

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

«Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Justa homenagem
a um director da Companhia Nacional dos Caminhos
de Ferro. — Aviação desportiva, pelo Capitão-aviador
HUMBERTO CRUZ. — Engenheiro Ferreira de Lima.
— Ateneu Ferroviário, por A. S. — A propósito
da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, pelo Eng.º AN-
TÓNIO DE ALMEIDA BELO. — Marechal Gomes
da Costa. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Crónica
Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Parte oficial.
— Espectáculos. — Imprensa. — Há quarenta anos.

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1224

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . .	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

JUSTA HOMENAGEM

A um director da Companhia
Nacional dos Caminhos de Ferro

A classe ferroviária das linhas do Sabor, Corgo, Viseu e Bragança prestou, em Mirandela, uma muito justa homenagem ao sr. Verissimo de Sá Correia, director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que atingiu o limite de idade.

Efectuou-se uma sessão solene à qual assistiram muitas individualidades em destaque, de vários pontos do País, algumas senhoras, representantes de colectividades mirandenses, etc.. Pronunciaram calorosos discursos, pondo em destaque as qualidades de inteligência e de character do homenageado, os srs. eng.º Henrique Kopke Correia Pinto, sub-director da Companhia, e Alcino Amadeu Alves, Inspector do Movimento, que encantaram a assistência com a verdade flagrante das suas palavras. É que o sr. Sá Correia, bem merecedor de tal homenagem, em quarenta e quatro anos de serviço modelar, conseguiu pôr em evidência o seu comprovado zêlo, saber e honestidade, a que, com muita justiça, se referiram os dois oradores.

Ainda por ocasião desta homenagem, a todos os títulos simpática, o sr. Sá Correia recebeu as insígnias da Ordem de Mérito Industrial, com que foi agraciado pelo Governo.

Em seguida descerrou-se o retrato do ilustre homenageado, acto êste que fez vibrar de entusiasmo a selecta assistência. À noite realizou-se um banquete que pôs termo à série de homenagens prestadas ao sr. Sá Correia.

* * *

A redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», associando-se, de todo o coração, à significativa e merecida homenagem que o pessoal ferroviário das linhas do Sabor, Corgo, Viseu e Bragança prestou, em Mirandela, ao sr. Verissimo de Sá Correia, regista, com prazer, tal acontecimento, convencida de que se praticou um acto da mais indiscutível justiça, tanto mais que se trata de um funcionário competente como é o sr. Sá Correia.

AVIAÇÃO DESPORTIVA

Pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ

O interêsse provocado pela Aviação em muitos campos de actividade justifica plenamente o seu alto valor como elemento de trabalho e arma de guerra. Estou em querer, e os factos o apregoam, que a Aviação venceu já hoje os seus mais duros e intransigentes inimigos, quási todos produtos de pusilanimidade.

Em qualquer dos seus vários aspectos os efeitos são extraordinariamente interessantes e a simpatia pela sua prática vai alastrando, convencendo os desconfiados, vencendo os medrosos e desfazendo os... «complexos de inferioridade».

O seu aliciente merecimento não tem um timbre claro por falta de ambiente. Falta-lhe o réclamo duma boa apresentação, réclamo que dispensa, orgulhosamente, os maus hábitos da mentira tão usuais na vida. Ela sofre a influência do espírito nacional que adora os improvisos. Pode vencer a despreocupação do meio porque são fortes os seus méritos.

Criam-lhe obstáculos ao seu desenvolvimento gritando protecção, falsa protecção que ilude e fatiga as melhores intenções.

Falta-lhe, disse eu já muitas vezes, o preciso ambiente aeronáutico, para que a Mocidade mais resolutamente a ela se dedique, educando o seu moral na grandiosa arena do Ar e exigindo facilidades reais para a sua prática, quer para tirar a carta de pilotagem, quer para robustecer o seu valor com treinos constantes.

Que diriam já, (dos que me leem) aqueles que tudo julgam bem por nada lhes interessar com verdade? Não sei! Agora falo eu:

Hoje em dia, a Aviação não é um desporto muito



DIU — O avião «Dilly»

fácil de praticar com apreciáveis resultados. Para melhor compreensão da minha maneira de ver devo confessar que não me satisfazem os números acanhados nem os falsos réclamos.

Anceio por ver, como puro nacionalista e português consciente e orgulhoso, agrupamentos de gente moça, capazes de pilotar aviões de desporto.

Eu disse que a aviação era ainda hoje quási impraticável duma forma útil.

Pois é!

São poucos ainda os nossos centros de instrução aeronáutica e, conseqüentemente, acanhadas as possibilidades de aprender a voar.

Nas terras de maior densidade populacional, naquelas mais acentuadamente académicas ou fabris, deveria haver campos, aviões e instructores.

Poderia haver já, talvez, uma definida fórmula de protecção ao desenvolvimento das Escolas de vôo, talhada em moldes convenientes, seguros e honestos, de forma que menos fôssem as dificuldades que, necessária e infelizmente, sempre hão de existir a pear a desejada grandeza da Aviação.

Poderia e deveria haver em Lisboa, Pôrto e Coimbra 3 completas Escolas de Pilotagem, com amplo auxílio do Estado.

Uma em cada uma destas cidades servindo-as até a um elevado grau da arte de voar.

Noutras terras, o mais possível, deveria haver também Escolas, embora de mais aligeirado porte. Seriam — permitam-me a comparação — estabelecimentos de ensino primário e secundário.

Em muitas regiões do País poderiam conseguir-se os primeiros ensinamentos de vôo e, quem quizesse, necessitasse ou merecesse o interêsse da Nação, iria às grandes Escolas de Lisboa, Pôrto e Coimbra.

Estas 3 escolas teriam uma verificação directa dum organismo superior da Aeronáutica, seriam dirigidas por técnicos bem escolhidos por seus méritos e não teriam que defender-se de qualquer abandalhada concorrência embrulhada capciosamente num manto de falso e bem apregoadado Nacionalismo. Julgo-me dispensado de pormenorizar a função das 2 Escolas e a daquelas outras que por tôda a parte



LUANDA — O avião Jorge Castilho

e em grande número poderiam ser criadas pela iniciativa particular quer individual quer colectiva.

A protecção ao arranjo e melhoramento dos campos de aterragem há muito que deveria ter sido uma realidade a bem da Nação.

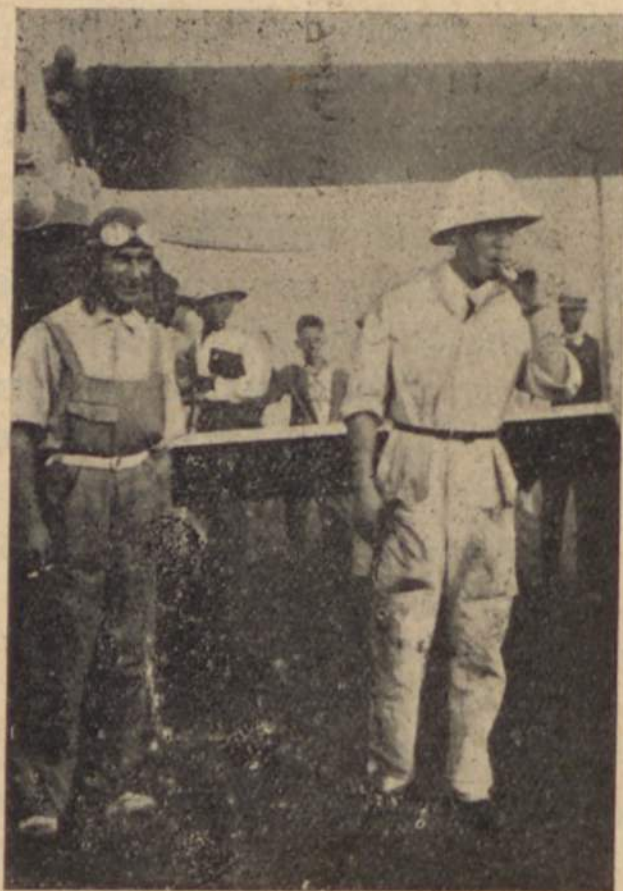
É que esta divisa que agora citei não se criou só



Batismo dum Avião da Escola «Salazar»

para ornamento dos escritos ou das falas; é mais elevada a razão da 'sua existência! Para tal a criou Salazar.

É claro que eu refiro-me a uma protecção honesta e consciente. Dinheiros da Nação só para as terras



Bleck e Cruz preparando-se para a objectiva

que o mereçam e a possam servir e não à laia de gorgeta ou recordação de amigo para pagar — com galhardia — um jantar e uns foguetes.

São indispensáveis os campos para o movimento aeronáutico e para o desenvolvimento do ensino da arte de voar.

São necessários aviões! Tipos vários. A variedade não prejudica — pelo contrário.

De resto, dentro de cada espécie, são muito semelhantes no manejo e cuidados. Facilidades de importação e auxílio de pagamento. Boa fiscaliza-

ção, exigente e honesta para evitar negócios torcidos, iludindo a patriótica intenção do Governo.

É preciso criar oficinas de reparação de material volante — as 3 grandes Escolas deveriam ter as suas — para que não se mantenha como sombra negra, como problema de solução aflitiva, a banal e inevitável necessidade de concertar aviões que continuamente e em boa percentagem se vão avariando nos treinos. As Oficinas Gerais de Material Aeronáutico não concertam os aviões das Escolas por não poderem, por falta de tempo e de pessoal.

Não pode continuar o actual estado de coisas.

É necessário reduzir muito, reduzir bastante os entraves que embaraçam a marcha normal e precisa da Aviação Desportiva.

Isto de avião por aqui, aviõesinho por acolá, sempre à espera das peças que vêm de além fronteiras, mesmo até das insignificantes, não é situação que se tolere. O próprio Aero-Club de Portugal — e só a êsse me refiro pela sua responsabilidade de título — não se faz representar como um exemplo de arranjo e compostura. Sai do âmbito próprio da sua acção — semelhante à do Automóvel Club de Portugal — para ter também uma Escolasinha de vôo com um prometido avião de tipo primário e a existência dum outro já velhote.

O problema da Aviação Desportiva em Portugal precisa dum auxílio orgânico.

Não há dúvida! O que está! — é assim uma coisa...

Eu sei lá como lhe deva chamar?

Imperfeita, talvez! Chamo-lhe assim para não molestar alguém, se acaso há alguém que tenha responsabilidades neste estado de coisas.



Engenheiro Ferreira de Lima

Vitimado por um desastre de automóvel, faleceu no dia 5, em Braga, no Hospital de S. Marcos, o sr. engenheiro Ferreira de Lima, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Era uma figura de grande prestígio, que deixou notavelmente assinalada a sua acção como engenheiro. Foi êle quem organizou o Congresso Regional do Vale do Vouga.

O seu cadáver foi transportado de Braga para o Porto, saindo o funeral da igreja da Lapa em direcção ao cemitério privado da Ordem da Lapa.

O sr. governador civil do Porto representou no funeral o Venerando Chefe do Estado.

Acompanharam o féretro numerosas pessoas, de todas as categorias, fazendo se também representar a Direcção e o pessoal dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta à família do ilustre extinto condolências sinceras.



Engenheiro Ferreira de Lima

Ateneu Ferroviário

Com grande brilhantismo iniciou-se no pretérito dia 30 o ciclo das festas comemorativas do IV aniversário da fundação desta prestimosa colectividade que, graças à sua admirável organização, marca já um lugar de destaque no meio associativo.

Assim, no campo do Clube Desportivo Lisgás, situado na Rua de Vasco da Gama e gentilmente cedido pela sua direcção, efectuou-se um grande desafio de *basket-ball* que decorreu animadíssimo e onde com inextinguível brio se apresentaram oficialmente as equipas feminina e masculina do Ateneu Ferroviário, as quais pelo seu entusiasmo e bom jogo feito souberam brilhar nas provas realizadas.

Por gentil deferência do sr. Manuel Mota, elemento de bastante destaque no meio desportivo da capital e componente da direcção do Ateneu Ferroviário foram-nos facultadas as seguintes notas, de que passamos a dar resumida conta:

Para a taça «Fausto de Figueiredo», vice-presidente da Comissão Executiva da C. P., o grupo feminino do Ateneu Ferroviário venceu, por 3-1 o Ginásio Femenino de Portugal.

Pela equipa vencedora jogaram as seguintes desportistas: Noémia de Matos, Maria de Lourdes, Maria do Carmo Bernardette Silva, Simone e Branca Rieto.

Antes do desafio a direcção do Ateneu ofereceu às jogadoras do Ginásio Femenino de Portugal um interessante e artístico galhardete.

Seguidamente, para a taça «General Raúl Esteves», nosso ilustre amigo e distinto colaborador, a equipa masculina do Ateneu Ferroviário bateu o Lisboa Ginásio Clube, por 24-20, num encontro cheio de curiosas peripécias, mas de admirável correcção, como, aliás, tanto era de esperar entre os grupos em competição.

Pelo Ateneu Ferroviário jogaram: Mário Silva, (na 2.^a parte, Francisco Plácido), Carlos Fernandes, Álvaro de Almeida, Carlos Mendes e Vergílio de Oliveira.

Antes do início dos jogos as direcções dos dois clubes, representados pelos respectivos vice-presidentes, o sr. Manuel Mota, do Ateneu Ferroviário e Carlos Lopes, do Lisboa Ginásio Clube, trocaram entre si, igualmente, lindos galhardetes.

Para encerramento do programa o Sporting Club de Portugal venceu o Ateneu Comercial de Lisboa,

por 26-23, conquistando desta forma a taça «Ateneu Ferroviário».

Tendo, pois, finalizado com honra para a secção desportiva do Ateneu Ferroviário esta interessante competição desportiva, apraz-nos registar aqui os nossos efusivos parabens pelo resultado alcançado.

No ginásio da antiga Escola Académica, na Calçada do Duque, onde estão instalados os serviços administrativos da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e por obsequiosa cedência da comissão administrativa do mesmo importante organismo ferroviário, realizou-se um apreciável concerto musical levado a efeito pela banda do Ateneu Ferroviário, composta por cerca de 50 figuras que, sob a competente regência do distinto maestro Sr. Luiz Boulton, deliciou a numerosa assistência com a perfeita execução do seguinte programa, magistralmente executado: «Marcha militar», de Shuber, selecção da opera «Tanhauser», de Wagner, rapsódia portuguesa «Uma festa na Serra do Pilar», de Moraes, «Lenda do Beijo», de S. y Vert, repetindo, a pedido, a peça de Shuber e finalizando com o «Hino do Ateneu Ferroviário», de Serra e Moura, ouvido de pé pelos circunstantes.

A assistência, entre a qual se encontrava o sr. Vasco Moura, delegado da C. P., e Felix Perneco, também funcionário superior da mesma companhia, não regateou aplausos à execução do concerto e premiou-o com fartos e prolongados aplausos.

Porém, como as comemorações desta auspiciosa data se prolongaram ainda com outros festivais e solenidades, até ao pretérito dia 10 e também porque a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, num justo preito de sincera homenagem pretende pôr em evidência, tratando com o merecido realce a acção desenvolvida pelo Ateneu Ferroviário, que tem como presidente da direcção a figura prestigiosa do sr. Mário de Sousa Deniz — a quem a colectividade muito deve, sem contudo menosprezar a dedicação dos demais componentes — reserva-se para no próximo número focar com todo o possível desenvolvimento o que tem sido a obra cultural desse organismo que, honrando a valiosa classe a que pertence, se tem dignificado pelas constantes demonstrações duma apreciável vitalidade que, sem foros de lisonja, a coloca em honroso plano. — A. S.

A propósito da Estrada Marginal LISBOA-CASCAIS

Inserimos hoje um notável estudo do distinto engenheiro António Belo acerca da variante por êle proposta para o trço da linha de Cascais até à Cruz Quebrada.

Com a modificação proposta para a linha asseguram-se as relações do porto comercial com a cidade, sem a sujeição de passagens de nível e dá-se à avenida marginal situação incomparável.

Esta variante deve ser estudada antes que tome resolução acerca do traçado da estrada marginal entre Caxias e Belém.

Vai ser iniciada brevemente a construção do trço entre Santo Amaro de Oeiras e Cascais, segundo traçado marginal.

O trço restante até à Avenida da Índia ou melhor até ao Cais do Sodré, apresenta sérias dificuldades de árdua solução.

Com êle se ligam outros problemas de urbanização, da mais alta importância para a cidade de Lisboa, como a ligação da estrada ao novo Estádio na Cruz Quebrada, aproveitamento dos terrenos

Variantes na linha férrea

Pelo Eng.º ANTÓNIO ALMEIDA BELO

marginais da 2.ª Secção do Porto de Lisboa entre Alcântara e Belém, necessidade imperiosa de suprimir as passagens de nível da linha de Cascais, nas ruas de acesso aos cais do porto, desobstrução dos terrenos à frente da Igreja dos Jerónimos até à margem do rio, deixando livre e desimpedida a sua perspectiva do lado do mar, a valorização e realce da Torre de Belém, etc..

Quando, em 1928, na qualidade de membro de uma comissão oficial, estudei os melhoramentos da Estrada de Lisboa a Cascais, previ o prolongamento da Avenida da Índia até às Portas de Algés e o seguimento da estrada pela Alameda de Algés e Avenida Ivens, que seria alargada entre o Dafundo e a Cruz Quebrada.

Previra-se então uma largura de 8^m,0 para a estrada, em vista das fracas disponibilidades do Tesouro público nessa época.

A largura adoptada no projecto já parcialmente em execução é, porém, de 16 metros, sendo 12 para faixa de rolagem e 4 para passeios.

Com tal largura já não é possível o traçado então proposto sem o recurso à ripagem da linha férrea para o lado do mar entre Dafundo e Cruz Quebrada. A sua continuação ao Norte da linha férrea até Caxias, com alargamento do leito da actual estrada, torna-se igualmente muito difícil.

Apresenta-se então como solução a considerar a localização da estrada ao Sul e por fora da linha férrea, apesar das graves dificuldades resultantes

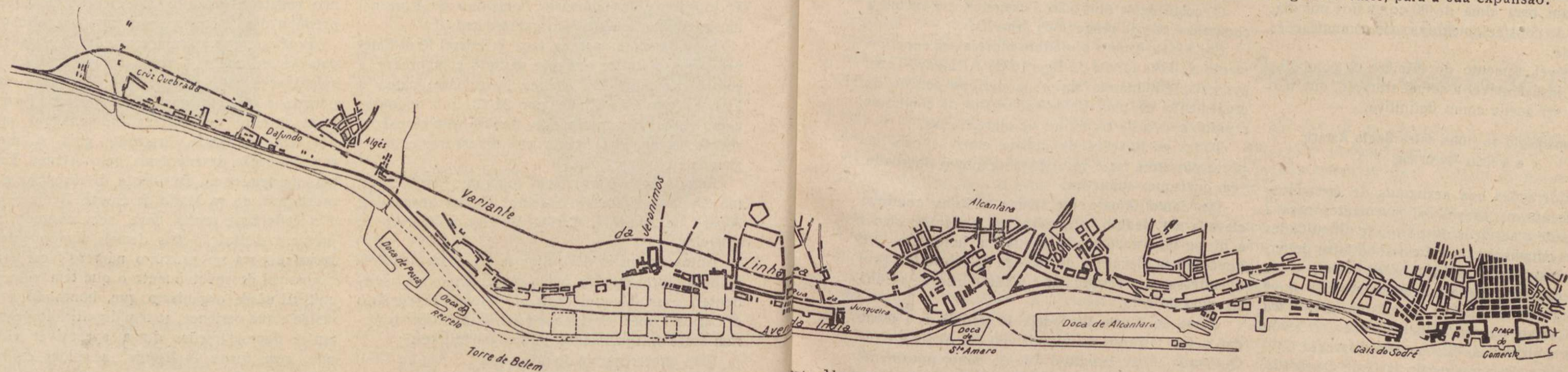
dos seus atravessamentos para ligação da estrada ao Estádio na Cruz Quebrada, e à Avenida da Índia em Belém, só possíveis em passagens superiores, obras estas que, pelo menos em Belém, junto à Torre, não são de admitir.

Ficam de pé os graves inconvenientes de falta de ligação da estrada às diferentes povoações do trajecto, até Cruz Quebrada, situadas ao Norte da linha férrea, pois que não são de aconselhar novas passagens de nível.

Não se apresenta assim solução satisfatória para o problema, cujas dificuldades resultam principalmente das sujeições derivadas da linha férrea.

Por outro lado há que ter em conta as seguintes circunstâncias:

A) Foram recentemente adquiridos pelo Governo à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os terrenos conquistados ao Tejo entre Alcântara e Belém, e fazendo parte da chamada 2.ª Secção do Porto de Lisboa. São terrenos marginais de notável beleza, planos próximos do centro da cidade e de grande valor, para a sua expansão.



Mapa da Variante na linha de entre Alcântara e Cruz Quebrada

Não devem ser considerados como áreas de reserva para futuras ampliações do pôrto comercial, não só porque a área a montante de Lisboa é para isso suficiente, e preferível, podendo nela construir-se uma extensa linha de cais, com amplos ter-
raplenos anexos, próximos da zona comercial e industrial da cidade, portanto mais próprios para esse fim, mas ainda porque a existência, na sua proximidade, de valiosos monumentos históricos, como a Torre de Belém, opõe-se, em absoluto, a que esta zona da cidade seja destinada a fins comerciais.

Há que integrá-la no plano geral de urbanização da cidade, desanexando os terrenos do pôrto comercial.

A simples observação de um mapa do local convince-nos facilmente da grande dificuldade ou mesmo impossibilidade de conseguir o aproveitamento desta valiosa área de terrenos, resultante do seu atravessamento pela linha férrea.

Nada grande e digno do local, aí se pode executar por causa da linha férrea, mesmo encarando a hipótese da supressão das docas de Belém e Bom Sucesso, de pouca ou nenhuma utilidade futura, que podem com vantagem ser substituídas pelas duas projectadas entre Pedrouços e Algés, uma para embarcações de recreio, e outra para barcos de pesca.

Estas docas não têm, de facto, utilidade que justifique a sua continuação, que prejudica gravemente, como adiante veremos, o aproveitamento racional desses terrenos marginais. São obras de reduzido valor, cuja eliminação não representa prejuízo apreciável.

B) Entre Alcântara e Cais do Sodré, estão localizadas as mais importantes instalações do pôrto, tanto no que se refere aos serviços comerciais, como aos de passageiros e serviços fabris. O acesso aos diferentes cais é feito por numerosos atravessamentos em passagem de nível, de uma linha suburbana onde circulam para cima de 80 combóios por dia, interrompendo constantemente as suas comunicações com a cidade.

Um possível aumento do número de combóios virá tornar insustentável a actual situação, que não pode nunca ser aceite como definitiva.

O deslocamento da linha entre Santo Amaro e a Cruz Quebrada

As considerações que acabamos de fazer mostram claramente os graves inconvenientes para a vida da cidade e serviços do pôrto, as dificuldades para o aproveitamento da valiosíssima faixa de terrenos marginais entre Alcântara e Belém, e os embaraços causados ao estabelecimento da nova estrada marginal, resultantes da existência da linha férrea de Cascais na sua actual situação, e levou logicamente a atribuir-se-lhe traçado diferente.

A ideia de a desviar a partir da Cruz Quebrada, em direcção a S. Domingos, entroncando-a na linha

de Sintra, aparece-nos assim à primeira vista como digna de ser tomada em consideração.

O terminus do Rossio é indiscutivelmente mais central do que no Cais do Sodré.

O alongamento do trajecto seria pequeno, e a exploração do novo trôço lucraria com a supressão de numerosas passagens de nível, e com o movimento de povoações importantes, como Linda-à-Pastora, Carnaxide, S. Domingos, e futuros núcleos de população a criar no seu trajecto.

Um estudo minucioso do problema mostra-nos, porém, que os terrenos da encosta da margem esquerda do Vale do Jamor tem cotas de 100 metros e mais, o que obrigaria a um desenvolvimento mínimo de 6 a 7 quilómetros até esse ponto, dando lugar a um alongamento total, em relação ao traçado actual, de cerca de 10 quilómetros, o que, para uma linha suburbana, se nos afigura inadmissível.

O desvio de Algés pela Buraca, apresenta os mesmos inconvenientes, embora em menor escala, e não resolve a dificuldade das ligações do Estádio com a estrada marginal.

Resta-nos, pois, a solução que é objecto do presente projecto, e que vamos descrever e justificar circunstanciadamente.

* * *

Segundo este projecto, a origem da linha mantém-se, como actualmente, no Cais do Sodré, não sofrendo a actual estação qualquer alteração.

A partir da última agulha da Estação, no cais do Gás, a linha começa a elevar-se e segue em viaduto com o traçado actual até à doca de Santo Amaro.

A parte inferior do viaduto seria aproveitada para armazéns, destinados a garagens, a ampliação tão necessária das oficinas do Pôrto de Lisboa entre Santos e Rocha, e outros fins.

O custo desta obra não é exagerado, e encontra compensação nas rendas dos armazéns.

Em Santo Amaro o viaduto atravessará superiormente a linha férrea de ligação de Alcântara-Terra aos cais, eliminando assim os perigos actuais do cruzamento de uma linha suburbana de combóios rápidos com a de combóios de mercadorias.

Todas as ligações da cidade com os cais do pôrto passam a fazer-se assim com inteira liberdade, sem quaisquer sujeições.

De Santo Amaro em diante a linha continua elevada em viaduto, mas abandona o traçado actual e dirige-se, atravessando a rua da Junqueira, em direcção às elevações de terreno ao Norte dos prédios dessa rua. Termina aí o viaduto e segue a linha ao nível do solo.

Passa ao Norte da Igreja do Jerónimos e segue daí pelos terrenos do hipodromo até Algés e Cruz Quebrada, atravessando o vale do Jamor novamente em viaduto, de forma a deixar completamente livre

as comunicações do Estádio com a nova estrada marginal.

Um estudo minucioso desta parte do projecto mostrará se há conveniência, em certos pontos, para evitar expropriações caras, de adoptar o traçado subterrâneo o que nenhum inconveniente apresenta, visto tratar-se de tracção eléctrica.

Na Cruz Quebrada termina a variante que propomos e seguem sem alteração o actual traçado.

Próximo a Algés haverá que prever uma ligação com as futuras instalações da doca de pesca, e bem assim em Santo Amaro uma ligação em rampa com a linha de Alcântara-Terra.

O novo traçado com cerca de 7 quilómetros, um pouco menos extenso do que o actual, é de exploração mais económica em consequência da supressão de numerosas passagens de nível.

A estrada marginal entre Santo Amaro e a Cruz Quebrada

Vejamos agora o novo traçado da estrada, que substituiria grande parte da Avenida da Índia.

A seguir à doca de Santo Amaro aproxima-se ela como actualmente da margem do rio, mas encostando-se à linha marginal o que o desaparecimento da linha férrea torna possível, e mantém-se sempre marginal até à Torre de Belém. Apenas nas proximidades da Central Tejo se prevê um desvio com caracter provisório, passando ao Norte destas instalações.

As instalações da «Shell» seriam transferidas para a 3.^a Secção do Pôrto, devendo desde já encerrar-se a transferência da Central Tejo para próximo da nova fábrica de Gaz na Matinha, onde com a largueza necessária poderiam ser construídos os seus futuros desenvolvimentos e criados os indispensáveis depósitos de combustível, que na zona considerada são manifestamente inconvenientes.

Os rápidos progressos da técnica moderna, que impõem, por motivos de ordem económica, a renovação total das instalações em prazos relativamente curtos, tornarão possível, sem grande dispêndio, essa transferência, dentro de prazo não muito largo.

As docas de Belém e Bom Sucesso, sem utilidade para os serviços do pôrto, depois de construídas as de barcos de recreio e de pesca a juzante da Torre, seriam aterradas para tornar possível a continuação do traçado marginal da Avenida da Índia.

Para Oeste da Torre a estrada irá ocupar o leito actual da linha férrea, seguindo assim até à Cruz Quebrada, e deste ponto até Caxias paralelamente à linha férrea pelo lado do mar.

Ficará a ligação directa com as estradas tributárias como consequência do desaparecimento da linha férrea, e servirá nas melhores condições todas as povoações do trajecto.

A construção do novo traçado da linha férrea dará lugar, sem dúvida, a expropriações dispendio-

sas entre Junqueira e Belém sobretudo, as quais podem em parte atenuar-se com o recurso ao traçado em túnel. Apresenta contudo compensações da mais alta importância que excedem em muito o seu custo:

a) Completa liberdade de acesso da cidade aos cais do pôrto, evitando-se todas as sujeições e prejuízos resultantes da situação actual;

b) grande valorização e racional aproveitamento da vasta área de terrenos marginais entre Alcântara e Belém;

c) construção de um trço de estrada de inexcelsível beleza e grandiosidade, rigorosamente marginal entre Alcântara e a Torre de Belém;

d) aproveitamento do leito actual da linha férrea, para o da nova estrada entre Pedrouços e Cruz Quebrada, realizando-se, assim, importante economia.

O presente projecto prevê ainda a demolição dos prédios situados ao Sul da rua de Belém entre os Jerónimos e o Palácio de Belém e a criação de um grande jardim em toda esta frente, a qual se estenderá até ao Tejo medindo cerca de 750 metros a 400 metros, para deixar completamente livre do lado do rio a perspectiva destes dois monumentos.

Prevê ainda a rectificação da actual linha da margem próxima à Torre de Belém para melhorar a concordância com as obras a construir a juzante da Torre, e isolar esta completamente da terra, restituindo-a à sua primitiva condição de torre marítima, para o que se dragarão convenientemente as áreas em redor.

Só assim ela poderá recuperar a fisionomia primitiva, hoje deformada pelos montes de areia e lixo, que se acumulam em redor e que produzem a elevação do plano de referência das suas nascenças dando-nos a impressão de se achar enterrada, quando olhada do lado de terra.



Marechal Gomes da Costa

No dia 17 de Dezembro completam-se nove anos sobre o falecimento do Marechal Gomes da Costa, a quem se deve o êxito do movimento de 28 de Maio.

Cabo de guerra, condutor e animador de soldados, bateu-se, valentemente, na França, honrando o brio de Portugal. Quando os partidos republicanos se degladiavam aqui, por interesses que não eram todos da Nação, o seu nome foi indicado para chefiar o movimento, ao qual os republicanos sinceros, que não tinham compromissos de partido, deram, imediatamente, o seu incondicional apoio.

Foi uma revolução sem sangue, porque todos a aceitaram, porque todos a queriam.

Caminhos de Ferro Coloniais

DISTRITO DE TÉTE

O que mais prejudica o distrito, é a sua grande distância do litoral e as dificuldades de transporte.

O caminho de ferro Trans-Zambeziano, concluído no ano de 1922, deu grande impulso aos interesses de regiões vastas, como é a do Vale do Zambeze, e construindo-se o projectado caminho de ferro para Tété abrir-se-á à exploração, o distrito e o seu ainda ignorado manancial de riqueza, activando-se principalmente as pesquisas mineiras e desenvolvendo-se a agricultura e a pecuária, sem referir a importância que advirá para as colónias vizinhas, como seja a Rhodésia do Norte, com os seus interesses ligados ao desenvolvimento do distrito de Tété, sob o ponto de vista dos transportes. Encontra-se concluída a ponte de Zambeze que liga Sena, no território da Companhia de Moçambique, com Tété, prolongando-se o caminho de ferro até atingir o lago Niassa.

A construção dum trôço de caminho de ferro de Tété à Mutarra, a ligar ao Trans-Zambeziano é duma capital importância para o distrito e muito principalmente para as minas de Moatze, que, por falta de meios de transporte que possam dar saída ao carvão, ainda não puderam entrar num período de franca actividade, com grave prejuízo para a economia do distrito.

Actualmente, o carvão é transportado em barcos, aproveitando-se a via fluvial, mas as péssimas condições de navegabilidade do Zambeze só permitem barcos de pequeno calado, que apenas transportam uma média de 80 toneladas por cada viagem.

Com a promulgação do decreto n.º 27:537 que criou o «Fundo de Fomento» a situação do distrito de Tété vai melhorar consideravelmente e muito em breve. Êste decreto inclui no plano de obras a realizar em seis anos, a construção do caminho de ferro de Tété cujo traçado provável, segundo os estudos de que tem sido objecto por uma brigada dos C. F. M. é o seguinte:

1.º trôço: Bané/R. Goma . . .	51	quilómetros
2.º » R. Goma/Doua . . .	50,6	»
3.º » Doua/Salódzi . . .	31,8	»
4.º » Salódzi/Ncungas . . .	43,4	»
5.º » Ncungas/Estrada de Tété ao Zóbué . . .	33,3	»

Dêste 5.º trôço sai o ramal de Moatze que levará ao centro da exploração carbonífera da Compagnie Géologique et Minière du Zambeze.

O traçado seguirá depois, possivelmente, para o Furacungo, que se considera como o futuro centro

de toda a colonização e actividade do distrito de Tété.

Além do carvão, é o sub-solo desta região, abundante em minerais ricos, tais como prata, cobre, ouro, amianto, grafite, etc., e quando o caminho de ferro estiver concluído não tardará a concorrência de empresas poderosas para a sua exploração, as quais, certamente, promoverão também o desenvolvimento agrícola e pecuário do distrito.

Província da Zambézia

DISTRITO DE QUELIMANE

Linha de Quelimane a Mocuba — 145 quilómetros — bitóla 1^m,067.

Camionagem Automóvel

Carreira Mocuba — Riane (Estação terminus do Caminho de Ferro de Moçambique) . . .	333	quilómetros
Idem, de Mocuba — Gurué . . .	200	»
Idem, Mocuba — Tété	553	»

Todas estas carreiras têm ligação com os combóios e transportam as malas de correio da Europa, de Blantyre (Niassalândia) para Quelimane, Moçambique e Tété.


Os serviços da Divisão de Exploração dêste Caminho de Ferro têm melhorado muito depois da unificação de todos os Caminhos de Ferro da Colónia, sob uma única direcção.

Esta Divisão vai brevemente ser dotada com novos melhoramentos e material circulante do mais aperfeiçoado.

O principal tráfego, índice do desenvolvimento agrícola do interior, é sizal, chá e mandioca.

No ano transato verificou-se grande desenvolvimento de obras na vila o que determinou o carregamento de imensos transportes de matérias de construção por esta via.

Aguarda-se, para que se torne efectiva a construção do pôrto, que seja iniciado o mais importante trabalho, do qual muito beneficiará a vila e o próprio caminho de ferro — a ponte cais — assunto êste que continua a merecer da Direcção dos Portos Caminhos de Ferro e Transportes e cujo estudo se encontra quasi concluído.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

Crônica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

O futuro da Espanha e o equilíbrio europeu

Foi anunciada oficialmente em Roma a notícia do casamento da princesa Saboia com o príncipe Luís de Bourbon.

Essa notícia, segundo afirmou, em entrevista a um redactor da «Havas», uma alta personagem monárquica espanhola, pode modificar o futuro da Espanha e, conseqüentemente, o equilíbrio europeu.

Que influência poderá ter esse casamento nos destinos políticos da Espanha?

Embora feitas sobre hipóteses, não deixam de ser especialmente interessantes as declarações daquela personalidade monárquica feitas ao redactor da «Havas».

O casamento, segundo lemos, começa por obedecer a um plano político de Mussolini, que não é favorável, no caso da restauração da monarquia espanhola, ao retorno de D. Afonso XIII, nem, também à colocação de D. João no trôno, encaminhando, pelo contrário, toda a sua simpatia para o príncipe D. Luís de Bourbon, que goza de prestígio em todas as côrtes europeias, especialmente na casa real italiana.

Os «requetés», que se batem neste momento pela causa nacionalista, e, dum modo geral, a extrema direita espanhola, vão escolher D. Luís de Bourbon para candidato ao trôno de Espanha.

Mussolini conseguirá impôr a sua vontade ao ex-rei D. Afonso e ao infante D. João?

Esta pergunta não é formulada por nós. Quem a fez foi ainda aquela personalidade com quem se entrevistou um dos redactores da «Havas».

E essa personalidade, com o natural orgulho de todo o espanhol que presa a sua liberdade, deseja duvidar — «para bem da verdadeira independência de Espanha».

Estamos ainda um pouco longe do termo do desgraçado conflito, a que se tem chamado, tam-

bém, e com propriedade, a guerra das duas Espanhas. O triunfo nacionalista acentua-se dia a dia.

Resta saber, depois, se as tropas do general Franco, ou, melhor, se toda a Espanha nacionalista, aceitará, no caso da restauração monárquica, um rei imposto, ou, pelo menos, indicado por Mussolini.

A Espanha é quem decidirá na escolha dos pretendentes ao trôno. Mussolini, como político, só poderá apoiar a escolha livre dos espanhóis.

A questão colonial alemã

A questão colonial, posta pela Alemanha, continua a ser o pesadelo da política internacional.

Perante a resistência oferecida, com maior ou menor violência, pela Inglaterra, pela França, pela Bélgica, e ainda por Portugal, que, pela boca do seu Presidente do Conselho, afirmou, categoricamente, que não dava, não alugava, nem vendia as suas colônias, a Alemanha ver-se-á obrigada a desistir das suas pretensões?

O problema colonial alemão já não nos toca, ou, pelo menos, não deve provocar as nossas apreensões.

Foi com verdadeiro júbilo que tomámos conhecimento, por intermédio da «Havas», de que a revista «Relazioni Internazionali», examinando a questão das reivindicações coloniais, afirma que aquele problema é duma actualidade palpitante, tem caracter europeu e deve ser olhado de frente e resolvido.

A citada revista acrescenta ainda — e é esse ponto que nos interessa particularmente — que as reivindicações germânicas só dizem respeito a territórios administrados pela França, Grã Bretanha e Bélgica.

E como será resolvido esse problema, que pode, dum momento para o outro, suscitar uma questão séria na Europa?

Tudo nos leva a crêr — não é só o nosso optimismo — que o problema será resolvido com prudência pela Inglaterra, com a colaboração da França, da Itália e da Bélgica.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 254, II série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Augusto Miguel Teixeira, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspeção do Comércio Bancário no Porto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, a contar de 4 de Setembro do corrente ano. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Artur Marques Fernandes, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspeção do Comércio Bancário no Porto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, a contar de 3 de Outubro do corrente ano. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22 257).

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 28 de Novembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias relativo à redução de mínimos de peso e de carga de vagão completo ou pagando como tal para diversas mercadorias e da ampliação à estação de Leixões, da disposição da nota (14) da citada classificação geral, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 278, II série, de 30 de Novembro publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que Eduardo Pinto dos Santos, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tinha a categoria de aprendiz das oficinas da rede do Minho e Douro, e que se encontra prestando serviço naquela Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de 11 de Março de 1927, foi promovido pela mesma Companhia a serralheiro de 6.ª classe em 26 de Dezembro de 1928 e a fogueiro de 2.ª classe em 1 de Julho último.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:236 de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos aprovados no concurso para fiscais de 1.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 188, 2.ª série de 15 de Agosto do corrente ano:

- 1 — Francisco de Castro Freire.
- 2 — António Bergano Fialho Prego.
- 3 — Avelino Vaz.
- 4 — Fernando Pinto da Mota
- 5 — António Moreno Lagarto Júnior.
- 6 — Alfredo José da Luz.

- 7 — João da Silva Álvaro.
- 8 — Manuel António Júnior.
- 9 — Manuel Ferreira.
- 10 — Jaime de Azevedo Pinto.
- 11 — Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos.
- 12 — Henrique Pedrosa de Aguiar.
- 13 — Manuel António Peneque Júnior.

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, contados da data da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

Mais se declara, para efeito do disposto no artigo 31.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, que o fiscal de 2.ª classe Domingos Meireles de Sousa desistiu de prestar as respectivas provas.

BALANÇAS E BASCULAS

ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automaticas
registadoras
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA



BATATAS DE SEMENTE

ERDGOLD (Ouro da Terra) — FLAVA — EARTHSILVER (Prata da Terra) — REGINA 101
As variedades que melhores resultados teem dado até hoje
Importação directa de todas as outras variedades
e venda aos melhores preços do mercado
AZONITROKAL — O melhor adubo para todas as culturas. Faça uma experiência e constatará a sua superior eficácia

Pedidos ao unico importador:

JOSÉ FERREIRA BOTELHO

LISBOA — Rua Jardim do Tabaco, 31 — Telefone 2 0462
PORTO — Rua Mousinho da Silveira, 140-1.º — Telef. 4160

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA