

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: Antuérpia, 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 803

S U M Á R I O

Página artística, Locomotiva adquirida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Ha quarenta anos. — Variante pedida na linha do Tâmega, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Caminhos de Ferro Coloniais. — A maior ponte do Mundo não é a do Zambeze mas sim a do «Ferro-Carril do Ultramar» por CARLOS D'ORNELLAS. — Rêde do Sul e Sueste. — Pelo Estrangeiro, por ALEXANDRE SETTAS. — Campanhas Coloniais. — Eng.^o Fernando de Sousa. — Concursos. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Caminhos de Ferro. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Dr. Paradel de Oliveira

1934

ANO XLVI

1 DE DEZEMBRO

NUMERO 1127

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARL S D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

I R. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro PAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCH DO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BILMILIO 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} . . . 35.00FRANÇA () fr.^{os} . . . 100

ÁFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviarios (trimestre) . . . 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Dezembro de 1894)

A próxima assembléa geral da companhia real

Antes da publicação do nosso próximo numero isto é, em 10 do corrente, dev realizar-se a assembléa geral da companhia real, para a eleição dos cinco administradores que representarão os accionistas no conselho de administração, seis membros do conselho fiscal, e do presidente e vice-presidente da assembléa geral.

No dia 29 realizou-se em Francfort a assembléa dos obrigatários allemães para a eleição de dois administradores, se do eleitos por unanimidade de votos, os srs. Henrique Daehnhardt, consul da Alemanha em Lisboa, e dr. Alves de Sá, e no dia 3 deve effectuar-se em Paris a assembléa dos obrigatários para eleger nove.

Dos administradores eleitos em Lisboa, quatro deverão ser portugueses residentes em Portugal; — o mesmo deverá succeder com outro dos eleitos pelos obrigatários — com os cinco administradores que o governo tem o direito de nomear.

Assim o conselho de administração, que vai dirigir os destinos da companhia dividir-se ha:

Quanto á nacionalidade, em 11 portugueses e 10 estrangeiros; quanto a interesses que representam, em 5 pelos accionistas, 11 pelos obrigatários e 5 pelo Estado.

Assim constituido o conselho, começará um novo periodo de vida normal para a importante rede de caminhos de ferro do paiz.

E' difficil a missão d'este corpo gerente, pela importancia dos interesses que tem a defender, e essa difficuldade só deponho pelo antagonismo que poderá dar-se entre esses interesses.

Mas por isso mesmo que este conselho representa poizes diferentes e diferente parcialidades é que se ordena necessario que as forças de cada um dos grupos se equilibrem, formando cada uma das parcialidades como que os ramos de uma roza, que convergem ao centro commum e mutuamente compensam as suas forças.

Accionistas e obrigatários; representantes dos capitães portugueses com dos estrangeiros; eleitos pelos crédores que lutaram pela defesa dos seus direitos, ou pelas sociedades de credito que o ajudaram na campanha; es olhidos pelas assembléas geraes ou pelo governo portuguez; todos devem cooperar para o bem commum, todos devem trabalhar para a restauração da companhia do abatimento em que uma crise por demas cruenta e de difficil resolução a lançou.

N'esta g'rencia, que vai ser de cinco annos, muito tem que applicar-se de intelligencia, de dedicação de actividade e do melhor e mais prudente tino administrativo.

Ao lado d'essas qualidades será indispensavel que haja criterio de remover atritos que possam dar-se entre as forças heterogeneas que vão achar-se reunidas, e por tal forma que o seu embete não se sinta.

Os representantes do capital-acções, procurando o maior interesse e garantias para o capital-obrigações, defendem os seus proprios interesses; os dos obrigatários, promovendo a restauração do credito social, os seus proprios lucros garantem, e os agentes officiaes, exercem o ora o papel de quem restabelece o equilibrio entre duas forças, ora o de quem acompanha e auxilia o desenvolvimento d'essas mesmas forças facilita ao, ao mesmo tempo, o restabelecimento dos creditos da companhia e as do paiz.

O novo conselho deve, e tem que ter, um só intuito; por mais divididos que sejam os interesses que representem os seus membros, essa divisão não deve divergir para o antagonismo, antes convergir pelas mutuas transigencias para um ponto de vista unico.

O conseguimento d'este desideratum será a primeira difficuldade vencida, e pedrá fundamental da futura prosperidade de tão importante e promettedora empresa.

Para a assembléa geral de Lisboa acham-se depositadas cerca de 31.550 acções, isto é, quasi metade do capital social.

O artigo 33.º dos estatutos exige para constituir assembléa, a quinta parte das acções; logo o addiamento não terá logar.

Como se vê, será muito importante em numero de concorrentes e representação esta assembléa, e muito importante tambem a sua missão na escolha dos membros do conselho que a devem representar.

VARIANTE PEDIDA NA LINHA DO TÂMEGA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

QUANDO se procedeu, de 1927 a 1929, à revisão do plano geral da rede ferroviária do País em obediência ao Decreto n.º 13.829, a comissão técnica encarregada dêsse trabalho dividiu-o em zonas, cujo estudo distribuiu pelos seus vogais, cabendo-me as duas zonas ao norte do Douro: Minho e Douro e Trás-os-Montes.

Depois do minucioso exame do assunto na carta e em muitos casos por visita directa das regiões interessadas, a Comissão elaborou um plano que submeteu a inquérito público. Foram ouvidas as Comissões administrativas dos Concelhos em abril de 1930.

Recebidas as informações e reclamações, procedeu-se á sua apreciação, reviu-se o plano submetido a inquérito. O plano revisto foi apreciado pela Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Finalmente sobre êsse plano e pareceres das estações consultivas recaiu a deliberação do Governo contida no Decreto-lei n.º 18.190 de 1 de abril de 1930, que aprovou o plano geral da rede ferroviária e estabeleceu a ordem de preferência nas primeiras fases da construção, ficando em suspenso a resolução acêrca da bitola de algumas linhas na região entre o Douro e o Tejo e da directriz da transversal de Trás-os-Montes.

Houve pois ensejo de serem apresentados alvitres e reclamações no largo período do inquérito e da preparação do plano definitivo.

* * *

Entre as linhas de via estreita incluídas no plano decretado da zona, ao Norte do

Douro figuram, formando sistema em intensa conexão, as linhas do Tâmega, do Ave e a transversal de Trás-os-Montes, das Pedras Salgadas ou Vila Pouca por Valpaços a Mirandela.

A primeira, construída da Livração por Amarante à Chapa e em construção o trôço seguinte até Celorico, fôra em 1900 classificada de modo que servisse a região de Basto e seguindo o vale do Tâmega, fôsse pela ribeira de Oura ligar-se em Vidago com a linha do Corgo.

O plano de 1930 modificou a directriz além de Cavez, levando a linha a entroncar na do Corgo, nas Pedras Salgadas, para o que o natural caminho é o vale de Avelames, depois de se servir Ribeira de Pena.

Ficava pois definida a linha pelos pontos Livração, Celorico, Cavez e Pedras Salgadas ou Vila Pouca, se estudos subsequêntes fizessem prevalecer as ideias da Comissão Militar, que preferia deixar a linha mais abrigada ainda que segundo a directriz pelo vale dos Avelames, e alvitrou a subida pelo vale da ribeira de Cerva para transpôr a cumiada do Mesio e descer a Vila Pouca, alongando o traçado.

Tanto o plano de 1900 como o de 1930 mantinham a linha do Tâmega marginal até Cavez por imposição forçosa de orografia do terreno.

Demais, tendo seguido a linha a vertente direita do Tâmega, convinha não a afastar muito de Mondim, concelho da margem esquerda, para bem servir a região.

O seu seguimento até Mirandela constituindo a transversal de Trás-os-Montes, além de cortar essa provincia pelo centro, estabelecerá a ligação das três linhas de via estreita: Tâmega, Corgo e Tua e pela do Ave com as da Companhia do Norte de Portugal. Por esta forma só a linha do Sabôr ficaria isolada das outras de via estreita ao norte do Douro, por não ter sido classificada a transversal de Chacim, de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro.

Com aquela linha faz sistema a do Ave saída da linha de Guimarães em Caniços pelas proximidades da Póvoa de Lanhoso e pela portela de Rossas ou Cazares, a entroncar no Arco de Baulhe na linha do Tâmega.

Dêste modo toda a região de Basto fica servida pelas duas linhas: Tâmega e Ave. A transversal de Trás-os-Montes vem, continuada por estas duas linhas e pela de Guimarães, entestar no Porto e em Leixões e ligar-se com as outras linhas do Minho.

* * *

Nenhuma reclamação surgiu acerca das linhas de Tâmega e do Ave. Apenas o concelho de Boticas pediu que se mantivesse a directriz da linha do Tâmega até Vidago, alvitre que não foi atendido.

Concluiu-se e abriu-se à exploração em 1932 o trôço da Chapa a Celorico.

Ultimamente foi mandado construir, segundo o projecto aprovado, o trôço seguinte, de Celorico ao Arco de Baulhe, ponto onde convergem várias estradas. Assim se tornarão mais produtivos os quilómetros em exploração.

* * *

Nesta altura é dirigida ao Sr. Ministro das Obras Públicas uma representação dos povos do Concelho de Cabeceiras de Basto, cuja séde é em Refojos, e que é firmada por 1.072 assinaturas.

Pede-se nela desvio do traçado de aquêl trôço a construir, de modo que de Celorico vá a Refojos e siga depois até ao Arco de Baulhe e Cavez.

Eis os termos dessa representação:

Excelentissimo Senhor Ministro das Obras
Públicas e Comunicações:

À vossa presença, Senhor Ministro, vem o concelho de Cabeceiras de Basto, num abaixo-assinado, pedir-vos, com a altivez e o orgulho da sua consciência e o acatamento e respeito do seu sentimento, que o caminho de ferro do Vale do Tâmega, delineado já através da sua parte extrema do sul, sirva a vila de Cabeceiras de Basto, capital do concelho e séde de comarca.

Uma inflexão da linha férrea trará a almejada aspiração de todos os tempos anseada por uma região agrícola sôfrega de desenvolvimento e progresso.

O povo de Cabeceiras de Basto, pede. E, embora lhe assista o direito de respeitadamente reclamar, ressaltando a obediência a melhor opinião, não quer usar da justiça reivindicando para que a realização de tal melhoramento seja, prontamente, um facto. Prefere aceitar um favor do Governo, uma vez que o

caminho de ferro do Vale do Tâmega entre já na séde do concelho, a esperar que outros homens em outros tempos lhe reconheçam e satisfaçam uma reparação devida.

E isto porque o bem do concelho está nos corações de todos os cabeceirenses, a aspiração que nos junta envolve o interesse comum, o fervor que nos anima no engrandecimento desta terra obriga-nos a aproveitar a oportunidade que oferece a construção da linha do Vale do Tâmega no intuito dela prestar a máxima utilidade, servindo a vila e as freguesias por onde passa, que ficarão ligadas directamente à séde do concelho.

Somos um punhado, apenas *mil e setenta e duas assinaturas*; mas num concelho de 17.310 habitantes significamos a grande maioria atendendo a que só assinaram os homens, que o último censo acusa 8.345 varões no concelho e destes não assinaram os de menor idade computados por baixo cálculo na terça parte e, levando em conta, sem exagêro, que nos 5.564 homens, com a consciência livre dos seus actos, setenta por cento não sabem escrever o nome, resultam sómente 1.670 que deviam ter subscrito o abaixo-assinado.

Porisso, representamos sem contestação a quasi totalidade pensadora e eficiente do concelho, aquela que trabalha para realizar, que cria para desenvolver, que ao bem colectivo vota o sacrifício pessoal, que deseja e quer o progresso da região como base das prosperidades dos seus habitantes.

MILITAM A FAVOR DESTA NOSSA PRETENÇÃO:

1.º—A execução imediata da linha do Vale do Tâmega é uma das razões de rogarmos a sua passagem pela nossa capital do concelho, desejosa de aumentar a sua área, de fixar capitais para a sua expansão, de proporcionar meios de vida aos seus desocupados, de fomentar as actividades das suas classes, de valorisar a produção agrícola e dar escoante aos nossos vinhos.

2.º—O caminho de ferro do Vale do Tâmega passa a cinco quilómetros da vila de Cabeceiras de Basto, séde do concelho. A distância da vila ao Arco de Baulhe, futura estação dessa linha mais próxima da séde concelhia, é de 7,5 quilómetros de estrada, cujo percurso é feito actualmente por automóveis ao preço de vinte escudos. Quere dizer que ao passageiro da vila ou da mais de metade das freguesias do concelho, que deseje ir ao Porto pela linha do Vale do Tâmega, ficar-lhe-á mais dispendioso o transporte ao Arco de Baulhe do que a Fafe e a Braga para as quais há «camionettes» diárias a preços de dez e quinze escudos.

3.º—A vila de Cabeceiras de Basto fica situada na freguesia de Refojos, uma das mais extensas e a de maior população do concelho. São três mil os seus habitantes e calcula-se os da vila em 1.430. Não só pelo número dos seus habitantes como pela sua qua-

lidade, comerciantes, proprietários, funcionários, industriais, profissões liberais, etc., etc., e ainda por ser sede de comarca e do concelho tem forçosamente de utilizar o combóio como transporte mais rápido, cómodo e barato se êle entrar na vila. E isto que é uma grande vantagem para a população da sede em melhores condições de viajar e das freguesias concorrerá, duma maneira sensível, para elevar o rendimento dessa linha.

4.º — Fazendo a vila de Cabeceiras de Basto parte da linha do Vale do Tâmega, mais de metade das freguesias do concelho que são colocadas entre W. N. W. e E. N. E. ficam próximas da estação da vila e as mais afastadas, por intermédio das que o combóio atravessa, encurtam muito a distância a ela, onde inevitavelmente têm de vir com frequência por motivos das suas relações com o tribunal, repartição de finanças, Câmara e todas as repartições públicas.

5.º — A abundância de gado que criamos e apascentamos classifica o concelho em segunda classe. É principalmente a região do Norte, a mais afastada da via férrea projectada, o local da nossa pastorícia. A condução do gado, ainda mais do que qualquer mercadoria, incide desfavoravelmente sobre o seu valor de compra e o transporte barato e fácil pelo embarque na vila daria à pecuária — que é uma das nossas receitas de exportação concelhia — maiores lucros e atraíria à nossa vila o gado que a região de Barroso do visinho concelho de Montalegre vende para fora.

6.º — A vila de Cabeceiras de Basto, pela sua situação na parte media da superfície concelhia, centro de confluência de dezassete freguesias, cruzada por quatro estradas que a ligam aos concelhos limítrofes, de Fafe, Póvoa de Lanhoso, Vieira, Celorico de Basto, Ribeira de Pena e Mondim de Basto e pelas quais tôdas as freguesias têm entrada na vila, mantem três carreiras diárias, de «camionettes» de passageiros, uma para Fafe e duas para Braga, e três «camions» de carga, que, tôdas as semanas, conduzem mercadorias até ao Pôrto. Todos estes transportes substituí-los-ia o combóio que na vila fizesse paragem.

7.º — Cada domingo tem a vila um mercado onde as pessoas do local e de tôdas as freguesias veem abastecer-se, para a semana, dos géneros alimentícios e onde o milho — o pão da região — é procurado com avidez e levado por «camionettes» aos mercados extracelhios. Duas vezes durante o mês há a feira do gado bovino e suíno, à qual concorre gente dos concelhos circunjacentes. Estas feiras bi-mensais têm grande afluência de feirantes devido às avultadas tran-

sacções que se efectuam. Durante a última metade do mês de Setembro, na vila, há a grande feira anual de São Miguel, pelo espaço de nove dias, que chama imensa gente de todos os negócios, compradores de muitas partes, negociantes de várias mercadorias. Famílias dêste concelho que vivem fóra daqui aproveitam a época de São Miguel para visitarem os parentes, receberem as colheitas e assistirem às vindimas. É a feira anual das mais importantes do Minho à qual chegaram outrora a concorrer os negociantes do Pôrto e é na sua duração que se organizam festas e diversões populares.

8.º — A vila de Cabeceiras de Basto é o centro do aprovisionamento das mercadorias, vindas das principais cidades como Braga e Porto, às freguesias do concelho. À vila vão fornecer-se todos os comerciantes das aldeias. Por ela circulam os produtos agrícolas da região e perpassam, a cada momento, os gados quer das feiras bi-mensais, quer os vendidos para fóra. Na sua freguesia e nas que a circundam, e colocadas na região montanhosa do Norte do concelho, a riqueza florestal é desprezada e desaproveitada pelo custo da deslocação requerer 50 % do fraco valor atribuído pelo intermediário à madeira em toros, prancha ou chulipas exportavel do concelho. Sempre que o combóio se aproxime da vila, para o que bastaria um aumento ligeiro da curvatura da linha férrea traçada, compensado pela desnecessária construção da grande ponte no sitio da Carrapata que ficaria substituída por simples pontilhões, e transponha, além do concelho, as madeiras, a mobilização da produção das nossas matas será remuneradora e, afora o aumento da economia, trará o desenvolvimento florestal, o repovoamento arbóreo e, como consequência, a arboricultura de terrenos improdutivos.

Os peticionários solicitam da inteligente reflexão de Vossa Excelência, Senhor Ministro, a apreciação do exposto e do acendrado civismo que os incita, baseados em todas estas razões, a pedir que Vossa Excelência determine a construção do caminho de ferro do vale do Tâmega para diante do Arco de Baúlhe passando pela vila de Cabeceiras de Basto e aldeia de Cavez, incluindo êste trajecto na construção do trôço que se está a executar, para bem do concelho.

Em artigo seguinte apreciarei esta pretensão, mostrando que é falta de fundamento e que ao seu deferimento se opõem razões ponderosas.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

LOURENÇO MARQUES

ACTUALMENTE tem uma rede de caminhos de ferro superior a 2.000 quilómetros, dos quais 997 pertencem ao Estado e os restantes a companhias concessionárias. Com o material ferroviário adquirido, a rede de caminhos de ferro das colónias deve compreender, em breve, cerca de 2.100 quilómetros.

A administração dos Caminhos de Ferro tem, além dos 997 quilómetros de caminhos de ferro em exploração, mais 1.432 quilómetros de camionagem automóvel, assim distribuídos:

Linha da Suazilândia	42 kl.
Lourenço Marques-Vila Luiza	34 kl.
Lourenço Marques-Namaacha	77 kl.
Vila Luiza-Manhiça	47 kl.
Xinavane-Vila de João Belo	103 kl.
Vila de João Belo-Chibuto	76 kl.
Vila de João Belo-Manjacaze	53 kl.
Inharrime-Vila de João Belo	219 kl.
Manjacaze-Inharrime	156 kl.
Monapo-Liupo-Angoche	103 kl.
Manina-Mecuburi	55 kl.
Nampula-Nametil	50 kl.
Namina-Mandimba	417 kl.

Os mais importantes caminhos de ferro são os de Lourenço Marques, num total de 408 quilómetros, sendo 89 de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal e 76 à fronteira da Suazilândia, e o de Moçambique, em construção, que já vai além de 250 quilómetros. Os das companhias concessionárias dos territórios da Companhia de Moçambique, numa extensão de, aproximadamente, 600 quilómetros, sendo destes, 326 quilómetros, os que ligam o porto da Beira à região inglesa da Machona e os restantes 254 o mesmo porto à Murfça e, por conseguinte ao rio Zambeze.

Qualquer dos caminhos de ferro Lourenço Marques-Transvaal, Lourenço Marques-Suazilândia e o da Beira-Machonalândia, são o escoamento natural dos produtos do sul e do ocidente da África debaixo do protectorado inglês.

* * *

Está projectada a construção de um caminho de ferro através da região do Niassa, oriente-ocidente, ligando Porto-Amélia à região inglesa do Lago Niassa embora todas as atenções do Governo estejam concentradas agora na obra, em realização, na ligação do Porto de Moçambique com o protectorado britânico da Niassalândia:

DISTRITOS	Largura da via			Soma
	1 ^m ,067	0 ^m ,75	0 ^m ,60	
Lourenço Marques	408	—	—	408
Inhambane, incluindo Gaza	93	91	10	194
Quelimane	145	—	—	145
Moçambique (*).	250	—	—	250
	896	91	10	997

(*) Este caminho de ferro continua em construção de prolongamento.

TRÁFEGO DOS CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

As importâncias produzidas pelo tráfego interno e combinado com os S. A. R., bem como a tonelagem do tráfego de mercadorias e o número de passageiros transportados desde 1927 a 1933, fôram as seguintes:

ANOS	Receitas £	Mercadorias (Tonelada)	Passageiros números
1927	463.649	1.067.519	335.929
1928	489.455	1.222.338	318.220
1929	713.139	1.229.701	296.613
1930	636.961	1.112.730	327.405
1931	455.907	1.013.712	417.653
1932	414.086	1.822.010	286.776
1933	521.383	1.022.475	377.601

(Do «Anuário de Lourenço Marques»).

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêgo telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

A MAIOR PONTE DO MUNDO

NÃO É A DO ZAMBEZE

MAS SIM A DO "FERROCARRIL DO ULTRAMAR"

ESTA CONSIDERADA A "OITAVA MARAVILHA", E O MAIS PRODIGIOSO TRABALHO DA ENGENHARIA AMERICANA

Por CARLOS D'ORNELLAS

TODA a imprensa se tem referido à ponte sobre o Zambeze, cuja construção segundo se afirmou é considerada a maior do mundo, sobre a água. Esta tem cerca de duas milhas de extensão, com início em Sena, ligando à Mutarara, no districto de Tete. Gastaram-se com a notável obra de engenharia, como já tivemos ocasião de dizer no passado número desta revista dois milhões e quinhentas mil libras, a maior parte das quais cobertas pela Gran-Bretanha.

De facto a ponte sobre o rio Zambeze aberta ao tráfego entre as beiras e Blantyre até ao Lago diminui o tempo de viagem, entre aquelas duas primeiras localidades, no apreciável espaço de vinte e quatro horas.

A ponte vem a beneficiar os territórios da Companhia de Moçambique, tendo especiais vantagens com a expansão do tráfego.

Mas, daí até que ela seja a maior do mundo há uma enorme distância... ou um crasso erro de informação.

A ponte sobre o Zambeze, como acima aludimos, mede aproximadamente, duas milhas ou sejam mesmo duas milhas, que são iguais a 3.704 metros.

Ora, a construção da linha férrea da Companhia da Costa Este da Flórida denominada *Extensão do Cayo Nueso*, mas que o vulgo designa por *Ferrocarril do Ultramar*, mede, nada mais, nada menos, do que **11 quilómetros, iguais a 11.000 metros**. Ponte esta que liga Kinghts a Little Duk.

Há, portanto, a formidável diferença, de 7.296 metros, entre a do Zambeze.

Não quer isto dizer que nos mova um pequeno indício de emulação pela construção da ponte sobre o Zambeze agora construída.

Não. O nosso patriotismo está, há longo tempo posto à prova.



A ponte de Knights Key

Todavia, a verdade é como o azeite...

A título de curiosidade vamos dar, em extracto, algumas notas publicadas nesta Revista em 1928 e transcritas dum belo artigo da abalizada pena de Charles Fisk Howell sobre o Ferrocarril do Ultramar.

Disse ou, por outra, escreveu o articulista que

foram tantos e tão importantes os problemas de engenharia a resolver para a realização desse extraordinário empreendimento, que muitos entusiastas o classificam de *oitava maravilha do mundo*.

«É sem dúvida, uma obra única no seu género porque não é possível encontrar em nenhuma outra parte uma linha férrea de duzentos quilómetros lançada sobre afloramentos de coral e sobre uma estreita faixa de viadutos e pontes de aço açoitadas pelas ondas.

Os mais hábeis engenheiros do mundo classificaram de temerário e impraticável o projecto. Foram precisos sete anos duma faina exaustiva, durante os quais o esforço combinado de milhares de homens, à busca por todo o mundo dos materiais apropriados e um dispêndio de mais de 50 milhões de dollars foram necessários para a realização do extraordinário empreendimento.»

Quais são, pois, as suas vantagens?

«Prolongou a América continental até uma distância de 160 quilómetros de Cuba, por New-

-York a 50 horas de Cayo Hueso, o mais meridional dos portos da América do Norte, e facilitou extraordinariamente as operações comerciais com Cuba e com os países da América do centro e do sul.

Em qualquer ponto dos Estados Unidos, um exportador pode expedir um vagão com mercadorias que serão descarregadas em Cuba, visto haver em Cayo Hueso navios destinados ao transporte de vagões que fazem o trajecto de ali para Havana em 7 horas, seguindo os vagões ao seu destino pelas linhas de Cuba.

O regresso dos vagões faz-se com produtos de Cuba que, com a mesma facilidade seguem para qualquer ponto dos Estados Unidos.

Os trabalhos de construção começaram em Abril de 1905 e concluíram-se em Março de 1912.

Nos duzentos quilómetros desta linha encontraram os engenheiros as mais tenebrosas dificuldades: bancos de areia traiçoeira; canais

em que a água corre com enorme ímpeto; ilhtoas desertas e desabrigadas, varridas pelas tormentas tropicais.

Tudo isto levou os financeiros e muitos técnicos a classificarem de irrealizável a empresa.

No entanto, os quatro engenheiros Tlagler, Parrot, Meredith e Krone, venceram tôdas essas dificuldades e a obra realizou-se.

Os trabalhos começaram ao sul de Homestead em terra firme da Flórida.

Os baixios são formados, na sua maior parte, como a terra firme, por pedra calcária com aglomerados de coral. Estes baixios estão situados numa faixa que corre de nordeste a sudoeste. Entre os baixios há grandes extensões oceânicas sobre as quais estão lançados enormes viadutos que a meudo atingem uma altura de 10 metros sobre o nível do mar.»

Segundo o jornalista Howell, que considera a ponte de Knights a Little Duck, *um maravilhoso trabalho de engenharia americana*, algumas das suas extensões são tão grandes que quasi se perdem de vista os baixios.

Alguns dos pilares de cimento destas pontes têm o seu fundamento dez metros e mais abaixo do nível do mar.

Os materiais dragados para encontrar fundamento firme foram empregados em outros lugares para fazer terraplanos, sendo necessário em muitos desses trabalhos fazer voar os calcários de-

baixo de água para conseguir materiais para terraplenagem. Mais de 80 quilómetros de via foram construídos desta maneira.

As partes da linha expostas à acção destruidora do mar durante as tempestades têm o cimento protegido por uma espessa cama de greda marítima.

Há seis pontes permanentes entre a terra firme e Knights Key.

Há duas pontes levadiças: uma em Gewfish Creek e outra em Indian Key.

Como já disse o *Ferrocarril do Ultramar* envia os carros especiais de mercadorias, de Cayo Hueso a qualquer ponto de Cuba por meio de

três navios a esse fim destinados que fazem carreira diária — excepto aos domingos — entre Cayo Hueso e Habana.

Os passageiros são transportados em quatro bons vapores da Companhia *Peninsular & Occidental Steamship* que fazem a viagem entre aqueles dois portos em seis horas e meia. Cayo Hueso é o quartel general

dos postos militares do exército e da marinha, do serviço de farolagem, da inspecção de biologia marítima, estação de submarinos e porto comercial de pescarias que rendem anualmente meio milhão de dollars.

Há ali grandes indústrias de tartaruga e esponjas. O clima é magnífico, tem milhares de automóveis e um belo *boulevard* arborizado está-se construindo em toda a costa da ilha. Tem todas as modernas comodidades: hotéis, clubs, *yachts*, campos de *golf*, etc..

Para os viajantes anciosos do extraordinário e de beleza poucas viagens podem comparar-se à que lhes proporciona o *Ferrocarril do Ultramar*.

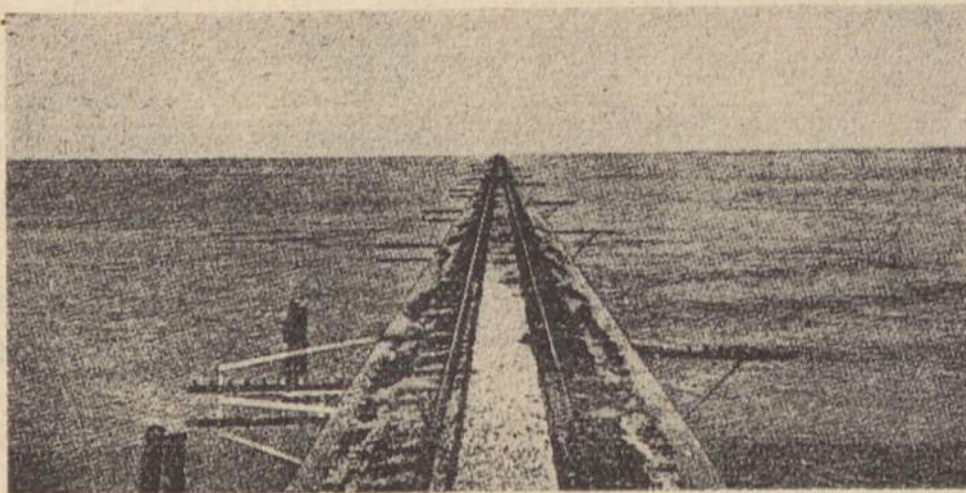
Luxuosas carruagens «Pullman», livres do pó e de cinzas, deslizam suavemente puxadas por locomotivas accionadas a motores e gasolina. As grandes extensões oceânicas apresentam panoramas esplêndidos; grandes peixes, aves raras e exóticas de todos os tamanhos e cores, vêem-se a miude. Os baixios fazem-nos lembrar as ilhas do mar do sul com a sua abundância de frutas e flôres e com as palmeiras que se vêem por toda a costa.

Emfim: viagens maravilhosas devidas à obra monumental da engenharia americana — a oitava maravilha do mundo.

A ponte sobre o Zambeze, repetimos, fica muito a perder de vista, em quilometragem da Knights a Little Duck.

Só a pequena diferença de 7.296 entre esta e aquela!...

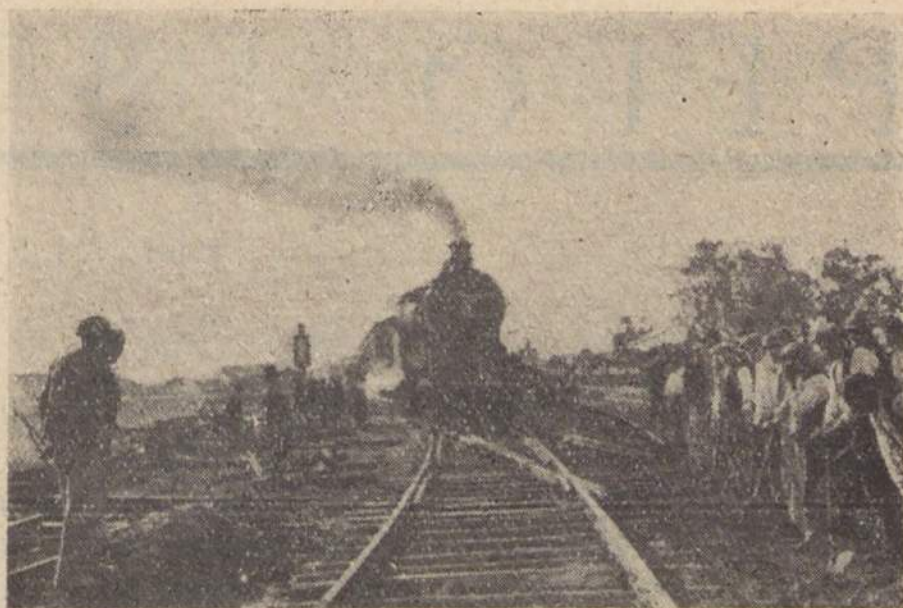
O seu a seu dono, vamos.



Única linha do mundo que se lança através do Oceano numa extensão de 122 milhas considerada a «Oitava Maravilha do Mundo»

RÊDE DO SUL E SUESTE

PODEM CLASSIFICAR-SE DE NOTÁVEIS OS MELHORAMENTOS INTRODUZIDOS NESTAS LINHAS



Combóio inaugural duma nova linha em Pinhal Novo

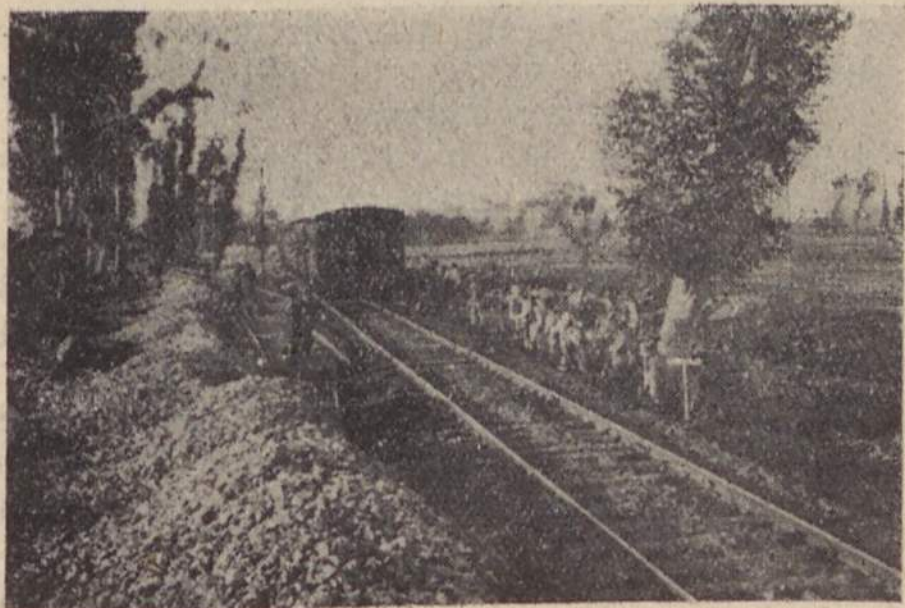
A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* já por mais de uma vez, se tem referido, elogiosamente, aos melhoramentos que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem introduzido na rede do Minho e Douro, o que não representa desprimor para os não menos importantes trabalhos também já levados a efeito na rede do Sul e Sueste, que podem mesmo classificar-se de notáveis.

A segurança da circulação dos comboios que no ano de 1927 quasi não existia, devido ao mau estado da via, é hoje absoluta.

Iniciado logo em 1927 — primeiro ano do arrendamento — um perseverante trabalho de restauração de via, neste programa se executou a renovação da Linha do Sul entre Odemira e Amoreiras (substituição de carris 12^m/36 kg. por carris de 18^m/40 kg.) numa extensão de 17 quilómetros; a balastragem com brita da linha do Sado, entre Setúbal e Funcheira, numa extensão de 135 quilómetros; a renovação da linha ascendente entre Lavradio e Pinhal Novo, empregando carris de 18^m/40 kg. numa extensão de 13 quilómetros; a construção da via descendente neste mesmo trço empregando aanlogo material, etc..



Uma fase dos trabalhos de balastragem



Inauguração da variante em Pinhal Novo

Em 1932 completou-se com brita a balastragem da linha do Sado, executando-se esse trabalho no trço Pinhal Novo-Setúbal (mais 13 quilómetros) o qual beneficiou também de assentamento, aumentando-se de 16 para 20 o número de travessas sob cada par de carris (tipo de 12^m/36 kg.).

No ano de 1933 desenvolveu-se uma actividade febril, estando presentemente ainda em execução, alguns trabalhos começados nesse ano.

Assim:

a) a balastragem com brita na linha do Sul, entre Pinhal Novo e Funcheira, por Beja, numa extensão de 200 quilómetros, assentando sobre 20 travessas cada par de carris de 12^m/36 kg.

b) a substituição de taboleiros metálicos da linha do Sul, alguns dos quais por taboleiros de cimento armado.

c) a renovação da linha do Sul entre Boliqueime e Faro (26 quilómetros compreendendo 4 estações) substituindo velhos carris de 8^m/30 kg. por novo material de 18^m/40 kg.

d) a renovação em iguais circunstâncias entre Marim e Tavira numa extensão de 18 quilómetros compreendendo 3 estações.

e) transformação da estação de Pinhal Novo, ampliando-a conforme as exigências da Exploração.

f) o assentamento da linha de Sines, desde Cumiadas à estação de S. Tiago do Cacem (5 quilómetros já em exploração).

g) a construção da nova estação de Setúbal-Mar, com variante já em exploração substituindo o mau traçado de linha que se encontrava entre Fontainhas e Cachofarra.

h) construção dum Armazem para o serviço das mercadorias da estação de Boliqueime.

Também tem merecido atenções da C. P. os edifícios entregues pelo Estado ao seu cuidado, sendo já inúmeras as grandes reparações efectuadas nas casas de habitação do pessoal, nos edifícios e retretes de passageiros e nos cais de mercadorias. Apresentam-se já com aspecto muito agradável.

PELO ESTRANGEIRO

Por ALEXANDRE SETTAS

AS LOCOMOTIVAS AMERICANAS

Enquanto que nas redes europeias e em particular nas redes ferroviárias francesas, o material de circulação é constantemente renovado, outro tanto não sucede nas companhias dos Estados Unidos da América.

Se, com efeito, dermos crédito a uma estatística publicada pela revista *Railway Gazette*, mais de metade das locomotivas que actualmente rolam nas principais linhas da grande república norte-americana têm muitas delas mais de vinte anos de existência.

Há 51.425 locomotivas cuja idade média é de 20 anos e 7 meses. A mais antiga data de 1865.

Mais de 75% da totalidade do parque, ou sejam 27.598 máquinas, têm pelo menos mais de 21 anos de existência, entre as quais 6.696 devem ser reformadas em 1938.

Avalia-se que uma locomotiva pode, em estado de nova, ou mesmo depois de convenientemente reparada, efectuar em média 138.000 quilómetros.

O mais elevado percurso atingido nas regiões do Oeste foi o de uma locomotiva que percorreu 168.000 e, inversamente, o mais fraco percurso obtido por outra foi o de 109.000, na região do Este.

UM APARELHO LOCALISADOR DE DEFEITOS

Quer sob o ponto de vista da segurança, quer mesmo sobre a estabilidade da marcha dos comboios é sempre preciso assegurar, em todo o percurso, um excelente rolamento.

Ora, a condição principal para se conseguir um rolamento sem defeitos reside simplesmente na vigilância e manutenção conveniente das vias.

Mas, a despeito de se procederem a inspecções

vel as estações de Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Palmela, Pegões, Escoural, Cuba, Albufeira, Boliqueime, Loulé, Olhão, Tavira, Silves e outras.

Em Albufeira aliou-se o edifício de passageiros com novas dependências para o público.

Em Setúbal-Mar está-se construindo na Praça Quebedo, um lindo abrigo para passageiros, projecto do distinto architecto Cotinelli Telmo.

Todos os trabalhos referidos, têm sido executados pelas respectivas Secções de Via e Obras.

Frizamos novamente: tão real interesse nos merecem os melhoramentos da rede do Minho e Douro como os do Sul e Sueste.

Todas elas, obras notáveis.

Com mais completa documentação, reportar-nos-he-mos mais minuciosamente ao assunto.

contínuas e atentas quanto possível, sucede, porém, que mesmo nas melhores vias ferreas se notam, por vezes, os «ressaltos de via» e também as chamadas «travessas dançarinas».

Êstes defeitos, muitos prejudiciais, que são quasi sempre imperceptíveis de determinar à vista desarmada, localisam-se, porém, agora com facilidade, graças a um aparelho muito sensível, recentemente construído em França, o qual permite localisar automaticamente os desnivelamentos das vias férreas.

Êsse dispositivo que funciona electricamente em qualquer das locomotivas do serviço regular, regista todas as desigualdades da via, quer as determinadas pelo desgaste, ou ainda pela deformação das mesmas e as motivadas pelo facto da passagem constante de cargas demasiado pesadas para a sua resistência específica.

E é tão aperfeiçoado êste dispositivo de inspecção rigorosa das vias que, por *relais*, indica a importância das faltas encontradas, graças à iluminação de sinais de cor variável. Ainda, para complemento comprovativo dos defeitos encontrados, essa máquina deveras apreciável, chega a registar automaticamente o deslocamento e a extensão dos defeitos, ao mesmo tempo que faz projectar na parte defeituosa, por meio duma válvula de descarga, um líquido colorado, indicando assim rigorosamente, qual a superfície necessitada de reparação.

OS «TROLLEY-BUS» EM LONDRES

Designam-se sob êste nome os veículos de transporte em comum, intermediário entre *autocars* e *tramways*.

A sua aparência exterior é a d'um *autocar*, mas para o seu funcionamento, que é eléctrico, recebe a energia necessária por fios aéreos, mediante um *trolley* articulado (*archet*) mobil.

A-pesar-de estarem constantemente ligados ao sector, êstes veículos podem contornar em alguns metros, qualquer obstáculo colocado do seu caminho, visto que não rodam sobre vias.

Mais de 40 quilómetros das antigas linhas de *tramways*, dos bairros de Kington, Surbiton, Malden, Wimbledon e Hampton, em Londres, são presentemente servidas por êstes carros que utilizam os condutores aéreos dos antigos *tramways*.

Êstes veículos que são do clássico tipo de «imperiaes», podem receber 56 passageiros cada um, dos quais 32 na parte inferior. Com a lotação completa podem atingir, em linha recta, uma velocidade de 48 quilómetros à hora e, em rampas de cerca de 5%, a sua máxima velocidade baixa para 30 Km. H..

O sistema de *trolley* articulado tem 6 metros de superfície o que permite ao veículo afastar-se do condutor de alimentação num máximo de 4 metros, seja em que sentido fôr.

Perto duma centena dêstes carros, que pesam, sem passageiros, sete toneladas e meia, estão agora em serviço.

CAMPANHAS COLONIAIS

ENG.º FERNANDO DE SOUSA

Vai ser prestada solene e comovida homenagem aos membros do Exército e da Armada oriundos da província do Alentejo e que tomaram parte nas campanhas coloniais efectuadas nos nossos domínios de além-mar, no final do século passado, considerando-se, pela gravidade do momento em que realizaram os seus feitos e deram prova da sua dedicação patriótica, de verdadeiros símbolos do esforço da consolidação do Império Ultramarino Português.

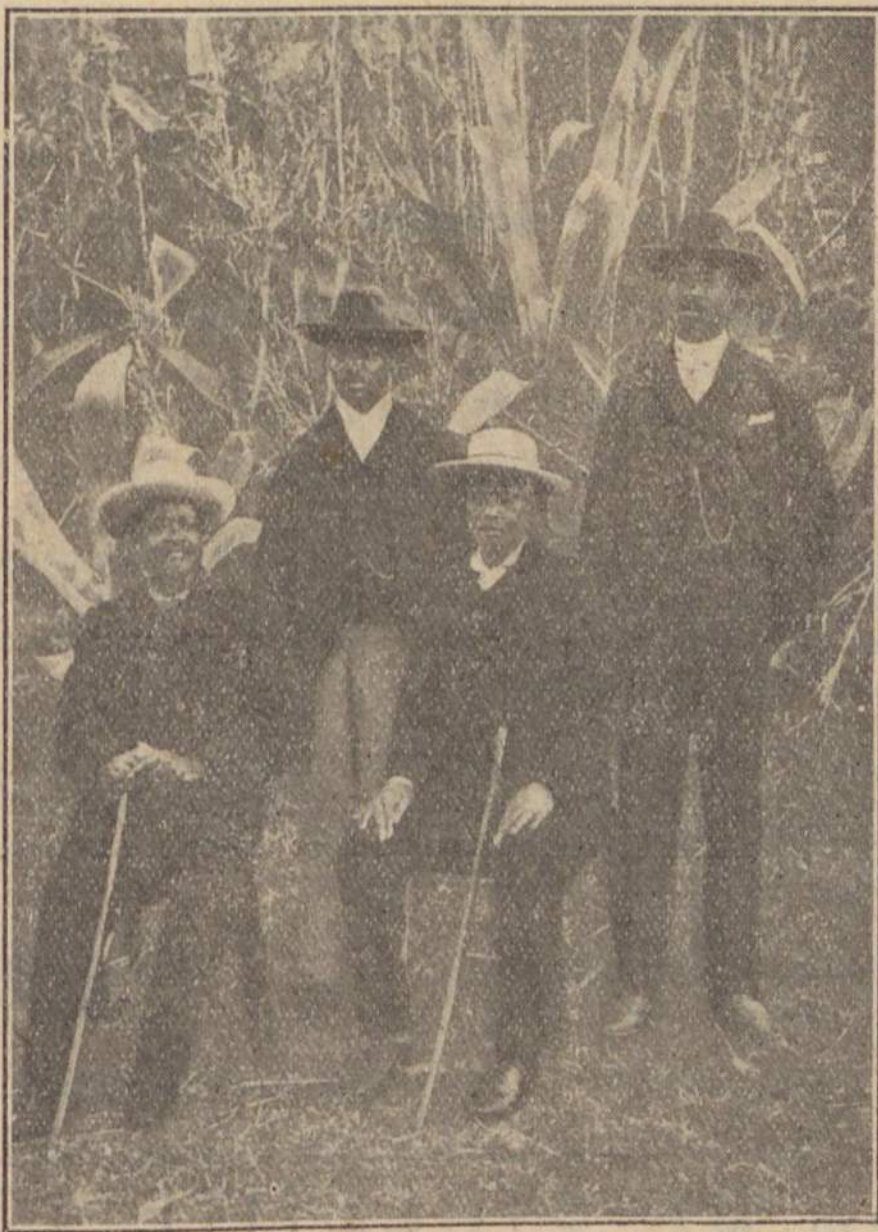
Dos oficiais e sargentos sobreviventes dessas memoráveis campanhas muitos deles são alentejanos. Nesse número figuram verdadeiros heróis, como João de Azevedo Coutinho, Anibal Sanches de Miranda, Ernesto Vieira da Rocha, Tomaz Garcia Rosado, António de Andrade Velez e muitos outros mais.

A comissão que ficou encarregada de organizar a sessão de homenagem deseja imprimir-lhe a maior solenidade e esplendor, esperando que a ela presida o

Por proposta da legação de França em Portugal, o governo francês promoveu ao grau de comendador da Legião de Honra, o nosso querido director Engenheiro Fernando de Sousa, também director do importante diário *A Voz*.

Por tal motivo tem sido S. Ex.^a imensamente cumprimentado pela alta distinção que lhe acaba de ser conferida, sendo imensos os telegramas de felicitações recebidos na redacção de *A Voz*.

Os que nesta casa trabalham associam-se às homenagens a quem tanto tem trabalhado pelo engrandecimento do nosso país e tanto se tem sacrificado pelo bom nome de Portugal.



UM GRUPO CÉLEBRE

Tirado pouco depois da chegada do Gungunhana, à Ilha Terceira. Sentados: à esquerda, O Gungunhana; à direita o seu filho Godide. De Pé: Molungo e Zixaxa

sr. Presidente da República, convidando também para assistir os membros do Governo, os oficiais e praças daquelas campanhas naturais de outras regiões do País e bem assim todos os que tomaram parte nas campanhas coloniais mais modernas.

Na sessão será descerrada uma lápida em mármore de Vila Viçosa, onde estarão inscritos os nomes dos homenageados, das campanhas em que tomaram parte e dos feitos que realizaram.

A homenagem, feita por iniciativa do Conselho Regional do Grémio Alentejano, está marcada para 28 do próximo, aniversário da gloriosa proeza de Chaimite, que imortalizou o nome de Mousinho de Albuquerque e dos seus companheiros, entre os quais se destaca Sanches de Miranda.

A comissão não deseja praticar qualquer omissão, nem mesmo involuntária. Por isso pede aos alentejanos que tomaram parte nas campanhas realizadas nas nossas colónias até 1900 o favor de enviarem os seus nomes, com a enumeração das campanhas em que serviram, para a sede do Grémio Alentejano, a-fim-de que esses dados não deixem de figurar na lápide comemorativa das heroïcidades praticadas nesse período por tão beneméritos portugueses, dentro os quais deve haver alguns ferroviários.

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 5, 12 e 19 de Dezembro de 1934, das 15 às 15 1/2 horas, perante a respectiva comissão.

Os processos de concurso a elles 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, 59-2.^a — Trôço através da Vila da Sertã. (5.^a Secção).

Arrematação da empreitada de calcetamento do troço acima indicado, cuja

Base de licitação é **149.996\$00**
Depósito provisório **3.750\$00 ***

Estrada Nacional, n.º 85-2.^a para Ponte de Sôr. — Trôço entre Ponte de Sôr e Montargil. (12.^a Secção).

Arrematação da empreitada do empedrado do troço acima indicado, cuja

Base de licitação é **1.177.912\$66**
Depósito provisório **29.448\$00 ***

Estrada Nacional, n.º 4-1.^a — Troços entre Braga, Pinheiro e Balde. (11.^o Secção).

Arrematação da empreitada de reparação dos troços acima indicados, cuja

Base de licitação é **2.753.910\$93**
Depósito provisório **68.848\$00 ***

Estrada Nacional, n.ºs 4 e 5-1.^a — Trôço dentro da cidade de Bragança. (15.^a Secção).

Arrematação da empreitada de calcetamento da faixa de rolagem a paralelepípedos, dos troços acima indicados, cuja

Base de licitação é **416.516\$41**
Depósito provisório **10.403\$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 adscrito, em qual-

quer 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.

Junta Autónoma de Estradas

Direcção de Estrada do Distrito de Lisboa

Faz-se público que no dia 5 de Dezembro de 1934, pelas 15 horas, na sede da Direcção das Estradas de Lisboa, Largo Rafael Bordalo Pinheiro, n.º 29, 1.º, perante a Comissão para esse fim nomeada, nos termos das leis e regulamentos em vigor, se procedera ao concurso público, para arrematação do fornecimento abaixo designado:

Para fornecimento duma caminheta em chassis para carga útil mínima de 2.500 quilómetros para serviço de conservação de estradas.

Para ser admitido ao concurso é necessário apresentar documento comprovativo de ter efectuado na Caixa Geral de Depósitos ou suas Delegações, o depósito provisório de 1.000\$00 mediante guia passada na Direcção de Estrada do Distrito de Lisboa, todos os dias úteis das 11 às 17 horas, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 % sobre o preço de adjudicação.

O programa de concurso e caderno de encargos, estão patentes todos os dias úteis das 11 às 17 horas, na Direcção de Estradas do Distrito de Lisboa, com sede no Largo Rafael Bordalo Pinheiro n.º 29, 1.º.

Lisboa, Secretaria da Direcção em 22 de Novembro de 1934

O engenheiro director
Manuel de Sá e Melo

DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

Divisão de Via e Obras

Empreitada n.º 23

Construção de 1390 metros quadrados de calçada grossa à portuguesa na faixa de rolagem da estrada de acesso à estrada de Faro e de 100 metros quadrados de igual calçada em valetas.

Às 15 horas do dia 12 de Dezembro de 1934, na Rua de S. Mamede, (ao Caldas), sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, proceder-se-á à arrematação da empreitada acima referida, cuja

Base de licitação é **14.903\$90**
Depósito provisório **372\$59**

O depósito definitivo será de 5 % do preço da arrematação.

SOCIEDADE PORTUGUESA DA STREETITE, L.^{DA}

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

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Cápsulas Amorceiros Electricos,

Fábricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

AINDA a propósito da morte do Rei Alexandre I da Jugo-Eslávia não podíamos deixar de aqui arquivar as notas biográficas do grande soberano.

Sob o fogo mortífero de um croata dementado, morreu o rei Alexandre, da Jugo-Eslávia, que, na Grande Guerra, deu provas de ser uma alma forte, e, que, na Paz, para maior glória da sua Pátria, soube conquistar para ela influências e poderios; morre o ministro dos Negócios Estrangeiro da França, Barthou, homem clarividente, construtor de alianças e de apoios procurados com tenacidade e lucidez do raciocínio para surtirem seus efeitos nas horas angustiosas.

Hora de luto e de mágua para todo o Mundo.

Ao chegar a Marselha, para visitar a França, onde ia realizar graves conversas diplomáticas, o rei da Jugo-Eslávia foi morto a tiro. Com êle foi mortalmente atingido, como acima dissémos, o ministro dos Negócios Estrangeiros francês, assim como o general Georges e o marechal Jewitch. Houve mais 20 feridos, sendo seis gravemente.

O atentado obra de um complot foi cometido por dois homens, um dos quais foi linchado pelo povo.

Trágico destino pésa sobre a antiga Sérvia e os seus reis. O soberano, que um fanático croata acaba de matar, tinha a mais democrática das origens.

Declarada a guerra em 23 de Julho, a Áustria tratou logo de invadir a Sérvia.

A-pesar-de doente, o príncipe Alexandre acompanhou sempre as suas tropas, na retirada para a Albânia, encorajando os soldados. Foi êle a alma da reorganização do exército em Corfú.

O príncipe-regente que já se afirmára um general hábil e valoroso manifestou-se então, um político arguto. Graças à actividade que desenvolveu, a união dos eslovenos aos sérvios foi proclamada no congresso reunido em Liubliana, em Agosto de 1918, a dos croatas, pela resolução da Dieta de Zagreb, em 29 de Outubro, e a dos montenegrinos, pela decisão da assembléa nacional do Montenegro, realizada, precisamente, na vespera do Armistício. Assim, antes que a guerra terminasse, surgiu o novo reino dos sérvios, croatas e eslovenos, que deveria chamar-se, mais tarde, Jugo-Eslávia. O príncipe regente, que só foi aclamado rei, em Agosto de 1921, após a morte do seu pai Pedro I, fez tudo que era humanamente possível, para apaziguar os ânimos.

O falecido monarca casara, em 8 de junho de 1922, com a princesa Maria da Roménia. Dêsse matrimónio nasceram dois filhos: o príncipe herdeiro Pedro, que nasceu em 6 de Setembro de 1923, e conta, portanto,

11 anos; e o príncipe Jorge, nascido a 19 de Janeiro de 1928.

O rei Alexandre, que contava, apenas, 46 anos, era um monarca esclarecido, amante do progresso, e tinha uma vida sem ostentação. Pela sua afabilidade, tendências democráticas e larga visão dos problemas actuais, era um chefe de Estado destinado a congregar as simpatias do povo. As dissensões internas e as consequências do exacerbar de paixões determinadas, por factores económicos, fizeram com que perdesse a vida, em trágicas circunstâncias, quem tantas vezes a expôs, para a defesa dos direitos dos seus concidadãos.

FRANÇA

Com a morte do antigo Presidente da República Francesa Poincaré — o símbolo da honradez e da abnegação — a sua Pátria está de luto. Era um dos seus filhos mais diletos, um dos seus servidores mais estrénuos.

Poincaré personificava o patriotismo, o sacrificio, a honradez pessoal e política ao serviço da Nação. Êle foi, não apenas o homem das horas graves, que tantas vezes soube salvar a França, mas um exemplo vivo para todos quantos, nos momentos difíceis, preferem a renúncia à perseverança, trocando pelo comodismo da desistência, o esforço glorioso que dá tantas vezes a vitória.

A França está de luto. Está de luto toda a Europa. Está de luto todo o Mundo, incluindo a Alemanha de Hitler...

E, assim, Poincaré deixa luto no coração de cada francês, admiração e respeito em todo o Mundo, porque morreu a maior figura política do nosso tempo.

Raymond Poincaré nasceu em Bar-le-Duc, na Lorena, em 20 de Agosto em 1860. Descendia duma antiga família em que se destacaram vultos de altíssimo valor. Seu pai, Antony Poincaré (falecido em 1911), tendo sido aluno da Escola Politécnica, foi engenheiro de pontes e calçadas e, mais tarde, o inspector geral da hidráulica agrícola.

Os dados biográficos mais completos de Poincaré foram publicados na imprensa mundial.

No entanto a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que tem como um dos seus directores um antigo combatente da Grande Guerra, deseja do coração e com a maior sinceridade, dar relevo á morte de quem foi uma das maiores virtudes da França.

Bar-le-Duc, a formosa cidade lorena, foi a pátria da maior parte dos príncipes da casa de Guise, do marechal Oudinot, do duque de Reggio, do marechal Exelmans e patenteou sempre um grande orgulho por ter sido também o berço de Raymond Poincaré.

Quando o jovem loreno entrou no liceu de Bar-le-Duc a fazer os seus estudos clássicos, destacou-se entre os seus condiscipulos pela sua intelligencia cintilante. Tudo fazia crer que iria muito longe, honrando cada vez mais o já glorioso prestigio dos Poincaré.

Seguindo depois para Paris, foi aluno de filosofia no liceu Louis-le-Grand, preparando, simultaneamente, a sua licenciatura em letras e direito.

Em 1879 regressou a Nancy, alistando-se voluntariamente no 26.º regimento de linha. Quando terminou o seu tempo, tinha alcançado as divisas de cabo. Mais tarde, já na reserva, atingiu o posto de capitão de caçadores num batalhão alpino.

Em janeiro de 1886 entrou francamente na Política. Tinha 26 anos.

O jovem advogado fôra escolhido pelo seu compatriota Develle, ministro da Agricultura, para seu chefe de gabinete. Esta situação durou um ano. Entretanto, fôra eleito conselheiro geral de Pierrefitte-sur-Aine (1886). No ano seguinte apresentou a sua candidatura na circunscrição de Commeray em substituição do falecido dr. Liouville e foi eleito por uma forte maioria sobre um programa moderado.

As primeiras *étapes* da sua carreira no Parlamento fôram notáveis. Em 1890 foi membro da Comissão do Orçamento. Tinha 33 anos quando entrou como ministro da Instrução Pública no Governo chefiado por Dupuy (Abril-Novembro de 1893).

No ano seguinte foi escolhido para Ministro das Finanças, no segundo gabinete de Dupuy.

Em novembro de 1895 foi eleito vice-presidente da Câmara, conservando-se durante dois anos nestas funções. Elevado a senador, foi nomeado em 1906, presidente do Orçamento, e, desde Março a Outubro, o tutor da pasta das Finanças no gabinete Sarrien.

Foi membro do conselho superior das Belas Artes, presidente da União Filotécnica da França, vice-presidente da Sociedade de Incitamento ao Bem, vice-presidente da Sociedade dos Amigos do Louvre, etc., entrou na Academia Francesa em 1909, em substituição de Emile Gebhart.

O velho Presidente Fallières, a um ano de findar o seu mandato, encarregou Poincaré, em 1912, de formar um governo de larga concentração, o que este conseguiu dado o seu prestígio que era já grande. O novo ministério constituiu-se rapidamente, até com o apoio das esquerdas, Briand e Millerand figuravam no elenco.

A preparação militar da Alemanha não deixava dúvidas e Poincaré acompanhava as coisas com a sua excelsa visão, servida por uma capacidade de trabalho sem limites.

Mas um problema interno surgia, de resolução imediata: a sucessão presidencial. A candidatura de Poincaré era logicamente apresentada, mas encontrava da parte de Clemenceau a esperada resistência. Todavia o «Tigre» não conseguia fazer prevalecer a sua vontade e assim em 17 de Janeiro de 1913 foi eleito presidente da Republica Francesa pelo Congresso reunido em Versailhes em substituição do presidente Fallières, cujo mandato terminava em 17 de Fevereiro seguinte.

Poincaré assumiu a suprema magistratura em plena pujança do seu talento. Era o mais novo dos candidatos apresentados a Congresso e também, depois de Casimir Perier, o mais jovem dos Presidentes da Republica Francesa.

Eleito chefe do Estado, começaram as lutas políticas.

Em 16 de Julho de 1914, o presidente da Republica, acompanhado do presidente do conselho, embarcou em Dunkerque com destino à Rússia. Na própria tarde em que chegou a Peterhof (20 de Julho) os dois chefes de Estado estreitaram uma vez mais a aliança franco-russa. E que, era necessário a todo o transe assegurar e fortalecer a amizade com a Russia e Poincaré ia assim numa viagem triunfal, á corte dos Czares, impressionando profundamente, com a sua visita, o imperador Nicolau. Depois de ter sido hospede do Czar, Poincaré visitou o rei da Suécia. Contava estacionar em Copenhague e na Christiania, mas em face do assa-sínio do arquiduque herdeiro da Áustria - rastilho para o terrível conflito que ensanguentaria o mundo inteiro - o Presidente da Republica Francesa foi forçado a regressar apressadamente a Paris. Durante a sua ausência, a crise europeia entrara no seu estado agudo.

Os gabinetes de Paris, de Londres e de S. Petersburgo multiplicaram os seus esforços para prevenir uma catastrophe, cujas conseqüências seriam pavorosas. Por sua vez a Alemanha não aderiu nem á proposta britânica, que preconizava uma conferência, nem á proposta francesa que defendia a constituição duma comissão internacional. O Czar ofereceu, em vão, ao imperador da Alemanha submeter o caso a uma arbitragem.

Em 31 de Julho, Poincaré escrevera ao rei de Inglaterra uma carta autógrafa que ficará como uma prova das intenções conciliadoras da França.

Embarca Poincaré a bordo dum cruzador francês, de regresso da sua viagem á Russia. Recebe êle, então, no alto mar, a notícia da declaração da guerra. Aquêlê homem, que sentira, na inconsciência dos seus 10 anos, a ocupação alemã depois da guerra de 70, presidía aos destinos da França, na hora grave em que iam jogar-se de novo, muitos anos volvidos, a sorte da sua Pátria.

Perante a Guerra, Poincaré desenvolveu uma acção notável, correspondendo inteiramente á confiança que nêlê depositara sempre o povo francês. Concebeu e realizou a União Sagrada, dando-lhe tóda a força que advinha do seu cargo e do seu prestígio pessoal. Com a sua presença apoiou Joffre pre-tigiu Gallieni e a todos deu garantias da sua isenção, dos seus altos designios ao serviço da França.

Não poucas vezes a sua figura simpática aparecia pelas trincheiras e algumas delas ao lado de chefes das nações aliadas: Jorge V, Alberto I, Victor Manuel e tantos outros.

Contra sua vontade, abandonou Paris, nas horas incertas do Marne, quando Joffre e Gallieni se batiam pela salvação da França. E foi para Bordeus, porque assim o resolveu o conselho de ministros. Mas voltou a Paris logo que as circunstâncias se modificaram, sereno e confiado na vitória, tal como partira dias antes.

Em 1917, a três anos de guerra dolorosa, as dificuldades da política interna levavam Poincaré, numa atitude que define a sua alta isenção de patriota e de político, a chamar Clemenceau ao Poder. E em colaboração íntima e sincera com o seu fogaz inimigo, fez a obra delicada dos últimos meses da luta. A Pátria estava, para ambos, acima de tudo.

Para traçar a vida pública de Poincaré seria preciso evocar tóda a história da grande Conflagração Europeia, pondo em relevo a célebre conferência de Doullens, no decurso da qual Foch recebeu o comando supremo do Exército francês. Com os homens de que se rodeou, Poincaré marcou bem a sua grande alma de patriota.

Após o armistício, teve a satisfação de receber em Paris o presidente Wilson, o rei da Grã-Bretanha, o rei dos belgas e o rei da Italia, que lhe patentearam a sua admiração e simpatia.

Dias depois, Poincaré teve a alegria de assistir às manifestações de Metz, Strauburgo, Colmar e Mulhouse, que regressavam festivamente ao seio da Pátria-Mãe.

Quando visitou a Bélgica e a Inglaterra o grande homem público emocionou-se ante o entusiasmo dêsses países aliados. Recebeu as honras do título de *cidadão de Glasgow*, que só ao insigne astrono Arago fôra concedido 85 anos antes.

Deixou alguns livros de guerra: *A Invasão, As Trincheiras, Guerra de cerco, Verdun*.

Advogado, orador político e escritor, Poincaré destacava-se sempre.

Poincaré, na sua mensagem de despedida da presidência, em 17 de Fevereiro de 1926, lançou, repetindo o que fizera em 4 de Agosto de 1914 o apêlo da União Sagrada, não menos indispensável para garantia da Paz.

Durante a Grande Guerra não fôram poucos os contactos de Poincaré com os portugueses.

Seguiram-se, após o ano de 1926, dois anos de política salutar para a França.

Poincaré e Doumergue conseguiram estabilisar o franco com firmeza porque a França sabia a quem obedecia.

Em Fevereiro de 1928, Poincaré pronunciava, perante a Câmara o seu último grande discurso político.

Depois a doença e a idade começaram a atormentá-lo. Em 1930, uma crise mais aguda e uma intervenção cirúrgica impediram-no de mais uma vez servir a sua Pátria: não pôde aceitar um novo apelo do Chefe do Estado para assumir a governação pública.

Ficou Doumergue na Presidência.

Com a morte de Poincaré sofreu a França um golpe rude, uma perda irreparável.

Paz á sua alma.

ESPAÑA

O sr. Lerroux, presidente do Conselho, conversando com os jornalistas, deixou antevêr, que a vinda do Chefe do Estado Alcalá Zamora à capital, não terá quaisquer consequências políticas.

A não sêr que...

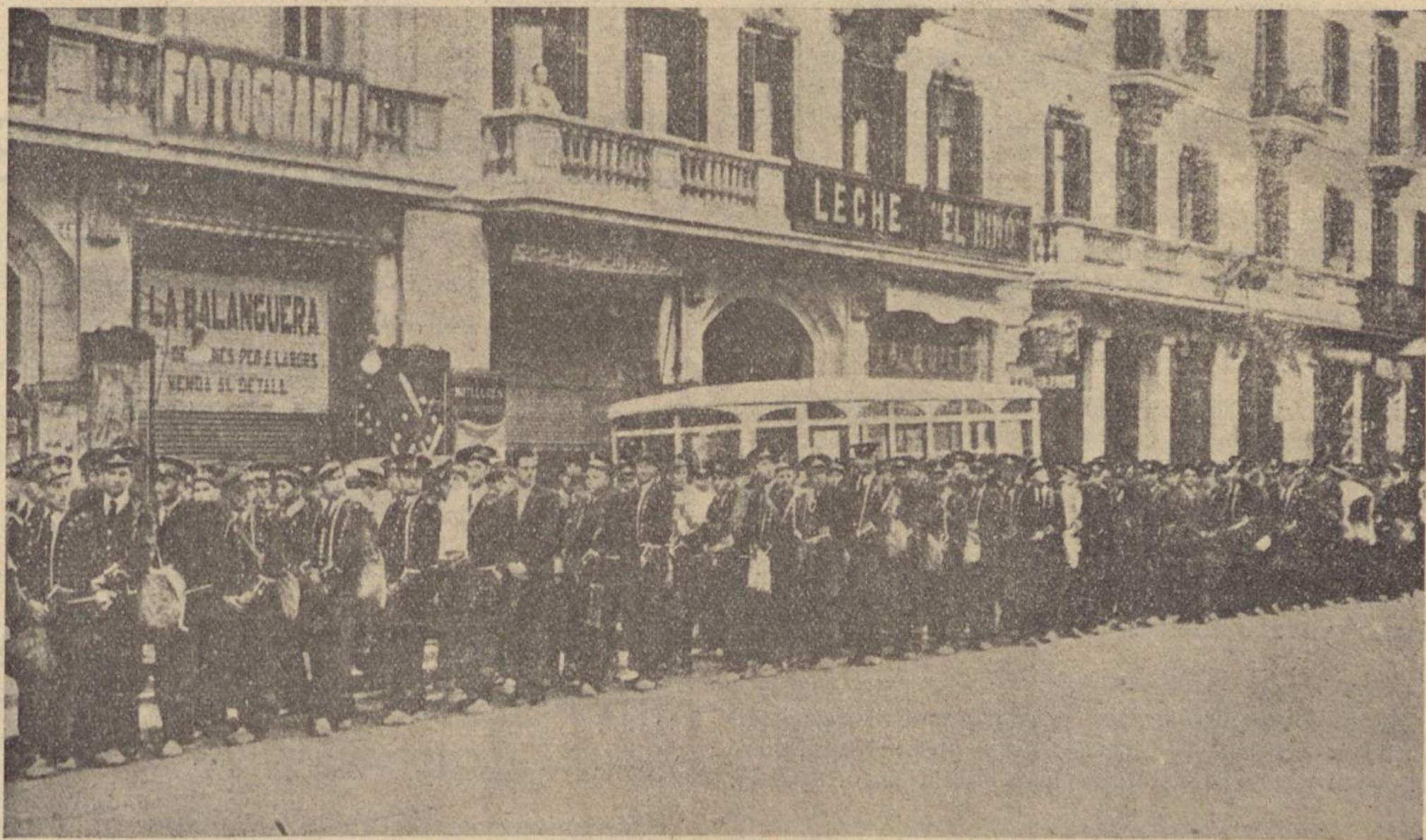
Na ocasião em que vários elementos socialistas celebravam uma reunião clandestina, em Badajoz, a Guarda Civil apareceu inesperadamente, travando-se rijo tiroteio entre esta e

A Guarda Civil numa busca levada a efeito na zona mineira, apreendeu 200 espingardas e grande quantidade de munições.

Numa busca feita, em Salamanca, pela Guarda Civil a uma casa de comidas, encontrou-se na respectiva dispensa 23 espingardas, 90 cartuchos, 2 caixas com pólvora e grande quantidade de material de propaganda subversiva.

Foram presos vários socialistas que se encontravam escondidos num armário do aludido estabelecimento.

De Cordova informam ter sido ali preso Juan Sandoval, que, durante a revolução, matou um velho.



«Mozos de Esquadra» que pactuaram com os revoltosos na independência da Catalunha

os reúnidos, em consequência do que resultou ficarem feridos dois guardas.

A deputada socialista Veneranda Garcia Mazano, fadista, em Gijón. Ignora-se porque motivo, presumindo-se, contudo, que esta prisão tem ligações com o movimento revolucionário recentemente sufocado.

Actualmente operam nas regiões de Miores, Turon, Aller, La Felguera e Soma de Langreo as colunas da Guarda Civil e do Assalto.

É que se encontram ainda muitos refugiados nas montanhas, cuja batida é formada por colunas moveis, compostas de 200 homens cada.

Em Bilbao, numa busca passada a várias residências de elementos socialistas suspeitos, a polícia encontrou 206 bombas e muitas caixas com cartuchos para espingarda.

Foram efectuadas três prisões, guardando a Polícia o maior sigillo acerca do nome dos prêsos.

As auctoridades realizaram uma busca no *ayuntamiento* de Zubia, Granada, onde encontraram uma caixa com dinamite e vinte pistolas.

Na Andaluzia a força pública continúa a desarmar a população civil. Até agora já foram recolhidas 10.000 espingardas.

Em Saragoça foram descobertas três estações emissoras clandestinas.

Ao que parece, o *ayuntamiento* de Lianes tem armas e explosivos em depósito.

Nos montes de Penamea uma quadrilha dedicou-se a assaltar as casas particulares.

Há vários prêsos.

Telegramas de Oviêdo informam que das aturadas investigações, comprovou-se que o Presidente do Sindicato Mineiro, D. Amado Fernandez, que actualmente se encontra refugiado em França, pagara a importação de 60 mil pesetas ao navio *Turqueza*, pelo transporte clandestino de armamento.

* * *

Na zona de Langreo recolhem-se diariamente centenas de espingardas. Têm sido recuperados muitos objectos roubados às casas comerciais, durante os dias da revolução.

* * *

Fôram já recolhidas em toda a província de Granada mais de 10 mil espingardas, que os revoltosos destinavam a servir na sua última sedição.

* * *

A Guarda Civil descobriu um novo depósito clandestino de armamento entre o qual foram encontradas 17 espingardas-metralhadoras do último modelo. Este material, ao que parece, foi conduzido pelo *Turqueza*.

* * *

Segundo últimas notícia de Madrid, a Guarda Civil encontrou nos subúrbios, escondida entre um monte de pedras, 1 metralhadora, 2 pistolas, 4 bombas e grande quantidade de munições.

* * *

A estação de Moncada, perto de Barcelona, foi teatro dum audacioso assalto à mão armada, levado a efeito por um grupo de 10 bandidos que pretendiam apoderara-se do conteúdo do cofre da estação.

* * *

Nas Astúrias ainda se tem ouvido tiroeiro, travado entre a força pública e os muniros, que não estão desarmados. Os revoltosos têm sofrido, porém, algumas baixas.

* * *

A notícia acima é confirmada pelo Presidente do Conselho, sr. Lerroux, o qual determinou que não fôsse abertas as minas, enquanto o desarmamento não fôsse completo.

* * *

Além do processo contra Zañña, por motivo da sua intervenção na rebelião da Catalunha, dever-se-á organizar outro por causa da venda de armas pelos emigrantes portugueses.

* * *

Em Burgos foi prêso um socialista. Num dos bolsos do casaco foi-lhe encontrada a quantia de 7 mil pesetas e na sua residência havia 3 pistolas-metralhadoras, 15 bombas de grande potência e documentos de grande importância.

* * *

Desde o início dos últimos acontecimentos foi apreendido, em Madrid, até ao dia 19 do corrente, o seguinte armamento: 1.800 pistolas, 800 revólveres, 75 pistolas-metralhadoras, 93 espingardas novas, 560 espingardas usadas, 12 metralhadoras, 250 sabres, 800 cartuchos de dinamite, 18 mil cartuchos diversos, 65 tambores de pólvora, 220 bombas de grande potência, uma estação de rádio e uma grande quantidade de frascos contendo ácido sulfúrico.

* * *

Nas províncias de Saragoça e de Huesca já foram recolhidas 4.152 espingardas, 650 pistolas, 160 cartuchos de dinamite e muitas balas.

* * *

O director dos Caminhos de Ferro de Barcelona D. Enrique Vega, quando seguia no seu automóvel, foi subitamente atacado a tiro por uns desconhecidos, que passaram, noutro automóvel, ficando gravemente ferido, em consequência dos tiros disparados contra o automóvel alvejado.

* * *

Em Orense, nas casas dos portugueses Joaquim Lopes e João David foram encontrados revólveres e uma espingarda.

* * *

Em Madrid, um trapeiro encontrou numa montoreira alguns cilindros de ferro, com dinamite. Quando resolveu limpá-los da camada de barro, que os envolvia, explodiram. Resultou cair por terra feridos, doze crianças e o trapeiro, este com uma perna e um braço esfacelados. Na rua também estavam caídos, com importantes ferimentos, um transeunte e um carroceiro que, na ocasião do desastre, estavam junto da porta de um estabelecimento.

* * *

Como se verifica pelas notas acima há paz... em Varsovia! Coisas vermelhas — nada mais...



CAMINHOS DE FERRO

A Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro resolveu prolongar até aos dias 8, 9 e 10 do corrente mês, o prazo da validade dos bilhetes especiais de fim de semana, com o intuito de facilitar a permanência em Lisboa, às pessoas, vindas da província, que desejam visitar a V Exposição de Rádio e Electricidade, que se realisa no Parque Eduardo VII.



I M P R E N S A

REVISTA PORTUGUESA DE SEGUROS

Efectuou-se no dia 18 do pretérito mês, na "Garrett", um almôço comemorando o 2.º aniversário da *Revista Portuguesa de Seguros*, interessante publicação.

Ao almôço que decorreu um agradável ambiente de simpatia e franca camaradagem, assistiram delegados de diversas companhias de Seguros, tanto nacionais como estrangeiros, além de elevado número de amigos do director da *Revista Portuguesa de Seguros* e alguns representantes da Imprensa Técnica.

Ao *trast* iniciou a série de brindes o professor sr. Cruz Filipe que exaltou as excelentes qualidades de carácter do director apreciando-o também como valioso técnico da sua especialidade seguradora.

Continuando a série de brindes pronunciaram-se da mesma forma elogiosa os srs. Dr. Fernando Brederode, Vasco da Gama Fernandes e ainda outros oradores, todos unânimes em reconhecer ao director da *Revista Portuguesa de Seguros* excepcionais qualidades que muito o dignificam.

No final do almôço, fôram vivamente felicitados por todos os presentes, os componentes da laboriosa revista.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

OS NOVOS CONTADORES DE AGUA

AGUA por água, equivale a... olho por olho, dente por dente.

Olho tem o ilustre director da Companhia de tão precioso líquido, mas dente para nos comer é que não.

As Novidades já trataram da saúde do ditador das águas, porque aquele nosso colega tornou público que o contador da sua religiosa casa acusa a existência... de um jardim.

Ora, quando os jardins passam através dos contadores que diremos nós com a mudança dos mesmos cronómetros a marcar 220 quilómetros à hora.

A agua sóbe de preço — a pressão — e a gasolina desceu, atendendo a que as pautas aduaneiras lhes tem sido favorável, aumentando, claro, os impostos.

Quem estas linhas escreve está vencido, mas não convencida, segundo o declaramos em carta dirigida ao protector do povo sr. Carlos Pereira...

Um armistício, apenas.

Quedas d'agua, nada mais.

Há tantos processos por sasónias companhias...

Os contadores sui generis de facto são bonitos, mas a contagem é que tem defeitos. Ou não?

Nós sabemos que o Sr. Carlos Pereira, numa entrevista concedida ao nosso presado colega Diário de Lisboa, disse ao jornalista:

«um contador de agua, como de qualquer outra coisa, tem uma vida limitada. Para os da agua, essa vida regula por dez anos, sendo, contudo, para isso, necessários cuidados com a sua conservação. Ao fim de dez anos, o remedio é vendê-los como sucata. Ora há muitos anos que a Companhia devia ter mudado todos os contadores cuja época de serviço útil, já de há muito fôra ultrapassada. Acontece, porém, que os contadores são em número de 130.000, importando, por isso, o seu custo, em cerca de 20.000 contos. A Companhia não possuía os meios financeiros indispensáveis para essa substituição, que só podia ir fazendo gradualmente e muito demoradamente.

— Essa verba...

— Conseguimo-la porque o novo contrato com o governo nos propôs e criou. E assim, temos procedido à instalação de novos contadores, á medida que as circunstâncias no-lo têm permitido. Agora vamos nós abrir concurso para o fornecimento de mais 10.000

— No seu entender, pois...

— A estranheza do consumidor é justificada, visto que aparece subitamente aumentada a verba mensal para a agua. E nunca me convenci tanto da razão dessa estranheza como quando a minha mulher, apresentando-me a conta dum mês, com a verba de 105 escudos, me disse: «— Isto não pode ser! Isto é uma roubalheira!». Tomei imediatas providências, como se se tratasse de qualquer outro consumidor, e verifiquei que, se parte do aumento era devida a fugas pequenas, a maior se explicava porque o novo contador conta toda a agua que se gasta, ao passo que o antigo, atingido já o «limite de idade», só contava parte, deixando a Companhia prejudicada...»

A Companhia prejudicada!...

É fantástico como se representa...

Outra passagem do interessante e inódoro diálogo, quando o jornalista interroga:

«— O preço da agua em Lisboa aumentou tambem?

— Sim. Pelo novo contrato, feito pelo governo, sem qualquer colaboração da Companhia, nem seu conhecimento prévio, o preço da agua passou de 1\$20 para 2\$00, com o fim de permittir as captações indispensáveis. A despesa com estas está orçada em 150.000 contos, mas duvido que essa importância chegue. Interessa-me muito recordar que o governo, depois de elaborar as bases do novo contrato, nos obrigou a aceitá-lo, sob pena de lhe termos de entregar a exploração das águas. É que, ao passo que a actualização para os acionistas da Companhia das Aguas — que é portuguesa — foi de cinco vezes, em relação ao custo do libra em 1867, para as outras Companhias que usufruem monopólios, essa actualização foi muitissimo mais favorável.»

Tretas e mais tretas que não nos basta porque conhecemos esse processo de viver.

Não concordamos, mas... lá chegarêmos ao mas.

E o sr. Carlos Pereira a terminar disse ao mesmo jornal:

«De resto, o preço da agua nada interessa á Companhia, nem foi ela que o fixou. Os lucros para a Companhia não advêm do preço a que a agua é vendida, mas sim da quantidade de agua que vendemos».

— Quem ha-de sacudir a água ao capote?

— Quem se molha, certamente.

Embora pareça que não ao sr. Carlos Pereira nós estamos contentes por sua Excelência ter conseguido preciosos contadores, de modelo perfeitamente igual ao que foi colocado na Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Mas... (lá está o mas!) a diferencial de preço é que custa, biologicamente falando, como dizia o cabo Elísio, de certa e popular revista.

Quem pagava por 5 metros cúbicos de agua 10\$00 pôde agora pagar 72\$00 e 92\$00?

Não. Não pôde ser!

O MICROFONE NA C. P.

EFFECTUOU-SE, com enorme entusiasmo e brilho, a festa da Aviação, em homenagem ao saúdoso e arrojado Plácido de Abreu.

O serviço, nêsse domingo, desenvolvido pela C. P., no trânsito para a Amadora, merece realmente ser posto em relevo. Bateu a Companhia todos os records em movimento de pequenos percursos.

O pessoal, sem distinção de classes e de serviços, foi de uma dedicação a tóda a prova.

Houve, é claro, as demoras nas partidas dos combóios, condicionadas pela segurança e pelas exigências da via livre, circunstâncias inevitáveis.

E porquê?

Porque a mesquinhês da estação do Rossio não permite, seguir, o movimento normal.

O sistema inaugurado na Amadora — microfone orientando e esclarecendo o público, que respeitou sempre as indicações que lhe eram fornecidas — tem de ser utilizado no Rossio, daqui para o futuro, em dias de grande afluência de público, como bem disse o nosso colega Diário de Lisboa. De resto, já na Estação de S. Bento, no Pôrto, durante a maior afluência de viajantes com destino à Exposição Colonial se verificou a vantagem de tão beneficiente enovação.

MANIAS DOS ASTRÓLOGOS

AMERICANICES, é claro.

Os astrologos de S. Francisco da California acabam de observar o aparecimento duma mancha de mais de 26 mil quilómetros no Sol, que será a primeira duma série de manchas que as tornarão invisíveis durante os 12 próximos anos, seguidas de violentas tempestades e de formidáveis perturbações eléctricas e climatéricas.

Um notável astrónomo afirma que as manchas têm um diâmetro equivalente ao dôbro da terra.

Na verdade, verdadinha o tempo já anda invertido... Não é, pois, caso de admiração que o Sol — essa moeda de ouro universal — vá apagar-se!

MATUSKA OU «PATUSCA»...

NÓS nunca gostámos de brincar com as pessoas que estão sob a alçada da Justiça e muito menos quando elas são condenadas à morte.

Os nossos sentimentos de piedade ainda não foram obliterados.

Mas este Matuska condenado à pena capital pelo tribunal de Budapeste saiu, verdadeiramente, um grande *patusca* — e para mais Silvestre...

Senão, vejamos. A título de curiosidade damos o texto dum *poema em prosa*, que o «descarrilador» Matuska meditara na sua cela:

Que as tipografias se movam! Que as antenas lancem faíscas! Que brihe a Estrela de Nazaré que eu acendi por cima de Bethlem de Szantaver! Que ela illumine as almas dos homens, que ela aureole a face desgraçada dos mártires e das minhas vítimas! Que ela faça voltar os olhares de todos os homens, de Pio XI a Roosevelt, para o Ceu, de Oriente a Ocidente, de Ocidente a Oriente, de Madrid a Moscovo, como um cometa, em direcção ao Ceu. Tudo irradia do mar azul, que é o Firmamento. Palavras do nosso grande poeta: «O teu ser brilha como o Sol, mas os nossos olhos não o podem fitar».

Finda a leitura, caiu sobre o banco e o Tribunal retirou. No entanto, Matuska ainda observou: «Sei que a Justiça já decidiu da minha sorte», ao que o juiz obtemperou severamente: «A Justiça toma as suas decisões na altura e como melhor lhe parece.

FALSIFICADORES DE MÚSICA

OS tribunais de Itália condenaram a dois anos de prisão e uma multa de quatro mil e oitocentas liras o músico italiano Tobia Nicotra por ter falsificado uma composição clássica atribuída a Mozart e por a ter vendido a Walter Toscanini, filho do grande director de orquestra Arturo Toscanini.

No tribunal também se provou que outra falsificação da mesma composição foi vendida à Biblioteca do Congresso em Washington, quando Nicotra fez uma excursão pelos Estados Unidos como director de uma orquestra com o nome de Richard Darigo, conhecido compositor.

DR. PARADELA DE OLIVEIRA

O notável causídico e apreciado artista sr. dr. Paradela de Oliveira vem, com a sua brilhante pena, honrar as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. É com orgulho que damos esta grata notícia aos nossos presados leitores.

Também o sr. dr. Paradela de Oliveira, que tantos admiradores grangeou em todo o Portugal, acumulará as suas funções de colaborador com a de advogado da *Gazeta*, prova mais que demonstrativa de que, embora com sacrifícios de ordem material, vamos propaganda.

Oxalá que os nossos leitores, assinantes e anunciantes saibam recompensar os nossos esforços, dignificando a imprensa.

UM CRUSADOR PERIGOSO

OS circulos navais de New-York mostram-se alarmados com o facto de ter sido, recentemente lançado á agua, em Génova, um novo cruzador italiano, que, a-pesar, da sua pequena tonelagem, é muito mais perigoso do que os grandes couraçados de batalha, em virtude da sua enorme velocidade e do seu poderoso armamento moderno.

Trata-se do *Raimondo Montecuccoli*, de 5.850 toneladas. Este barco mede 164,75 metros de comprimento e 16,42 de largura e dispõe de oito canhões de 152 milímetros e de seis de 100, além de quatro tubos duplos lança-torpedos. A sua velocidade é de 38 milhas por hora.

Os referidos circulos acham que o govêrno norte-americano deve mandar construir, imediatamente, uma série de cruzadores do tipo do *Raimondo Montecuccoli*, por serem os que melhor convêm às necessidades da moderna estratégia naval.

E todas as nações a falarem em desarmamento, em paz... que é logo!

Mas, existirá, porventura, o Pacto de Kellog?!...

ESPIÕES EM ITÁLIA

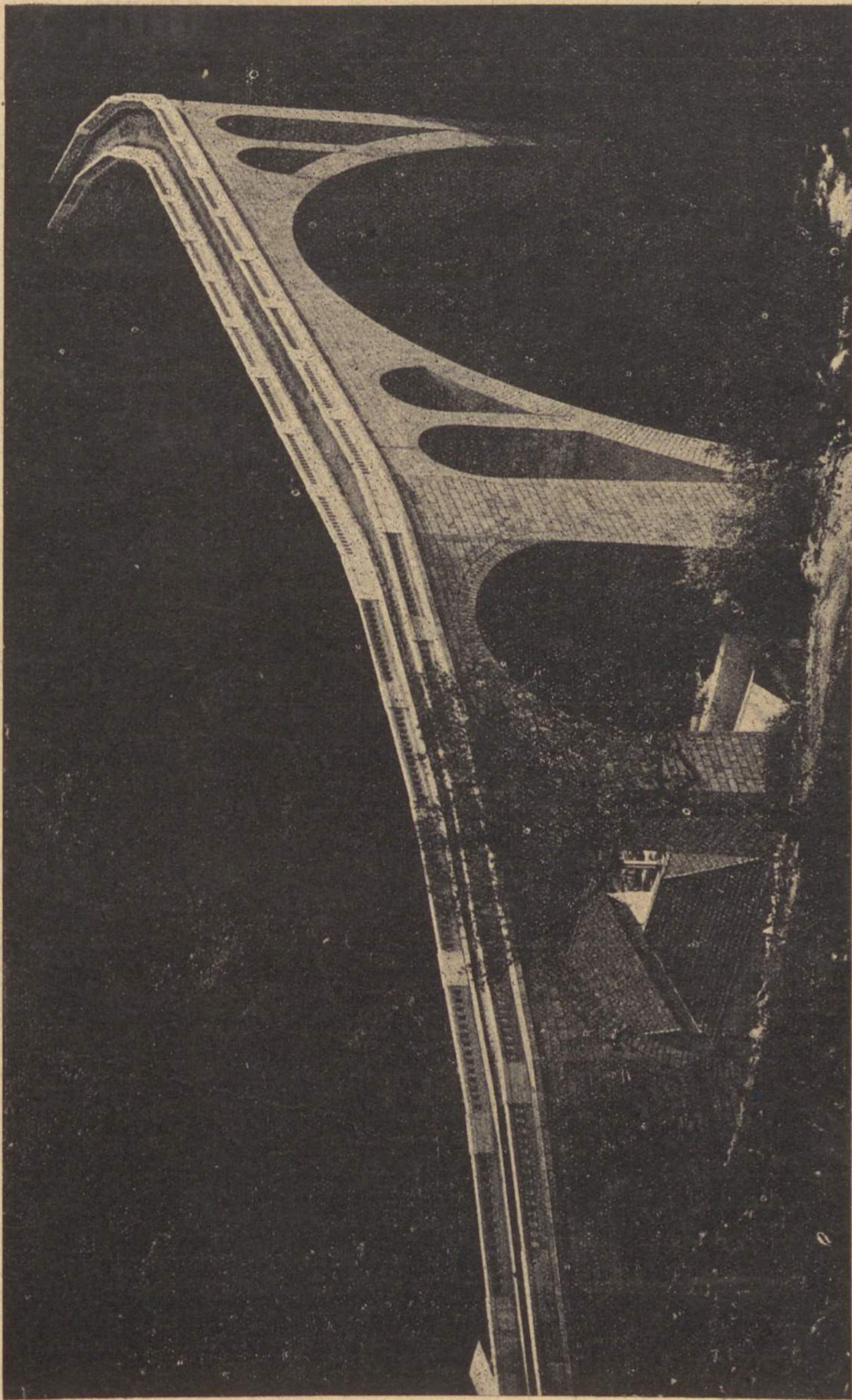
FORAM presos em Junho do ano passado e eram acusados de exercer espionagem a favor duma potência estrangeira, desde 1925, o ex-deputado Umberto Bianchi, o ajudante-chefe Delmonte e o capitão de artilharia Ambrogio.

O Tribunal Especial, encarregado de julgar o processo de espionagem, á porta fechada, lavrou a seguinte sentença:

Condenando o primeiro dos reus em 17 anos de prisão, e os dois restantes em 16 anos e 15, respectivamente.

Eis o justo castigo dos que foram traidores para a sua Pátria-Mater.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevran (Seine-et-Oise) France



LINHA DE LAMÉGO — PONTE DO VAROSA (CONCLUÍDA)