoramentos.

Ouviram-se depois a "Portuguesa" e o "God Save The King", entre palmas e vivas.

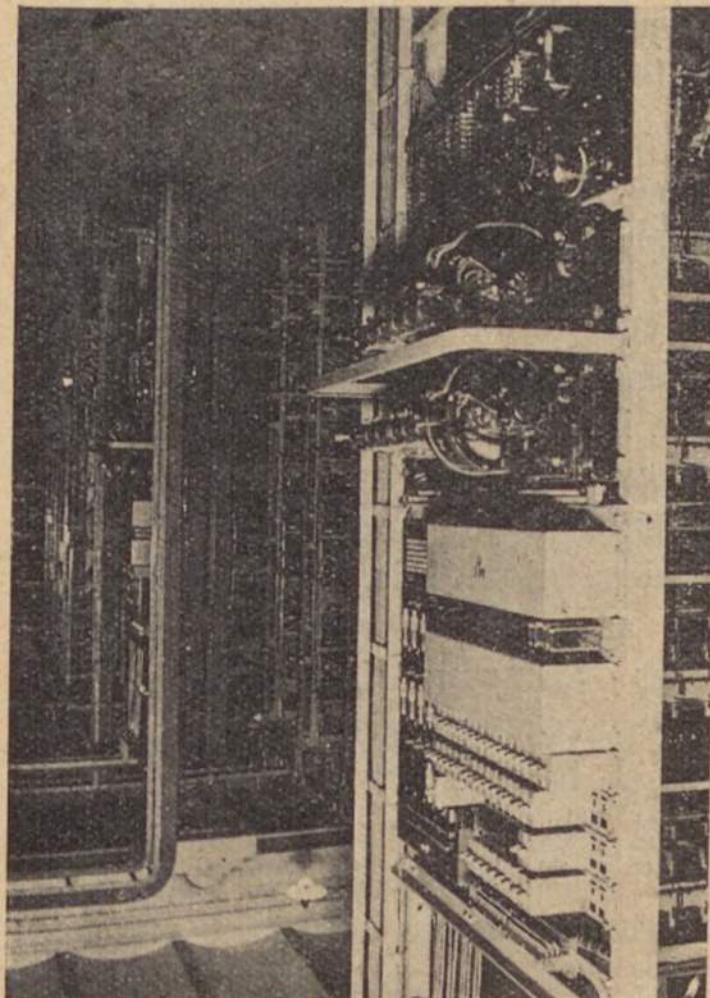
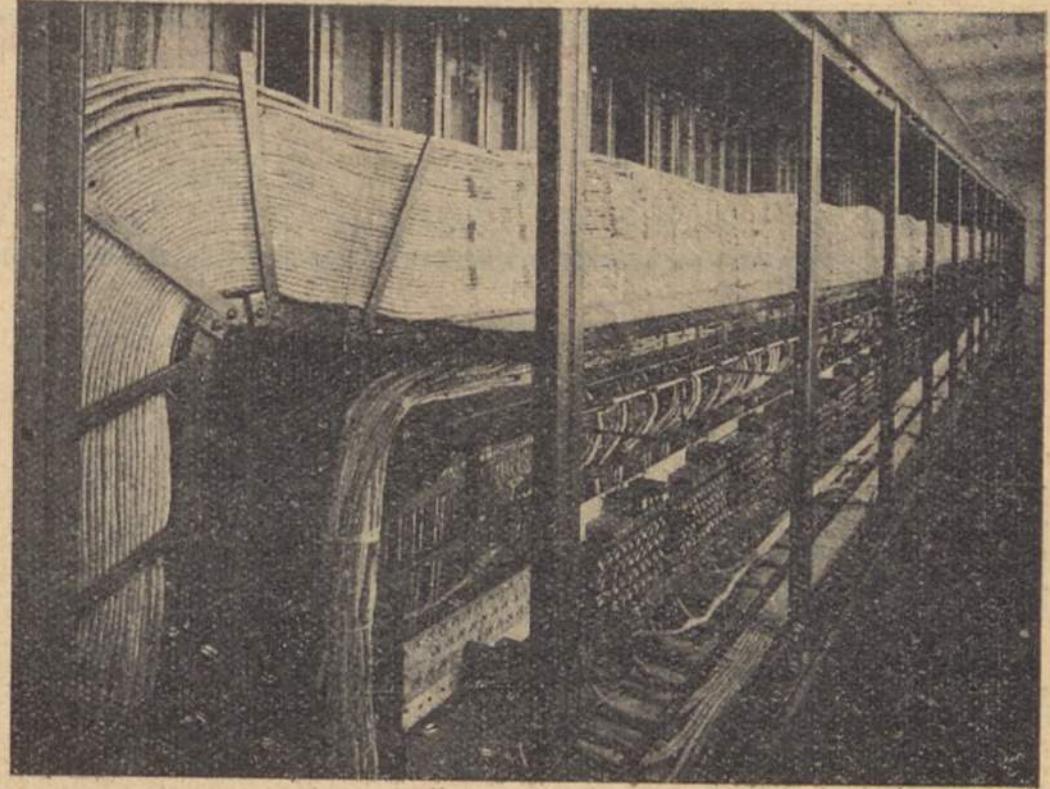
Foi seguidamente condecorado pelo sr. General Carmôna, com o grau de oficial da Ordem de Mérito Industrial, o sr. António Marques da Silva que trabalha na Companhia dos Telefones há 47 anos. O almoço do ritual, de mistura com algumas palavras de admiração e uma quente salva de palmas completaram acerimónia. O sr. Car William Pope, administrador geral da Companhia foi informado pelo sr. Presidente da República de que, em reconhecimento da sua actividade e acerto, ia ser condecorado pelo Governo Português, com o grande oficialato da Ordem de Mérito Industrial.

Esta notícia correu célere e pouco depois, os empregados presentes tributaram ao administrador geral uma grande manifestação de carinhosa simpatia.

Entretanto o Chefe de Estado e os ministros retiraram-se entre calorosos vivas à Pátria,

ANTES DO AUTOMÁTICO

**A PARTE DETRAZ DO QUADRO
MANUAL DA ESTAÇÃO NORTE
MOSTRANDO OS CABOS**

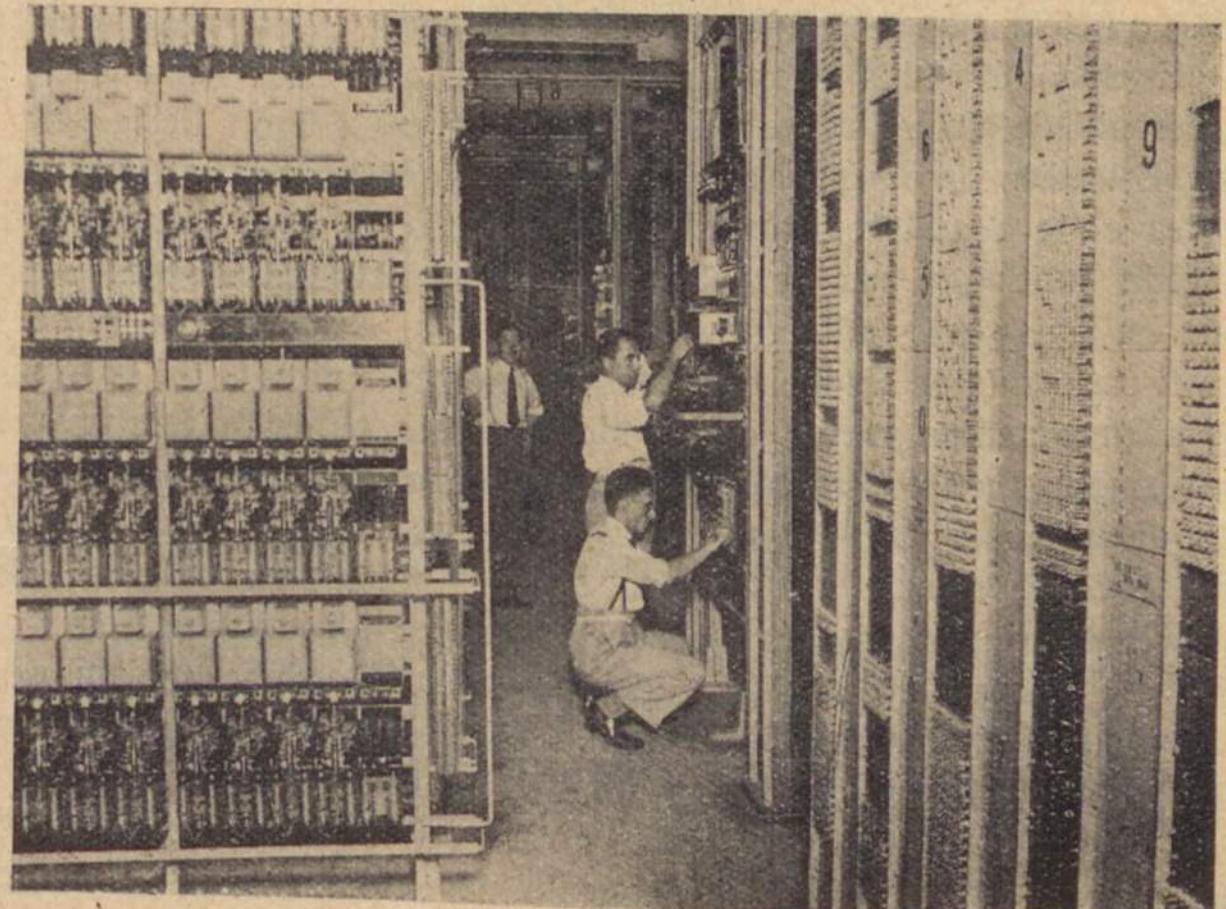


A CAMINHO DO AUTOMÁTICO

**ASPECTOS DA TRANSFOR-
MAÇÃO DO SISTEMA NORTE
PARA AUTOMÁTICO, CABOS
DE TRANSFORMAÇÃO IN-
TERNA; «RELAYS»**

JÁ NO AUTOMÁTICO

**CABOS DE TRANSFORMAÇÃO
INTERNA, SELECTORES
E FUSIVEIS**



ATENÇÃO, SRS. AUTOMOBILISTAS

Por MARTINS DE FARIA

DE Norte a Sul do nosso País cresce dia a dia o entusiasmo pelo automobilismo e o certo é que já não há classe social onde não chegue o calor vibrante por este admirável sistema de locomoção.

Desde o camponês que ávidamente procura lugar nas caminhetas de carreira, ao industrial que busca no caminhão o seu elemento de luta pela vida e daí ao negociante que o não dispõe para garantir-se de rapidez nas suas transações; desde o operário que se não poupa ao sacrifício de pagar um bom passeio, até ao funcionário público que faz do automóvel um recurso para consumir domingos e feriados; desde o desportista ao "snob" e dêste ao comodista e à mulher, todos procuram no prazer do automobilismo as sensações fortes da velocidade e de conforto que são peculiares ao automóvel moderno.

Por esse mundo fora, também aumentou a intensidade da vida automobilística que se tornou febril, agitada, violenta e demasiadamente veloz no aneio de necessidades novas, que o século XX, mal comporta.

É que tombaram de golpe, sobre a humanidade entontecida, todo um cortejo de caprichos extravagantes, quiçá bizarros alguns, e a vertigem que arrasta o pensamento das gentes, não pára, não afrouxa sequer! Sobreveio a loucura colectiva a transformar em turbilhão, certos espíritos mal contidos e por isso mesmo não faltam "azes" loucos do volante, nem loucos do volante sem serem "azes", que façam das estradas e das distâncias os meios predilectos das suas conquistas. Vencer estradas, curvas, obstáculos, perigos, distâncias, etc., é uma embriaguês predominante no espírito de muita pessoa que na maioria das vezes tem mais audácia do que prudência ou competência.

E então é vê-los atropelar cães e gatos, atropelar a serenidade de velhos e novos, atropelar o Código das Estradas, atropelar as esquinas, os postes, as árvores e de quando em quando um candieiro ou uma parede onde por sua vez esmurraram o todo fisionómico e mais partes adjacentes.

É claro que os atropelamentos propriamente ditos, os abalroamentos graves, os grandes choques, os emborcamentos pelas ribanceiras abaixo e outros acidentes de nomeada, são coisas mais sérias, mas isso não importa maioriamente aos fins destas linhas porque na realidade são ainda consequências de causas e foi justamente a propósito de causas que lançamos mão dos comentários que vamos deixar aqui.

A nossa velha prática de automóvel, habilita-nos a pensar que pelo menos 80% dos novos automobilistas fazem consistir o prazer do volante na velocidade

excessiva e descuidosa. Para eles toda a estrada é pouca e quanto a curvas, todas elas são na sua opinião, um índice do nosso atraso, visto que sem obliquidade, nelas, não há resistência que se oponha à força centrífuga que os atemoriza e vence.

Ora sucede que efectivamente se tem generalizado a opinião de que as curvas das nossas estradas deviam apresentar uma inclinação que correspondesse às modernas necessidades do automóvel, e o caso é que já temos ouvido esta opinião a muita gente sensata, havendo até pessoas que afirmam existir lá por fora — "aquele lá fora" tão nosso predilecto — variedíssimas estradas com curvas construídas em tais condições.

Felizmente que nós também temos andado muitas vezes por êsses sítios lá de fora, mas o que é facto é facto é que nunca encontrámos essa maravilha, talvez até porque não tínhamos que encontrar...

Mas, ainda que isso peze àqueles que viram mais do que nós, essas curvas, o seu traçado, as suas vantagens, os seus efeitos, a sua inteira relação com a velocidade actual dos automóveis, tudo isso estamos nós a vêr mesmo aqui, ao recordar uma conversa animada que há dias ouvimos no Café Martinho entre meia dúzia de valorosos desportistas, para quem o fazer curvas a 80 à hora estava absolutamente ao alcance de cada um deles, sem ser coisa de maior...

Ali se falou de tudo, inclusivé da tal vergonha que representam as curvas das nossas estradas e que a seu pensar não haveria senão que construir com mais justezza de valôr técnico.

Na opinião dum dêles, se um comboio se pôde deslocar a cento e tantos quilómetros à hora sem curvas de grande inclinação, melhor o fará um automóvel, por causa da aderência dos pneus; outro calcula que uma pequena inclinação das actuais curvas já daria para o seu automóvel entrar e sair dela a 130 ou a 140 quilómetros e, ainda outro, mais audacioso nas suas exigências, consegue apurar que em tais termos se responsabilizaria a deslocar de Lisboa ao Estoril em 12 ou 15 minutos.

Havemos de convir que para nós automobilistas, esta perspectiva não está longe de nos causar receios, mas como será ainda largo o tempo de espera para que se modifique a técnica das curvas, descancemos.

Na verdade, aquêles senhores, como tantas outras pessoas com iguais juízos, esquecem que os comboios podem deslocar-se sem perigo e a grande velocidade nas curvas, porque estas são traçadas com um raio suficientemente largo para não exigirem inclinações exageradas.

Também ignoram que as nossas estradas, não sendo

das mais estreitas do mundo nem das mais mla traçadas, nunca poderiam comportar curvas com inclinação ajustada às velocidades actuais porque a obliquidade necessária atingiria proporções verdadeiramente extravagantes.

Basta saber-se que para o tipo médio de raio das nossas curvas, a percentagem de inclinação indispensável a velocidade de 250 quilómetros à hora, ou seja a velocidade de corrida, é de 84 % o que corresponde a uma barreira quase vertical; mesmo, tratando-se de metade dessas velocidades a inclinação ficaria oscilando entre 25 a 30 %, ou seja dando às curvas a semelhança dos lados dum alguidar vulgar, o que tornaria impossível, não só a passagem de automóveis a pequena velocidade como a de qualquer caminhão ou carroça carregada, a pessoas e até mesmo burros, etc..

Mas admitamos por comprazer, que realmente num futuro mais ou menos próximo, as nossas autoridades se decidiam a aumentar a inclinação das curvas existentes, ainda que apenas para corrigir o inconveniente das "flexas" do pavimento e dar alguma comodidade às viragens que o automóvel tenha de fazer sobre a esquerda!?

O que sucederia?

Sim, o que sucederia aos grandes "azes" do volante e áqueles que o não são?!

Encontrar-se-iam em presença duma aspiração satisfeita que julgariam corresponder cabalmente ao insaciável prazer das velocidades sem limites, e assim chegarem a topar com a foice da desgraça, fazendo aumentar rapidamente o já respeitável número de vidas que o nosso país vem perdendo às mãos de tantos milhares de inconscientes, quantos são os que polulam por essas estradas desde o Algarve ao Minho.

O que significam, porém, estes comentários simples?

Que se não modifiquem as curvas das nossas estradas?

Que se não permitam velocidades livres, quando elas sejam possíveis?

Não! Nada disso.

Apenas o desejo de que a fiscalização do trânsito

multiplique os seus esforços no sentido de corrigir a loucura e a inconsciência de tantíssimos automobilistas que não cumprem as leis e lhes preparam no espírito a compreensão do valor e do perigo das curvas, tal como elas existem ou possam vir a existir. É que:

O afrouxar nas curvas, é uma necessidade imperiosa e não um recurso.

Respeitar o lugar que a cada um cabe nelas é uma condição de segurança mutua e não um simples dever de cortezia.

Contar que nas curvas pode haver surpresas com o funcionamento de travões, com o estado do pavimento, com o prolongamento da própria curva, etc., é mais uma obrigação que a bôa técnica impõe, do que simples gôsto de obedecer ao Código.

Talvez não seja indeferente lembrar que a Inglaterra, com a imperfeição e o atraso da sua organização oficial em matéria de automobilismo, já consumiu em acidentes de automóveis mais vidas nos últimos 10 anos do que a população inteira de certas nações da Europa.

Perdeu assim muito mais ingleses às mãos dos próprios ingleses do que na horrível chacina que foi a Grande Guerra. E, não se dirá que não seja justamente a própria Inglaterra o país que mais fortemente procura defender a vida e haveres dos seus súbditos, fazendo-o sempre com o mais acendrado carinho, estejam êles onde estiverem!

É que os problemas do transito acelerado exigem leis decididas e estas talvez sejam ainda incompatíveis naquele país, com a tradição de liberdades que, aliás, as circunstâncias actuais condenam.

*

* * *

Senhores loucos do volante!

As nossas estradas servem ainda muito regularmente para a intensidade do nosso movimento de automóveis

Deixem-nos, pois, andar por elas sem ter que receiar os vossos abusos e haja respeito pela vida alheia.

PÔRTO-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do PÔRTO com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderégo telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

FIGURAS DO PASSADO

ANTERO DO QUENTAL

Por ROCHA MARTINS

Na passagem do 43.º aniversário da morte de Antero do Quental, que se registou a 11 de Setembro, publicou Rocha Martins o artigo que com a devida vénia transcrevemos:

Fez no dia 11 de Setembro quarenta e três anos que Antero do Quental se suicidou em Ponta Delgada. Em 1 de Junho do ano anterior — o de 1890 — suicidara-se Camilo.

Talvez que o eco da bala disparada pelo grande romancista, — tão maltratado em vida e tão exaltado após a morte, — tivesse produzido o seu efeito na alma atribulada e doente do poeta magnífico.

Antero Tarquino do Quental provinha de uma família insular muito ilustre que decerto tinha ancestrais flamengos. A barba e o cabelo fulvos do poeta acusam nessa linha morgada avós de outras nações.

De resto, as famílias dos Açores receberam diversos gafos flamengos e a geração de Antero era das mais antigas do arquipélago.

Não foi o primeiro homem notável do seu apelido.

No ano de 1626 nascera em Fenais, próximo de Ponta Delgada, um filho de Francisco de Andrade Cabral e Ana Quental de Novais, descendente da maior nobreza insular. O pequenito chamou-se Bartolomeu.

Desde menino que deu suas provas de talento e grande apêgo à oração, pois se entreteinha a ensinar doutrina aos condiscípulos e a outras crianças.

Em 1643 estudava na Universidade de Évora, inscrito sob o nome de Bartolomeu do Quental. Ao cabo de quatro anos graduava-se em artes. Estudou teologia e filosofia, e formou-se em Coimbra.

Tão grandes estudos não lhe serviram, de comêço, para mais lucrativa posição que a de vigário da freguesia de Nossa Senhora da Estréla, na Ribeira Grande, de S. Miguel.

Ficou nos Açores pastoreando as suas pobres freguesias, aquele padre sábio e douto contemporâneo de Vieira, o grande.

Não se sabe como D. João IV teve conhecimento dos talentos e cultura do insular. Naturalmente deveu-o a alguns dos antigos mestres jesuítas da Universidade de Évora com os quais el-rei muito se dava.

Chamado a Lisboa, o padre Bartholomeu do Quental, recebeu a nomeação de confessor e pregador da Capela Real.

Os insulares são muito operosos, inteligentes, trabalhadores. Devoravam uma legítima ambição de nomeada, e, quando o talento os não bafeja, sempre encontram meio de se distinguir nas profissões de sua escolha.

São almas diferentes das metropolitanas.

Temperou-as a ancestralidade, a consangüinidade, o mar e os estreitos âmbitos de suas ilhas.

O reverendo filho de Ponta Delgada deliberou fundar em Portugal a Congregação do Oratório, à semelhança da que S. Felipe de Neri criara em Roma. Clemente X confirmou-lhe os estatutos em 1672, e instalou-se a nova ordem na igreja do Espírito Santo, cedida pela irmandade dos negociantes. Era muito importante aquele edifício. Chamavam-lhe Convento do Espírito Santo da Pedreira e ficava no sítio onde hoje se encontram os Armazéns do Chiado. Os moradores de Lisboa, gente de haveres, como sempre foi a do tráfico, fundara a casa religiosa recebendo muitos privilégios reais. Consistia grande



ANTERO DO QUENTAL

honra pertencer à instituição da qual eram irmãos os reis e os príncipes.

Possuía hospital, boas rendas e acomodações que chegavam até ao Pote das Almas, fronteiro ao convento da Boa Hora, e ali se instalou o padre Quental com os seus congregados, obtendo a cedência dos mercadores.

O provedor Diogo Lopes de Ultra, e mais irmãos do Espírito Santo, doaram a igreja e armamentos ao reverendo insular, reservando-se a capela-mór e a administração dos seus rendimentos. Havia mais sete capelas que os Congregados valorizariam.

Disputavam aos jesuítas a educação da mocidade. Eram excelentes mestres, gramáticos e teólogos, e a sua biblioteca criaria fama.

A influência destes padres tornou-se enorme e Bartolomeu do Quental foi uma figura grande na sua época. Confessor da aristocracia, consultado a miude pelo soberano, atraía os devotos e os ambiciosos que revestiam a túnica religiosa na mira de interesses mundanos. Quando o quiseram nomear professor régio recusou. Preferiu dar-se à instrução a maior número de jovens; tampouco quis a mitra de Lamego. Só aceitou o cargo de deputado das missões, e pregando, escrevendo, porque foi orador e escritor de notáveis faculdades, honrou a sua ilha e aquele apelido de Quental que ressoaria, depois, com tão grande eco como o gerado ao criar a Congregação do Oratório.

Teve funerais pomposos. Roma concedeu-lhe o título de Venerável.

* * *

Depois do douto e venerando padre de Ponta Delgada, de apelido Quental, que deve ter pertencido à geração do poeta, aparece um outro vulto do mesmo apelido e da mesma ilha. Chamou-se André da Ponte Quental da Câmara. Foi seu pai o capitão André da Ponte do Quental e sua mãe Micaela Ber-

narda de Betencourt. Entrou no regimento dos caletes da Armada e conheceu Bocage. Admirou-o, tornou-se seu amigo e de-certo, ao passarem por deshoras junto às ruínas do convento do Espírito Santo, causadas pelo terremoto, o insular lembraia, algumas vezes, o padre fundador da Congregação do Oratório.

O ilheu e Bocage viviam em comum. Eram dois poetas boémios e tresloucados, ardendo em paixão que o Venerável Bartolomeu, a-pesar-de tôda a sua erudição, não perdoaria.

Os mancebos cantavam a liberdade.

Em 1797 os esbirros da intendência da polícia assaltaram a casa de André da Ponte com o intuito de prender Bocage, já refugiado a bordo da corveta *Aviso*.

Acusavam-no de autor de «alguns papéis ímpios, sediciosos e críticos» e também «por desordenado nos costumes» e ser desconhecedor das «obrigações da religião que tem a fortuna de professar». Também, segundo a acusação, não satisfazia «aos sacramentos a que obriga o preceito de ir todos os anos buscar os sacramentos da penitência e eucaristia à freguesia onde vive».

Esquecera-se destas obrigações. Julgou-se que o seu companheiro pensava como êle.

Prenderam-no, também, sob esta suspeição.

Quanto a Bocage não havia dúvidas. Era um ímpio e um jacobino. Devia contas à Justiça e ao Santo Ofício. O amigo, pessoa de maiores créditos, morgado e filho de fidalgos, foi tratado com a maior tolerância. Mandaram doutrinar o arruaceiro de bela musa e libertaram o ilheu talentoso.

Deveram ambos a tolerância havida ao ministro José de Seabra da Silva, que tendo sofrido muito, no tempo de Pombal, soubera compadecer-se dos estouvados.

As ideias revolucionárias avançavam. Atrás delas vieram os franceses e, em 1807, André da Ponte, ainda saudoso do misero vate que descera à campa, conspirava em Lisboa contra os invasores. Integrara-se no único organismo rebelde e que se intitulou *Conselho Conservador*. As suas ideias jacobinas, o culto pela liberdade que sempre afirmara, deviam valer-lhe a má vontade da Regência que não perdoava facilmente a fidalgos do seu lote. No ano de 1811, quando já os chamados Setembrizadores iam a caminho da deportação, estava êle na Madeira onde casara com D. Carlota Joaquina de Freitas Betencourt.

Não o podiam esquecer os fatores da revolução de 1820. Tomou grande parte no movimento transformador e foi deputado por S. Miguel.

A vida do ilustre amigo de Bocage, no dolorosíssimo período que se seguiu ao vintismo, desesperou-o a ponto de se recolher à sua ilha. Conservava as ideias liberais mas não o perseguiam a ponto de o prenderem ou degredarem porque o seu prestígio e o da família era muito.

Desgostara-se; vivia em profundo acabrunhamento. Quando o imperador tomou os Açores, nomeou-o governador civil de S. Miguel. À sua alma generosa repugnaram os processos usados para com os revoltosos da fortaleza de S. Braz, condenados à morte. Indignou-se; pretendeu evitar os fusilamentos o que conseguiu em relação a alguns.

Demitiu-se. Continuou a aborrecer-se, a meditar nos males da política e, em 1842, queimou todos os seus versos, cartas, prosas apontamentos que muita luz deviam lançar sobre os homens e os acontecimentos e entregou-se ao maior recolhimento. Do seu consórcio tinham nascido seis filhos; dois dos quais foram Felipe do Quental o célebre lente da Universidade de Coimbra, e Fernando do Quental, pai de Antero.

Na vida do avô, no seu talento, no seu mal-estar, após as desilusões, deve filiar-se, em grande parte, o fim do glorioso neto. Eivado de idênticos desesperos e sentindo-se no isolamento, desvairado e descrente da sociedade, suicidou-se.

O avô queimara os papéis para não restar memória dele; o neto aniquilou-se com uma bala mas a glória não deixou morrer seu luminoso nome.

JOÃO SOARES DE ALBERGARIA DE SOUSA

(Concluído do n.º 1119)

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Este ilustre jorgense não publicou sómente a *Corografia Açórica*; mas também vários e notáveis artigos políticos, de finanças, de economia social, e de administração pública, pela imprensa periódica.

Assim, no *Apêndice* ao n.º 600 do *Angrense*, de Angra do Heroísmo, Ilha Terceira, de 30 de Setembro de 1848 publicou notável e brilhante polémica política, firmada com o pseudónimo *Públu*. É um folheto de 26 páginas compactas, controvérsia renhida com o juiz de direito da Comarca das Velas, Dr. José Joaquim Ferreira de Almeida, por alcunha o *Queima Cristos*.

Outro trabalho notável foi o publicado no *Apêndice* ao n.º 971 do mesmo *Angrense* em 1855, sobre administração pública.

É também da sua vibrante pena o interessante e eruditó artigo financeiro, publicado de pag. 40 a 42 da já citada obra «Ilha de S. Jorge», de José Cândido da Silveira Avelar.

Era distinto economista e financeiro, sobre ser não menos distinto publicista, vigoroso polemista e elegante e terso escritor.

A sua alma e energia de constitucionalista e liberal são bem eloquientemente reveladas pelo preclaro Dr. João Teixeira Soares de Sousa, no n.º 9 de 15 de Junho de 1871, do periódico das Vélas, *Jorgense*, comemorando o «15 de Junho de 1828», nos seguintes termos:

— «O capitão general Vieira de Albuquerque, comunicando ao governador militar desta Ilha, velho soldado do Rossillon, em extremo afecto ao absolutismo, aquele acto, ensinava-lhe a aclamação nesta ilha.

— «Era juiz de fóra na ilha. J. A. Carneiro de Vasconcelos, homem liberal e ilustrado, que actuava e tinha ascendência sobre o espírito do governador. Este, por conselho daquele, absteve-se de forçar militarmente a aclamação, convocando para sua casa as pessoas mais notáveis da ilha, para os ouvir sobre assunto de tanta magnitude.

— «Teve lugar a reunião em 15 de Junho; de 42 pessoas convidadas apareceram 28. Foi ali que João Soares de Albergaria expôz a conveniência de que se sôbrestivesse na aclamação, enquanto da capital do reino não baixassem ordens positivas e terminantes sobre o que se devia obrar a tal respeito. A maioria aprovou a moção e a aclamação deixou de ter lugar. O expresso enviado pelo capitão general com ordem de que, efectuada a aclamação nesta vila, seguisse às ilhas ocidentais, voltou a Angra, e em 22 do mesmo mês foram ali restabelecidos os direitos da Senhora D. Maria II.

„A aclamação do Infante aqui só veio a efectuar-se em 28 de Outubro seguinte. Ainda nesse dia pretendeu João Soares de Albergaria fazer malográ-la, mas de balde, apesar do vivo apoio que recebeu de vários cidadãos.

„Poude, todavia, conseguir fazer redigir o auto respectivo de tal modo, que em vez de instrumento de aclamação, mais ficou sendo um protesto contra ela e contra a fôrça armada em que se apoiara“.

Sôbre ser homem enérgico e valente era, como se vê, muito fino e hábil.

Era dotado de um notável bom senso e de uma grande simplicidade.

É um dos mais belos exemplares que tenho conhecido, daquele profundo conceito de *Vauvenargue*:

— „Un bon sens naturel est presque inséparable d'une grande simplicité; et une simplicité éclairée est une charme que rien n'égale“.

Ainda o conheci erécto e firme, vigoroso e forte, na minha infância, nas Vélas, nossa Pátria comum.

E assim o deixei ainda — tinha êle então 71 anos de idade e eu 10 — quando, em 1867, me ausentei para a formosa cidade da Horta, ilha do Faial.

Quando, transitóriamente, voltei às Vélas, em 1873, já encontrei prostrado o roble gigante.

Fôra cruciado, em Junho de 1869, por uma hemiplégia, que lhe paralisára todo o lado direito.

Foi durante êsse ano, que permaneci nas Vélas, que intimamente convivi com dois dos mais ilustres jorgenses; mas muito mais com João Soares de Albergaria do que com o seu dilecto sobrinho, o Dr. João Teixeira Soares de Sousa.

Era a admiração de todos — que me não conheciam intimamente e, portanto, ignoravam as tendências e pendor de meu espírito para os *livros* e par os *sábios* — que durante êsse ano, um moço de 16 anos se entregásse exclusivamente à leitura e sómente saísse para ir visitar, durante horas, êsses dois velhos: o tio com 77 anos de idade e prostrado num leito; e o sobrinho com 46 anos, mas precocemente envelhecido pelos seus acháques.

E com que saudade recordo os momentos passados no dôce convívio dêsses dois altos espíritos e nobilíssimos carácteres, de quem recebi profundas e indeléveis lições de história, de psicologica experimental e da mais suave e nobre filosofia moral!...

Dois homens verdadeiramente superiores, que tinham o raro, sugestivo e sublime condão de levantar os espíritos, iluminar as conciências, emocionar os corações e fortalecer os carácteres.

Como o mundo se ilude com a felicidade ou infelicidade dos outros!...

Então lamentavam-me, entresteciam-se por mim, consideravam-me proventura um *infeliz* — boas e santas almas!... Sem pensarem, nem sentirem, nem compreenderem, que infelizes eram elas, pois que não há gôros mais intensos, mais duradouros, mais consoladores e reconfortantes que estes *gôsos espiuats*!

João Soares de Albergaria conservou até o seu

último alento, até o seu derradeiro suspiro, — não obstante a miséria fisiológica do seu corpo — tôda a fortaleza da sua grande alma, tôda a lucidez do seu superior espírito, e até todo o encanto, tôda a espiritualidade e bondade do seu semblante!...

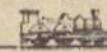
Nele se realizava o profundo conceito de Merlitt, insérto no seu delicioso livro „A segunda baroneza de Mainau“:

— „A velhice tira a máscara enganadora com que a graça e a frescura da juventude cobrem os nossos defeitos; quem não quiser ser feio depois de velho tem de se tornar muito bom, para que a bondade sincera, estampando-se na expressão, suavise os estragos da decrepitude“.

Faleceu na sua casa de Santo André, no dia 1 de Fevereiro de 1875, com 79 anos de idade.

Morreu como viveu: *crente e honrado*.

Felizes, bem felizes, aqueles a quem os precalços da vida e as lutas da existência, embora lhes deixem nûvens na inteligência, sombras na sensibilidade e dôres no coração, lhes não deixam contusões na bondade, remorsos na consciência, nem manchas no carácter.

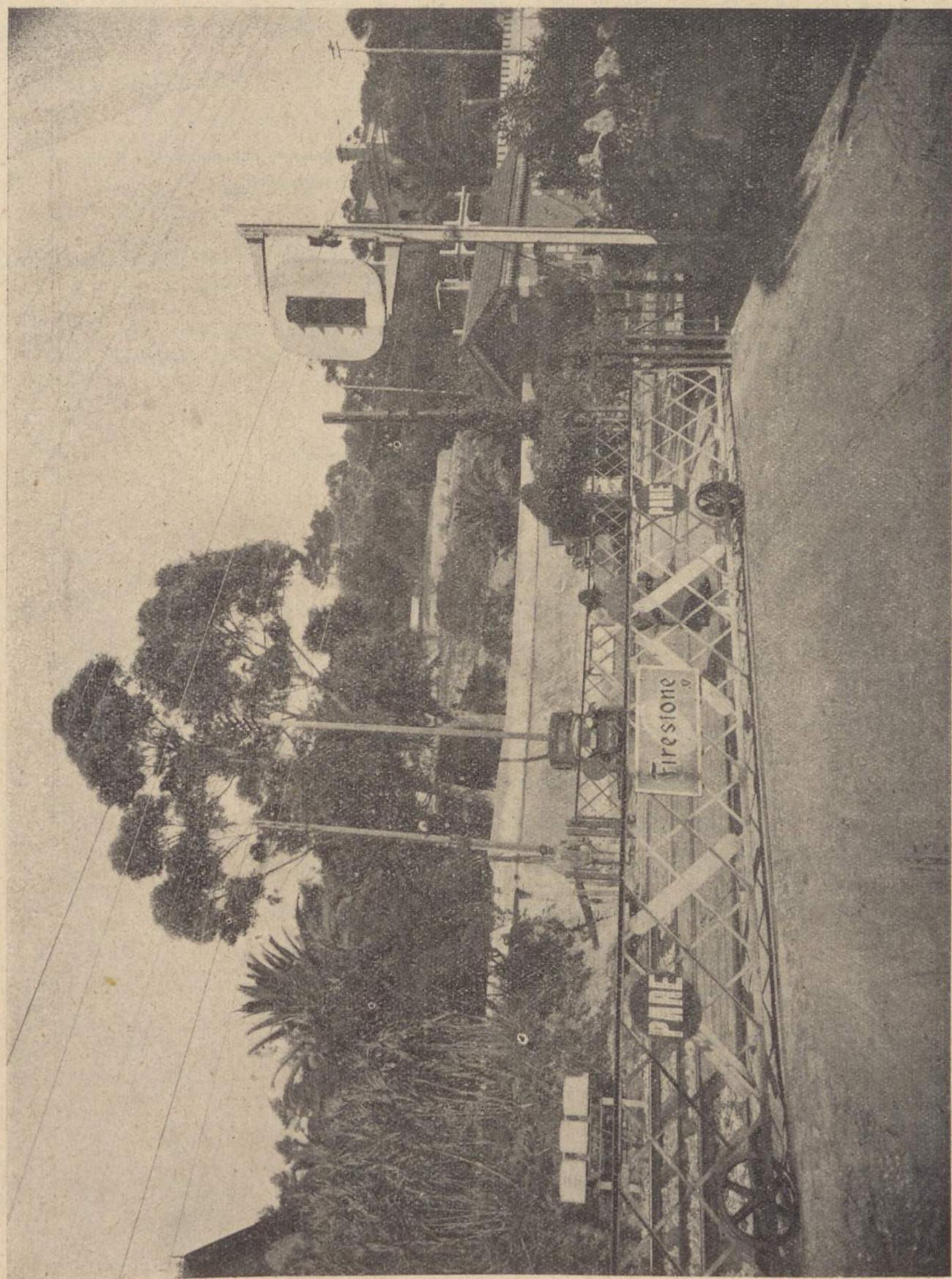


JARDIM ZOOLÓGICO

O paquete *Cubango* chegou há poucos dias trazendo para o Jardim Zoológico uma linda gazela e uma palmípede de apreço, oferta do dr. Elmano Cunha e Costa, a quem o Jardim deve nestes últimos dois anos donativos importantes, entre os quais quatro zebras, quatro cabras de leque, um antílope „Kudu“, um gineto, quatro chacais, oito „Pintadas“, dezoito pombos da Guiné, sete rolas „máscara de ferro“, dez tecelões cinco bicos de lucre, oito periquitos „rosa“, dois gansos do Egito, uma águia e um papagaio de África, representando a captura de alguns destes animais a organização de caçadas no deserto dirigidas pessoalmente pelo talentoso advogado.

Progridem as obras de consolidação da casa dos elefantes, que a bravura do „Benjamim“ deteriorou a ponto de ser necessário recobri-lo com uma placa de cimento armado, que resistirá definitivamente às investidas do destruidor proboscídio, que há tempos a esta parte, de manso que era, tornou-se bravo e indomável.

Estão em via de conclusão e serão inaugurados por estes dias os seis estábulos destinados a antílopes.



SINALISAÇÃO ELÉCTRICA — Uma passagem de nível fechada