

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 D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: Ilha da Madeira,
A Vila do Machico. — Avelino de Almeida, por
CARLOS D'ORNELLAS.—O Caminho de Ferro
da Rhodesia a Walfish-Bay, pelo Coronel de Eng.^a
LOPES GALVÃO.—A homenagem da Camara
Municipal de Lisboa a L. de Mendonça e Costa.
—O «Rail» e a Estrada, por JOSÉ LUCAS
COELHO DOS REIS.—Livros.—Pelos Caminhos
de Ferro.—Turismo Nacional, por A. DE MELO
E NIZA.—Viagens e transportes.—Eng.^o D. Ga-
bril Urigüen.—Notícias várias.—A Sinfonia da
Via Ferrea.—A competencia entre a Estrada e o
Carril, por CARLOS MENDES DA COSTA.—
Figuras do dia.—Ecos & Comentários, por SABEL,
Parte Oficial.—A' Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO
FERREIRA.—Os nossos mortos.—Monumentos
Nacionais.—O que todos devem saber.—Linhos
estrangeiras.—Os porta-aviões por A. F. G.—Ha
quarenta anos.—Contos Amargos da Guerra, por
CARLOS D'ORNELLAS : - ; : - :

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL 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

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £. . .	1.00
<i>ESPAÑA</i> () ps. ^{as}	35.00
<i>FRANÇA</i> () fr. ^{os}	100
<i>AFRICA</i> () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

AVELINO DE ALMEIDA

ANTES de partir para França no Corpo Expedicionário Português, colaborei como reporter num modesto jornal que tinha por nome «A Patrada», onde trabalharam Luiz Montes, Carlos Costa e Carlos d'Almeida. Ali escrevi umas desengraçadas crónicas que hoje nem as posso ler, e, fiz versos de pé quebrado que agradaram ás meninas da época que frequentavam os teatros e salões onde o jornal se distribuia, e me convenceram que eu era realmente um rapaz de grande merecimento e um poeta de valor.

Comecei depois a atirar-me aos sonetos e então foi fatal a minha tentação.

Avelino de Almeida era o assinante n.º 15 de um jornal que depois fundei chamado «A Mocidade de Lisboa» do qual eu era director e onde colaborou com os seus magestosos artigos teatrais feitos com grandes conhecimentos, como os que realmente possuía Avelino de Almeida.

Um dia fui ao «Seculo» pedir-lhe um artigo e ele fez-me notar que eu não tinha geiteira nenhuma para poeta e aconselhou-me a fazer reportagens. Depois ensinou-me a escrever desde a mais simples notícia até á entrevista política de responsabilidade.

Fui aprendendo até ver a minha colaboração, no então «Seculo» (edição da noite). Recomecei de novo a tomar alento e a ter nova tendência para o jornalismo. Depois passei a rever as sessões do parlamento e assim aprendi também alguma coisa do difícil trabalho de revisão, graças ás lições do meu mestre que foi Avelino de Almeida.

Portanto reservei esta coluna para prestar áquele que foi meu mestre, a minha homenagem sincera e merecida, jurando nunca me esquecer, durante o tempo que viver, que, se não fosse Avelino d'Almeida eu teria tido outra carreira e nunca a do jornalismo que bastante adoro.

Morreu o meu mestre!..

Acompanhei-o da sua morada na Rua da Quintinha 99, para o cemiterio de S. Gonçalo, em Cintra, e tive bastante pena que os seus antigos discípulos não me seguissem as pisadas.

Em Cintra fizeram-se turnos; Direcção do «Seculo», chefes de secção de «O Seculo», redactores de «O Seculo», colaboradores de «O Cinefilo» que é do «Seculo» e todos foram compostos pelo «O Seculo».

O homenzinho que organizou os turnos — e que bem nos conhece — não nos viu, não simpatizou, não nos chamou.

Hoje não somos de «O Seculo», mas também somos jornalista, não da mesma categoria mas não nos importamos de ser de 4.ª ou 5.ª classe.

Mas assistimos ao descer do caixão e resta-nos a consolação de prestarmos aqui a homenagem sincera ao mestre, ao chefe e ao amigo, que foi Avelino de Almeida.

CARLOS D'ORNELLAS

O
 CAMINHO DE FERRO
 D'A
 RHODESIA
 A
 WALFISH-BAY

Pelo Coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO
(Continuação do numero anterior)

Não levou o sr. Jeffares instruções quanto a inclinação dós traineis e ao raio de curvas. O estudo do terreno é que lhe havia de dizer quais as características mais convenientes para a linha e projectos.

Assim, verificou ele que numa extensão de 830 kilometros, os declives medios podiam ser fixados em 4 a 5 por mil, enquanto que para um percurso igual de caminho de ferro de Benguela essas inclinações são, em media de 15 por mil.

As curvas, podiam ser todas com raios muito grandes ao contrario do que acontece no nosso caminho de ferro. E' certo que a linha, já construída, do Sudoeste alemão está em pessimas condições. Vinte e cinco milímetros por metro são declives vulgares nela. Mas a linha de Benguela tem também a cremalheira de S. Pedro que ha-de constituir sempre o ponto fraco da exploração, enquanto a Companhia se não resolver a eliminar-lo, o que é possivel, como os estudos do falecido engenheiro Costa Serrão comprovaram.

DELINAMENTO GERAL DO TRAÇADO

Depois de reconhecimentos repetidos, facil foi ao chefe da Brigada fixar o traçado da linha entre os dois pontos a ligar.

Para o efecto dividiu o trajecto em 4 zonas a saber:

troço de Matetzi ao rio Bottle; troço do rio Bottle a Erstrust;

troço de Erstrust a Sandfontein; troço de Sandfontein a Gobabis.

Segundo o seu relatorio, a região é extremamente facil por ser plana e não tem curvas dagua importantes a atravessar alem do rio Bottle e ainda o Buitserango, mas este ultimo, ao que parece, sem cheias apreciaveis em qualquer epoca.

A maior dificuldade com que o Sr. Jeffares se defrontou foi com a falta de agua. Diz ele que principalmente nos dois primeiros troços a falta de agua, tanto para os trabalhos de estudos definitivos, como para os de construção deve ser coisa seria. E por isso preconisa a sua exploração previa por meio de poços artezianos em que tem alguma confiança. E o geologo tambem a tem.

Sendo a região desertica, não se teem feito tentativas para pesquisar agua. Mas verificou-se que n'um ponto situado a 50 quilometros de Bottle se encontra um poço com agua, aberto pelos indigenas da região.

E' interessante notar que os Boers fugidos de Angola se vieram estabelecer entre Gobabis e Sandfontein, onde tambem não havia gota dagua. E hoje encontra-se agua por toda a parte.

As caracteristicas tecnicas do traçado foram fixadas em inclinações que não devem ir além de 5 milímetros e em raios de curva que podem ser superiores a 1.000 metros. Será uma linha ideal para grandes expressos africanos.

Com verdade se pôde dizer que não haverá em toda a Africa do Sul uma linha que se lhe compare em facilidades de exploração.

Com uma linha de bitola das redes da Europa bem poderiam circular expressos a 120 ou 150 á hora, vencendo-se o trajecto num só dia!

A ESTIMATIVA DA OBRA O TRAFEGO PREVISTO

Fixado assim o percurso que o caminho de ferro deve fazer e avaliado, pelos reconhecimentos feitos, o custo provavel da construção, apresentou o Sr. Jeffares a seguinte estimativa:

De Matetzi á fronteira oeste da Rhodesia (88 km.)	£	223.618
Atravez de Bucuanalandia (780 km.)	"	1.913.450
De Sandfontein a Gobabis (112 km.)	"	245.000
Total (956 km.)	£	2.382.068

Assim, o quilometro da linha construida deve ficar por 2.500 libras, em media, preço aceitavel.

E' claro que este preço comprehende sómente terraplenagens, obras d'arte e material de via.

Ele propõe o emprego de carril de 30 kilos, assentes em travessas de aço.

A quantidade de aço precisa para a construção da linha anda por 123.100 toneladas, das quais se destinam 590 para a ponte do Bottele e 510 para todas as outras pontes.

O trafego previsto para este caminho de ferro foi computado em 800.000 toneladas anuais.

O ESTUDO COMPARATIVO DOS PORTOS TERMINUS

Tambem o Engenheiro Sr. Jeffares faz o estudo comparativo dos portos para chegar á conclusão de que, sendo os portos naturais, Lobito e Walfish Bay da mesma formação e tendo o mesmo dispositivo, o de Walfish Bay tem sobre o do Lobito a vantagem de ser mais salubre e de clima mais temperado, pois está a escapar-se quasi da zona dos tropicos. Por outro lado, a sua situação geografica é tal que os navios que demandam o Cabo, com um pequeno desvio, podem entrar em Walfish Bay, o que não acontece com o Lobito que obriga a um maior trajecto.

CONCLUSÃO

De tudo o que fica exposto verifica-se que o reconhecimento do caminho de ferro destinado a ligar a rede ferro-viaria das Rhodesias com o porto de Walfish-Bay, no oceano atlantico, exigiu as seguintes operações:

- 1.^a—Constituição de uma brigada de estudos formada por um engenheiro chefe, um agronomo e um geologo.
- 2.^a—Estudo sobre a carta, embora imperfeita, da região, do trajecto provavel, em presença dos objectivos a atingir.
- 3.^a—Estabelecimento de depositos de abastecimento ao longo desse trajecto provavel, em vista de a região ser deserta.
- 4.^a—Exploração da região a atravessar, numa vasta zona, para se apreciar das condições de ordem tecnica e de ordem económica que oferecia ao emprehendimento
- 5.^a—Fixação do traçado, no seu delineamento geral, feito a teodolito. Determinação das suas características tecnicas.
- 6.^a—Organisação duma estimativa de custo, baseada no que o Engenheiro viu.
- 7.^a—Avaliação do trafego provavel tendo em atenção: as condições económicas das

A homenagem da Camara Municipal de Lisboa a L. de Mendonça e Costa

O saudoso director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e antigo Inspector chefe da reparição da C. P. acaba de ser homenageado pela anterior vereação da Camara Municipal de Lisboa.

Na sua ultima reunião, a comissão administrativa cessante, sob a presidencia do sr. general Vicente de Freitas, resolveu dar a denominação de Rua L. de M. Mendonça e Costa ao arruamento novo, existente entre a rua Carvalho Araújo, rua actor Vale, travessa das Baldacas e rua dr. Oliveira Ramos.

Justa homenagem que lhe foi prestada, pois o nosso chorao director, mantendo-se no estreito círculo, sereno, sosegado, sempre foi propenso ao estudo e ao desenvolvimento dos seus planos de accão energica refletida.

O seu senso práctico e as suas extraordinárias qualidades de trabalho, revelam-se não só na situação folgada que soube criar para a sua vida, mas tambem na maneira como fundou, orientou e fez viver, durante 35 anos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a Sociedade Propaganda de Portugal, de que foi fundador.

Duas divisas podia Mendonça e Costa ter escolhido para a sua vida: Pelas suas extraordinárias qualidades e trabalho, repetimos, pela sua incansavel actividade a divisa de Voltaire — *Toujours au Travail* ou a de Walter Scott — *Nunca estar sem fazer coisa alguma*.

Rhodesias; o desvio de trafego para a nova linha em vista das suas características, comparadas com as dos outros caminhos de ferro em concorrência; o desenvolvimento possivel da região atravessada, onde será possivel uma criação intensiva de gados e a fixação dum colonisação ao longo da linha, a qual explorará principalmente a industria dos lacticinios.

Com o interessante estudo do engenheiro Chefe de Brigada, elucidado com os relatórios do Geologo e do Agronomo, ficaram os governos interessados — os das Rhodesias; o de Bequanalanda e o do Sudoeste alemão, habilitado a tomar uma decisão quando as circunstancias financeiras o permitam.

Tal foi o objectivo de estudo emprehendido pela Brigada, objectivo que foi completamente atingido.



O "RAIL" E A ESTRADA

A PROPOSITO DA RIVALIDADE ENTRE
A CAMINHETA E A LOCOMOTIVA

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

Esse é o título duma entrevista ultimamente concedida ao «Diário de Notícias» pelo engenheiro sr. Carlos Santos, presidente da Direcção da Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa.

O sr. Carlos Santos é justamente considerado um engenheiro distinto, que além da sua profissão, se dedica também ao comércio de automóveis, não sendo por isso de estranhar, que S. Ex.^a defende os interesses de todos os que exploram este comércio e indústria. Não deve, porém, causar a mais pequena surpresa, seja a quem fôr, que aqueles que tem capitais empregados nas empresas de caminhos de ferro, defendam igualmente os seus legítimos interesses. E' o que vou fazer, na qualidade de presidente duma comissão de accionistas e obrigacionistas das empresas de caminhos de ferro de Portugal.

Antes de entrar no assunto que vou tratar, julgo conveniente esclarecer, que poucos dias depois da publicação da portaria de 15 de Abril último, que nomeou uma comissão para emitir parecer ácerca das bases de conjugação dos diferentes sistemas de transporte, a fim de se evitarem concorrências deletérias, nomeavam-se também dois delegados por parte dos industriais de camionagem e mais ainda o engenheiro sr. Carlos Santos, como representante dos comerciantes de automóveis.

Por parte das empresas de caminhos de ferro, não se nomeava porém ninguém. Esquecimento? Assim o creio — no entanto é para estranhar, que, num assunto de tamanha importância, fossem esquecidos os caminhos de ferro, inegavelmente um dos serviços de maior interesse público e onde o Estado tem valores superiores a dois milhões de contos, que são pertença da Nação, e que é necessário defender.

Este facto levou as empresas de caminhos de ferro, segundo se diz, a reclamar do Governo, para terem também delegados seus junto da comissão.

Nada mais justo. Assim se fez, tendo sido nomeados dois por parte das empresas de caminhos de ferro.

Dadas estas explicações, vou analizar a referida entrevista.

Diz o sr. Carlos Santos que os caminhos de ferro querem a supremacia absoluta á custa do esmagamento puro e simples da camionagem.

Não querem tal — afirmo-o com a certeza absoluta de dizer a verdade.

Se alguém tem ideia de esmagamento, ela só pode partir da camionagem e dos negociantes de automóveis, visto que os seus sonhos doirados desde há muito, é ser o caminho de ferro substituído pela camionagem, para que a importação de automóveis se faça em larga escala, no interesse principal daqueles que os vendem, e em prejuízo da Nação, por estar plenamente demonstrado, que o desenvolvimento em demasia do automobilismo, arrasta os povos para uma catástrofe certa.

O sr. Carlos Santos sabe, muito bem, que as empresas de caminhos de ferro, desejam viver em boa harmonia com a camionagem e que apenas fazem questão da concorrência de camionetas, nas estradas paralelas ás suas linhas. Nas restantes estradas do país, é o próprio caminho de ferro que deseja a sua cooperação, como se prova com os inúmeros contratos existentes entre as empresas de camionetas e as empresas de caminhos de ferro.

Para que se vem então dizer que o caminho de ferro deseja aniquilar a camionete? O que o caminho de ferro pretende, é defender os seus legítimos interesses, a que lhe dão incontestável direito, as muitas centenas de milhares de contos gastos, em benefício público.

Vamos á questão dos impostos.

Diz o sr. Carlos Santos, que o automobilismo contribuiu para o Estado durante o ano de 1931, precisamente com 108.645 contos, além das contribuições pagas pelos comerciantes de automóveis, oficinas, garages e direitos de importação sobre peças sobressalentes e acessórios, querendo com estes números demonstrar, que o imposto da camionagem, rende muito mais que os impostos do caminho de ferro.

O sr. Carlos Santos que é muito inteligente, serve-se de habilidades para convencer e impressionar o público. Esquece-se porém de dizer, que este facto é devido á rede de caminhos de ferro, ser apenas duns 3.000 quilómetros e que portanto, se em vez de 3.000 quilómetros fossem cinco ou dez mil, como devia ser, a receita para o Estado seria muito maior.

Já declarei que o caminho de ferro, só faz questão da concorrência nas estradas paralelas ás suas linhas. Para que se vem então dizer, que o automobilismo pagou uns 110 mil contos de impostos, quando é certo que esta importância se refere aos

percursos sôbre todas as estradas do país, incluindo o movimento dentro das cidades de Lisboa e Porto?

O interessante seria poder-se averiguar, qual a importancia exacta de impostos que corresponde ao automobilismo, pelos percursos feitos nos 3.000 quilómetros de estrada em concorrença com o caminho de ferro, excluindo da conta, o rendimento dos restantes 6.500 quilómetros de estradas e bem assim o movimento dentro das cidades de Lisboa e Porto, para então se poder fazer o confronto entre a receita para o Estado dos dois meios de transporte. Assim é que estaria certo.

Verifica-se portanto que o sr. Carlos Santos, parece pretender demonstrar, que o automobilismo deve substituir o caminho de ferro, alegando que este não dá tanta receita ao Estado como o automobilismo o que não é verdade como provo.

«Tambem o caminho de ferro paga impostos e custeia a via...» diz o jornalista. Pois paga sim senhor, responde o sr. Carlos Santos. Temos em primeiro lugar o imposto ferroviário (pago pelo público) que é de 12 %. Destes 12 %, apenas 2,3 % são receita do Estado, indo os restantes 9,7 % para o fundo de caminhos de ferro, para melhoramentos nos próprios caminhos de ferro. Fixe lá estes números: o imposto ferroviário rende 34.500 contos 7.500 para o Estado e 27.000 para o fundo. Para o fundo...»

Quem conhecer um pouco de assuntos ferroviários, reconhece imediatamente, que o sr. Carlos Santos deu ao jornalista informações que não estão certas.

Principia s. ex.^a por dizer que o imposto ferroviário é pago pelo público. Então por quem devia de ser? Pelos anjos do céu?

Não é o público sempre, que paga todos os impostos? Porque não diz s. ex.^a tambem, que é o público que pága os impostos que sobrecarregam o automobilismo?

Afirma tambem s. ex.^a, que 9,7 % da importancia que rende o imposto ferroviário, reverte para melhoramentos nos próprios caminhos de ferro.

S. Ex.^a deve saber muito bem que isto não é assim. Estes 9,7 % são destinados apenas á construção de novas linhas por conta do Estado e para melhoramentos na rede de caminhos de ferro pertencentes ao Estado, não revertendo portanto absolutamente nada em benefício das companhias de caminhos de ferro.

Diz tambem S. Ex.^a que o imposto ferroviário rende 34.500 contos. Supondo mesmo que rende apenas esta importancia, há ainda a acrescentar ao rendimento total, a importancia dos direitos de importação sôbre o carvão e outros artigos importados e o que produz a contribuição industrial, imposto sôbre aplicação de capitais, etc., etc.

Não fica por aqui ainda, a receita produzida pelos caminhos de ferro, para o Estado.

Tem de se contar tambem, com uma importancia aproximada a 50 mil contos, dispendida anualmente pelas empresas ferroviarias na reparação das estradas do caminho de ferro. Se as estradas por onde transitam as caminhetas são concertadas pelo Estado, porque o não ha-de ser tambem a do caminho de ferro?

Deve-se igualmente adicionar a importancia que representa o bonus de 50 e 75 % que se concede aos oficiais e sargentos do exercito, quando viajam nas linhas do caminho de ferro.

Deve-se ainda juntar a importancia que o Estado economisa com a condução gratuita das malas do correio e a redução de 50 % no transporte de tropas e material de guerra, e bem assim com o valor dos passes gratuitos concedidos a algumas centenas de funcionários civis e militares, etc., etc.

O sr. Carlos Santos declara, que as dificuldades do caminho de ferro são filhas da crise mundial e para o demonstrar, diz que tendo ido ha pouco a Madrid, teve como companheiro de viagem apenas duas pessoas, dizendo não ser possivel que uma administração possa tirar lucros duma exploração que obriga para transportar três pessoas a deslocar centenas de toneladas, quando o transporte dos três passageiros se podia fazer em automovel, com o dispendio apenas dumas centenas de escudos.

Não ha ninguem que possa acreditar numa informação destas.

O que S. Ex.^a provavelmente quiz dizer, é que na carruagem de 1.^a classe onde viajou, só iam como passageiros mais duas pessoas — agora afirmar que o comboio só transportou três passageiros em todas as carruagens, e que mesmo durante o percurso ninguem se utilizou do comboio, é que me parece não estar certo.

Esta declaração, parece ser feita com o fim de demonstrar que o caminho de ferro deve ser substituido pela caminheta ainda mesmo que tenhamos de suprimir as nossas ligações ferroviarias com o estrangeiro que o Estado a meu parecer tem obrigação de subvencionar, como o faz com a nossa navegação para as colónias e Brasil.

Ha um ponto apenas com o qual estou plenamente de acordo — é aquele que se refere á redução de despesas e para que a exploração se faça dentro das boas normas comerciais.

Se eu fizesse parte da comissão que ha-de emitir parecer àcerea das bases de conjugação dos dois meios de transporte, apresentaria para resolver a questão, as duas soluções seguintes:

1.^a solução:

A exploração dos caminhos de ferro, continuaria a fazer-se como até aqui, com todos os pesados encargos e deveres constantes nos contractos da concessão, ficando reservado ao caminho de ferro o transporte de mercadorias, e bem assim, o transporte colectivo de passageiros por qualquer sistema

accelerado até ao fim das concessões, nas estradas paralelas ao caminho de ferro, dentro duma area a demarcar, a exemplo do que se procede dentro das cidades de Lisboa e Porto, com os carros electricos.

A segunda solução consiste no seguinte:

1.º — Liberdade de concorrência entre todos os meios de transportes, com a faculdade das empresas ou pessoas que as escolherem, poderem fixar os preços que melhor entenderem;

2.º — Fiscalização, impostos e deveres semelhantes para todos;

3.º — Conservação das estradas e linhas de caminhos de ferro, á custa do Estado;

4.º — Despesa com o pessoal empregado na vigiliância das passagens de nível á custa do Estado, como se faz com a regularização do transito em todo o país;

5.º — Transporte de material de guerra e tropas, por metade dos preços da tarifa geral, quando efectuados em caminho de ferro ou em caminhetas;

6.º — Transporte gratuito das malas de correio, nas condições do numero antecedente;

7.º — Redução de 50 e 75% aos oficiais e sargentos do exército e da armada, quando viajarem em caminho de ferro ou em caminhetas.

Haverá alguem que em sua consciencia, reco-

nheça não ser justo o que se pretende? Creio que não.

Antes de terminar, quero tambem referir-me aos telegramas que os industriais de camionagem do Porto, reunidos a convite da Camara Sindical de Automoveis, enviaram ultimamente ao sr. ministro do Comercio, em que pediam para não serem atendidas as pretensões dos caminhos de ferro, por representarem o prejuizo de milhares de contos e a fome de milhares de familias do pessoal nas mesmas colocado, que seria lançado no desemprego. A industria ligada ao automobilismo e os importadores de automoveis tambem telegrafaram no mesmo sentido ao sr. ministro do Comercio.

E a concorrência das caminhetas nas estradas paralelas ao caminho de ferro, não causa prejuizos incalculaveis, com a agravante de pôr em risco a estabilidade dumas 40 mil familias, visto ser este o numero aproximado de empregados ferroviarios?

Ha ainda a notar que a caminheta tem as restantes estradas do país para desenvolver a sua actividade, e o caminho de ferro, apenas tem uma estrada que é por onde circulam os comboios. O caminho de ferro não pretende aniquilar a camionagem — o que quere, é que os direitos e deveres sejam pelo menos iguais aos dois meios de transporte.

Não é pedir muito.

(Do jornal «A Voz»)

L I V R O S

“Coisas que não lembram ao Diabo”, por *Raul Costa*

Não lembram ao Diabo..., mas lembraram ao Sr. Raul Costa em forma de pequeno livro, que se lê de um folego com algum agrado.

O volume é prefaciado pelo nosso amigo e distinto colaborador, Sr. Armando Ferreira, que graciosamente nos apresenta o autor, e insere alguns contos que, não sendo para nos rirmos às gargalhadas, teem no entanto espirito suficiente para nos deixar antever que, quem os escreveu é bom observador e conhecedor do nosso meio.

Contém a obra pequenas peças de teatro, mais graciosos que os contos, o que nos demonstra ser êste o género que autor melhor cultiva.

Do lote das pequenas peças, destacamos, «Casal sem filhos» e «Pensão da Morte Lenta».

A obra tem perto de cento e trinta páginas e encontra-se à venda em todas as livrarias.

PELOS CAMINHOS DE FERRO

BANDA DE MUSICA

Da Comissão Organizadora da Banda-Orquestra Orfeão da C. P. recebemos a carta que a seguir publicamos, rectificando a noticia com a epigrafe acima:

Lisboa 4 de Agosto de 1932

Ex.^{mo} Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*,
Rua da Horta Sêca, 7-1.^o Lisboa.

Na local subordinada ao título «Banda de Musica», publicada em 16 de Julho na *Gazeta* que V. Ex.^a muito proficientemente dirige, diz-se não ter a Comissão contratado, ainda, o maestro.

Houve, certamente, lapso de quem informou V. Ex.^a, pois tendo a iniciativa partido do nosso colega e maestro Sr. Serra e Moura, estava antecipadamente escolhido, por esses predi- cados, para assumir a regencia do grupo musical ferroviario, que deverá constar, tambem, de Orquestra e Orfeão.

Agradecendo, desde já, a rectificação, sou com toda a consideração.

De V. Ex.^a Att.^o Ven. e Obg.^o
O Presidente da Comissão Organisadora
Augusto Viana de Moraes

A noticia a que nos referimos foi fornecida particularmente á nossa redacção, com o pedido de publicação, tendo ficado retirada por falta de espaço no numero anterior, e é verídica porque todos os jornais da manhã a inseriram exactamente quando ainda a direcção deste novo organismo não havia resolvido nada definitivamente sobre o regente.

TURISMO NACIONAL

Por A. DE MELO E NIZA

BEM merece a C. P. pelos esforços que está empregando com resultados palpáveis para o desenvolvimento desta actividade nacional, o turismo, sobre o qual tem sido gasto muito papel e tinta e havido menos bom senso e realizações práticas.

Com os seus comboios-misterio desvendou já a muitas centenas de pessoas as belezas de algumas das nossas mais pitorescas regiões.

Outras facilidades está dando com os seus bilhetes de excursões, de tarifa reduzida, compreendendo os alojamentos em alguns dos nossos melhores hoteis.

O portuguez, por indole, não é avesso a deslocar-se. Pelo contrario, possue a ancia de conhecer novos horizontes e como não pode já ir descobrir novas terras vai sempre que pode em busca das novas sensações que lhe proporcionam diferentes paisagens e diferentes costumes.

A viagem ao estrangeiro é uma aspiração recondita no nosso animo e tanto se desenvolveu este sentimento que é vulgar encontrar-se quem conheça a fundo cidades e paizes estranhos e do seu paiz pouco mais conheça do que o percurso internacional do expresso vertiginoso.

A causa que determina esta preferencia pelas longas viagens, não me referindo ao seu aspecto cultural, e o alheadamento do turismo nacional, residem essencialmente nas desprazíveis condições em que se viaja no nosso paiz, quere dizer, na falta de elementos de conforto proprios das exigencias da vida moderna que se observa na quasi totalidade dos locais que seriam apraziveis se lhes não escasseasse a organização adequada do turismo.

As viagens organisadas pela C. P. asseguram esse mínimo indispensável de comodidade que arreda a preocupação que domina geralmente quem se abalança a viajar na nossa terra. Preocupação que muitas vezes é infundada mas que outras é infelizmente verdadeira.

Nas diligencias oficiais e extra-oficiais que se tem feito para desenvolver o turismo em Portugal a ideia dominante é a da atracção de estrangeiros. Conta-se com a amenidade do clima e com as belezas naturais mas cura-se pouco da organização do turismo, especialmente em materia hoteleira.

Está bem que se faça todo o possível por tornar conhecido o paiz no estrangeiro e se procurem as vantagens correspondentes. Mas o resultado é pouco proveitoso quando dele resulta apenas a passagem de algumas caravanas que se demoram em Lisboa e arredores algumas horas ou quando alguns viajantes de mais requintados habitos nos apreciam e se queixam de lhes faltar... o quê tem nos seus paizes.

As dificuldades da crise económica mundial tem feito diminuir o movimento de turistas estrangeiros em todos os paizes, a ponto de estarem luctando com serias dificuldades as organisações de turismo que magnificamente se desenvolveram nos ultimos decenios.

A meu ver, o problema do turismo nacional tem de começar pelos elementos de que dispomos. Além de uma propaganda internacional do nosso turismo, limitado a algumas

estancias melhor apetrechadas, temos de crear o gôsto pelas viagens no nosso paiz tornando-o conhecido dos seus naturais, de modo a conseguir se por esse meio a adaptação dos locais de turismo ás exigencias de um movimento intensivo de forasteiros.

Nisto reside o merito da accão da C. P. e das outras Companhias que nesse trabalho a acompanhem, cujos serviços podem ser considerados perfeitos, não lhes cabendo a culpa das deficiencias que se apontam na organisação turística do paiz.

O seu objectivo ultrapassa as vantagens que lhes pos am advir do aumento que se verifique no numero de passageiros.

A sua posição, contudo, nos factores do turismo, tanto no seu interesse próprio, como no nacional, coloca-as no primeiro plano da acção colectiva a desenvolver neste sentido.

E' indispensável que se conjuguem os diferentes elementos do turismo nacional para uma accão comum, orientada e disciplinada pelo organismo de Estado que nesse ramo da actividade nacional superintende e que, com os recursos necessários, precisa de ter uma actividade menos burocrática.

A camionagem que frequente é ser acusada de elemento adverso dos Caminhos de Ferro — e que o pode ser se a sua actividade não for regulada de modo a satisfazer os interesses nacionais — veiu abrir novos horizontes ás viagens de turismo no paiz, tornando acessiveis os pontos distantes e pitorescos que a via ferrea não alcança. Ela deve ser um elemento acessório e indispensavel dos Caminhos de Ferro, como o permite hoje o trabalho gigantesco da restauração das nossas estradas.

Impõe-se, porém, neste delicado assunto que uma rigida regulamentação obrigue esse modernissimo meio de transporte a obedecer a condições de perfeita regularidade e de conforto, de modo que seja uma continuação que não ofereça contrastes flagrantes com as que proporcionam os Caminhos de Ferro.

Os percursos extensos, superiores pelo menos a dez kilómetros devem ser servidos, especialmente nas ligações com os comboios de turismo, por auto-cars espaçosos e cómodos, em que não tenham de viajar comprimidos os passageiros. Nas excursões deve ser essa uma das principais preocupações dos seus organisadores.

O problema hoteleiro reveste-se de maior complicação.

São poucas as localidades do nosso paiz que tem hoteis dignos desse nome. A sciencia hoteleira, então, é um mito em Portugal.

As minimas exigencias naturais dos viajantes civilizados estão em oposição com a generalidade dos modestos hábitos da nossa província. Deficiencia de instalações, deficiencias de serviço, tudo isso apenas compensado com a tradicional bohemia e amabilidade da nossa gente.

A questão hoteleira éposta, em regra, no seguinte dilema: «Não ha hoteis, por que não ha hóspedes». A verdade deve estar na inversa.

Mas para haver hoteis é preciso haver hoteleiros. Para haver hoteleiros é preciso haver capital hoteleiro.

O turismo carece, portanto, de uma escola hoteleira. Em seguida da respectiva organisação capitalista, de uma orientação superior que metodise a extensão do desenvolvimento necessário e coadjuve o melhoramento e transformação dos hoteis existentes.

Em 27 de Dezembro de 1927 o jornal «O Seculo» publicou um projecto meu de credito hoteleiro que chegou a ser examinado pelas estancias oficiais.

Notavel exemplo pode colher-se na extraordinaria accão exercida em França por uma instituição de natureza bancaria e de caracter semi-particular semi-oficial, denominada Credit National Hôtelier, que recebeu do Estado um elevado empréstimo, sem juro, e que tem prestado auxilio financeiro e tecnico a um grande numero de hoteis franceses para a sua transformação.

Exemplos de outros países mostram os benefícios que resultam de uma boa organização hoteleira e de turismo.

A existência de bons hotéis que significam as localidades segue-se a propaganda intensiva que as organizações locais de turismo devem fazer da sua terra e dos pontos interessantes que dão acesso. Esta propaganda deve fazer-se no país e não creio que se esteja fazendo, com poucas exceções.

O aproveitamento das belezas naturais, tornando comodo o seu acesso e adaptando-as a ponto agradável de visita e demora de quem lá vai, estradas marginando os rios ou estendendo-se à beira-mar na magnífica beleza das nossas costas, demonstrações de música e dansas regionais, campos de jogos, diversões compatíveis com a importância das terras, limpeza e aseo das ruas, boa cozinha típica em suma tudo o que possa produzir no visitante uma agradável impressão reflectindo-se nos comentários feitos, a despertar interesse de lá voltar ou de que outros lá vão, eis um pouco do que é preciso fazer-se para animar o movimento de viagens de turismo no país.

Deixará assim Portugal de ser desconhecido dos portugueses e quem se disponha a viajar, levando a certeza de o poder fazer sem incomodos nem surpresas desagradáveis rejuvílará ao presencear os encantos inúmeros da nossa terra, de tanta beleza que poucos se lhe igualam.

Estão sendo dados os primeiros passos da conquista de Portugal para o turismo nacional, sendo grande pioneiro a C. P. com a sua brilhante iniciativa dos comboios-misterio que já se cruzam em vários sentidos.

Feçam agora os restantes factores do turismo o que lhes compete para, acelerando este movimento, fornecerem os elementos indispensáveis para a existência de um verdadeiro turismo nacional.



Viagens e transportes

Norte de Portugal Desde 6 de Agosto corrente é aplicado nas linhas exploradas por esta Companhia, com exceção da do Vale do Tamega, o multiplicador 6 às remessas de pequena velocidade constituídas por cebola e hortaliças.

— A partir de 6 de Agosto de 1932 é aplicado, na linha do Vale do Tamega, o multiplicador 6 às remessas de pequena velocidade constituídas por farinhas de centeio, milho ou trigo em barricas ou sacaria ordinária e toros de pinho nacional por descascar para exportação por via marítima.



Engº D. GABRIEL URIGUEN

De curta visita aos Caminhos de Ferro do Norte, estação de Porto-Campanhã e novas instalações da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal é esperado no dia 22 ou 23 do corrente o nosso preso amigo e colaborador sr. D. Gabriel Uriquen, ilustre engenheiro do serviço de Movimento da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, que depois regressará a Madrid.

Não viage sem consultar o MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda em todas as livrarias do País.

NOTÍCIAS VÁRIAS

DESCOBERTA DOS AÇORES

Pelas 12 horas do dia 10 do corrente partiu para os Açores o cruzador «Vasco da Gama», onde vai tomar parte nas festas comemorativas do centenário da descoberta ou colonização daquele arquipélago. Ao passar no local onde se deu o combate entre o caça-minas «Augusto Castilho» e um submarino alemão, será prestada uma homenagem ao falecido comandante Carvalho Araújo e áqueles que, com ele tomaram parte na luta.

Numa das noites da semana do centenário, o secretário geral da Sociedade de Geografia, sr. coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia, nosso distinto colaborador, realiza na sala Algarve, daquela colectividade, uma conferência sobre a origem e as manifestações vulcânicas das ilhas do arquipélago. A conferência será acompanhada de projeções luminosas.

Nos dias 27, 28 e 29, realizam-se em todas as ilhas as festas comemorativas do V Centenário. Em Angra do Heroísmo as festas constam do seguinte programa: dia 27, sessão comemorativa no salão nobre da Câmara Municipal, e iluminacões; dia 28, inauguração do padrão comemorativo no Pico da Cruzinha, missa campal, exposição de produtos regionais, iluminacões e concertos musicais; dia 29, lançamento da primeira pedra para a Escola Infante D. Henrique e inauguração da nova sede da Associação dos Bombeiros Voluntários e de lápidas comemorativas na igreja de S. Francisco, onde repousam os restos de João Vaz Corte Real e Paulo da Gama; festa desportiva, iluminacões e concertos musicais.

Será publicado um número único dumha revista ilustrada e distribuir-seão subsídios pelas instituições de beneficência, etc.

VALE DE LOBOS CLUB

É Vale de Lobos uma pequena terra, aprazível e pitoresca, onde muita gente de Lisboa se acolhe nos meses quentes de verão.

Com intuito de engrandecer a povoação e ainda de tornar mais agradável a estadia dos veraneantes, construiu o Sr. Serafim Moreira da Silva, uma propriedade adequada a Club que, amplamente deve contentar os mais exigentes.

Certamente, o proprietário e nosso amigo, não levou a obra a efeito, na intensão de industrializar divertimentos, que numa pequena localidade é indústria ingrata e de pequenos recursos. A sua ideia é portanto benemérita e deve ser apoiada e defendida por todos aqueles que habitam e frequentam Vale de Lobos.

A sua inauguração efetuou-se em 30 do mês passado, e a ela assistiram muitas senhoras de Algueirão, Meleças e Sabugo, subindo à cena a peça em um acto «O último dia do condenado», episódio dramático da autoria do nosso director Sr. Carlos d'Crnella.

A peça que é bastante interessante, foi brilhantemente desempenhada pelos distintos amadores Srs. Manuel Fernandes, Afonso Guedes, D. António Pessanha, Lui Mendes e Canarim, e excedeu toda a expectativa, tendo o autor e amadores recebido grandes ovacões.

O acto de variedades foi apreciadíssimo, tendo sido dita - extra programa - uma poesia do jornalista Ivo de Monforte. Em variações à guitarra foi muito aplaudido o nosso amigo Sr. Mario Graça, acompanhado à viola pelo Sr. Armando Martins.

Terminou a festa por um animadíssimo baile que se prolongou até de manhã, tendo sido abrilhantado por um excelente Jazz-band.

Após a récita, foi servido aos convidados uma ceia, onde se trocaram brindes pela prosperidade do Vale de Lobos Club, e do seu proprietário Sr. Serafim Moreira da Silva que pela realização desta obra é credor da simpatia do povo da localidade.

DISPENSÁRIO ANTI-TUBERCULOSO

Promovida pela «Comissão Executiva Pró-dispensário», efectuou-se o mês passado, no Barreiro, uma reunião de senhoras, da qual saiu aprovada a seguinte lista de corpos gerentes:

Assembleia Geral — Presidente: D. Gertrudes dos Santos; Vice-Presidente: D. Emilia Resende; 1.º Secretário: D. Adriana Antónia Favares; 2.º Secretário: D. Lucrécia de Carvalho.

Comissão Executiva — Presidente: D. Ester Monjardim da Costa Figueira; Vice-Presidente: D. Victória Simplicio; 1.º Secretário: D. Julieta Estrela; 2.º Secretário: D. Augusta Gomes Prates; Tesoureiro: D. Maria da Piedade B. Santos Cabanas; Vogais: D. Maria Ryder, D. Julia Franco, D. Maria Joaquina da Costa, D. Zélia Peres Guerreiro, D. Maria Perpétua Pacheco Nobre e D. Alice Ribeiro Pacheco Nobre.

Esta proposta foi aprovada por aclamação.

Na sessão que foi muito concorrida, falaram vários oradores enaltecedo o valor da obra, para a qual já há oferta em princípio, pela Câmara Municipal do Barreiro, do necessário terreno.

É uma iniciativa simpática e necessária, pelo que fazemos votos pela sua rápida efectivação.



COMO SE TRABALHA EM PORTUGAL A SINFONIA DA VIA FERREA

SÃO já longinquos os dias — ha muitos e muitos anos — quando surgiu o primeiro comboio, resfolegando a custo. Os nossos maiores não pensaram, estamos certos, que o mesmo se havia de desenvolver, cruzando a terra em todas as direcções, as mais distantes e inhospitas, levando com o seu progresso — a civilização. Hoje mesmo quando viajamos comodamente — não ha duvida que os modernos comboios são o mais comodo meio de transporte — não pensamos no esforço de titans que é preciso realizar para construir essa luzidia estrada de ferro, de «rails» interminos que nos levam a toda a parte. E tampouco nos lembramos do esforço de inteligencia que engenheiros tiveram em estudos e planos e do gigantesco trabalho dos homens, sob soes e ventanias, alongando os «rails», assentando chupipas alcatroadas e lançando o «balastro» para que o comboio possa passar...

Eis, nas gravuras que hoje damos á estampa, alguns dos aspectos de linhas em plena actividade de construção. Teem, nos seus perfis graficos o que na hora presente se pode chamar «sinfonia da via ferrea». São uma expressão magazinesca com a qual apontamos aos nossos leitores uma das fisionomias do trabalho, na lucta contra a estrada — nessa lucta

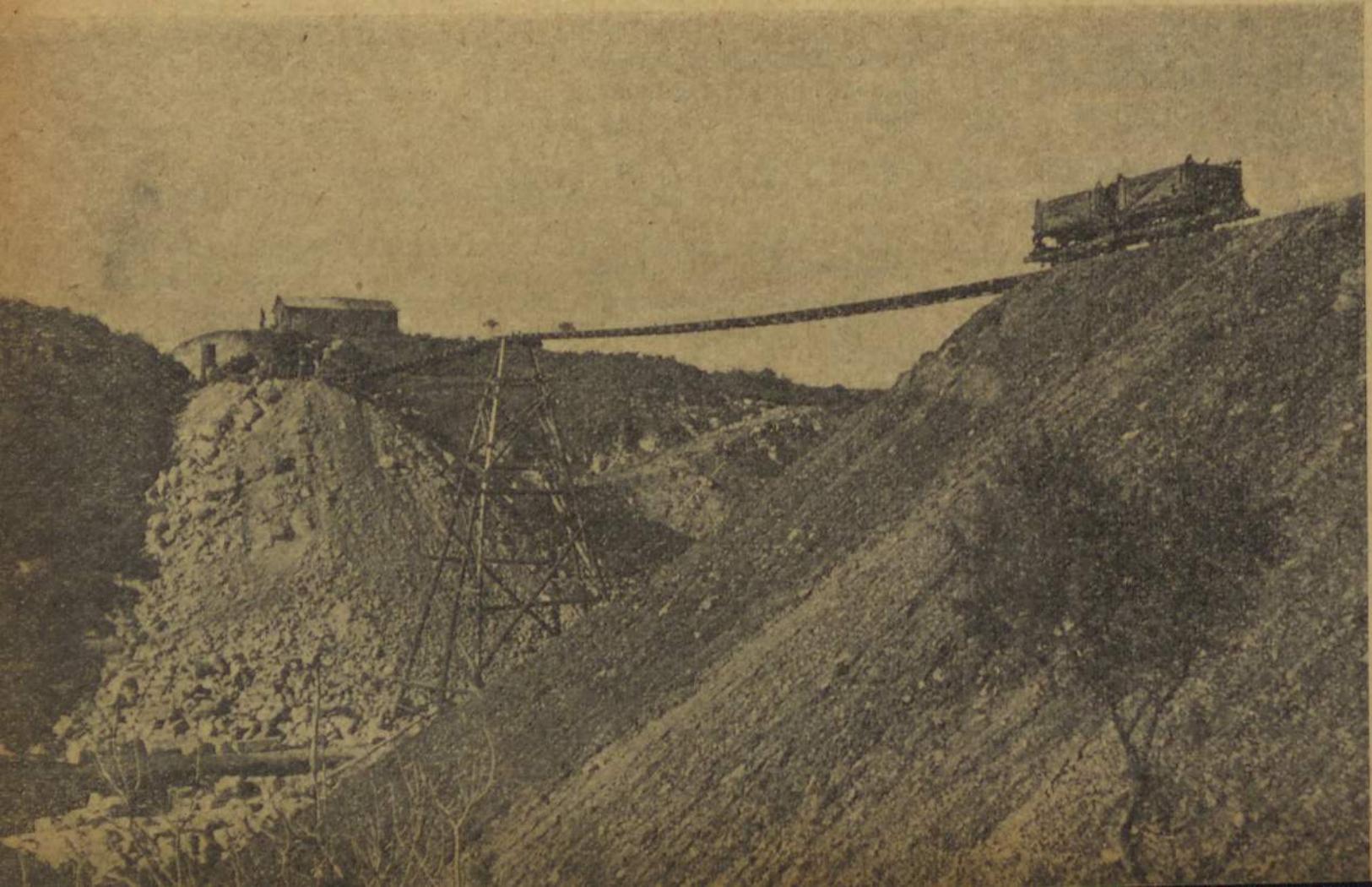
em que o comboio vence sempre — antes das locomotivas possantes e o seu séquito de vagons poderem passar.

Não falaremos no trabalho estupendo, ciclopico,



da fundição dos «rails» nos altos fornos; e depois os laminadores dominando o aço ao rubro — fitas vermelhas, chispantes — fazendo-o alongar tomar forma. Nem tão pouco falaremos no fabrico dos wagons e no complicado estudo das locomotivas para o qual, diariamente, engenheiros especializados fazem calculos sobre calculos.

Referimo-nos embora em breves linhas, a linha ferrea e nesta simples mancha pretendemos unicamente evocar o esforço que é necessário, a energia que se gasta e os enormes ca-



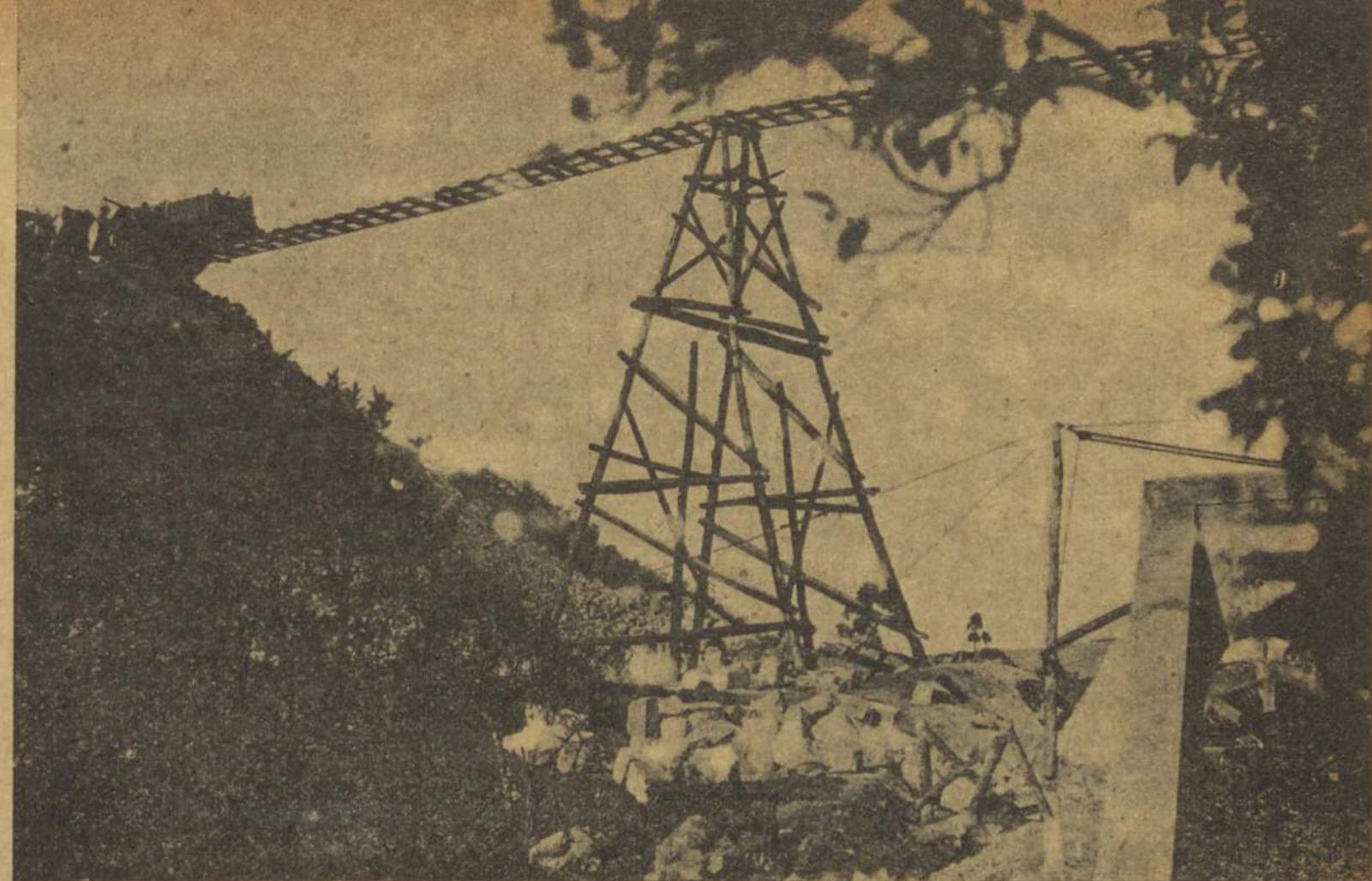
Execução de terreplanadens

Um aspecto da execução de terreplanadens

MAGAL FERREA

pitaes que se empregam para que um comboio possa passar.

A influencia do



comboio na civilisação está de ha muito provada.

Aqui ha anos, uma empreza mineira abriu, através de um píñhal, em alguns quilometros de extensão — entre a Batalha e a Martin-gança — uma via reduzida.

A pequena locomotiva puxava uns pequenos wa-gons que só serviam para o transporte de carvão.

Pois foi o bastante para que as terras proximas — Brancas, Porto de Moz, S. Jorge, Cumeira, e outras, — sentissem o efeito desse melhoramento. Os comer-

cios alargaram-se, a vida tornou-se mais aberta.

E era só um comboio de via-reduzida, que trans-portava carvão... Em breve a referida empreza mineira se viu obrigada a fazer trans-ports de mercadorias. E tempos depois, alem das mercadorias, co-meçou a transportar passageiros.

E era um comboio de vía reduzida que atravessava um pinhal sem outras ligações que Batalha e Mar-tingança...

* * *

Os leitores já pen-

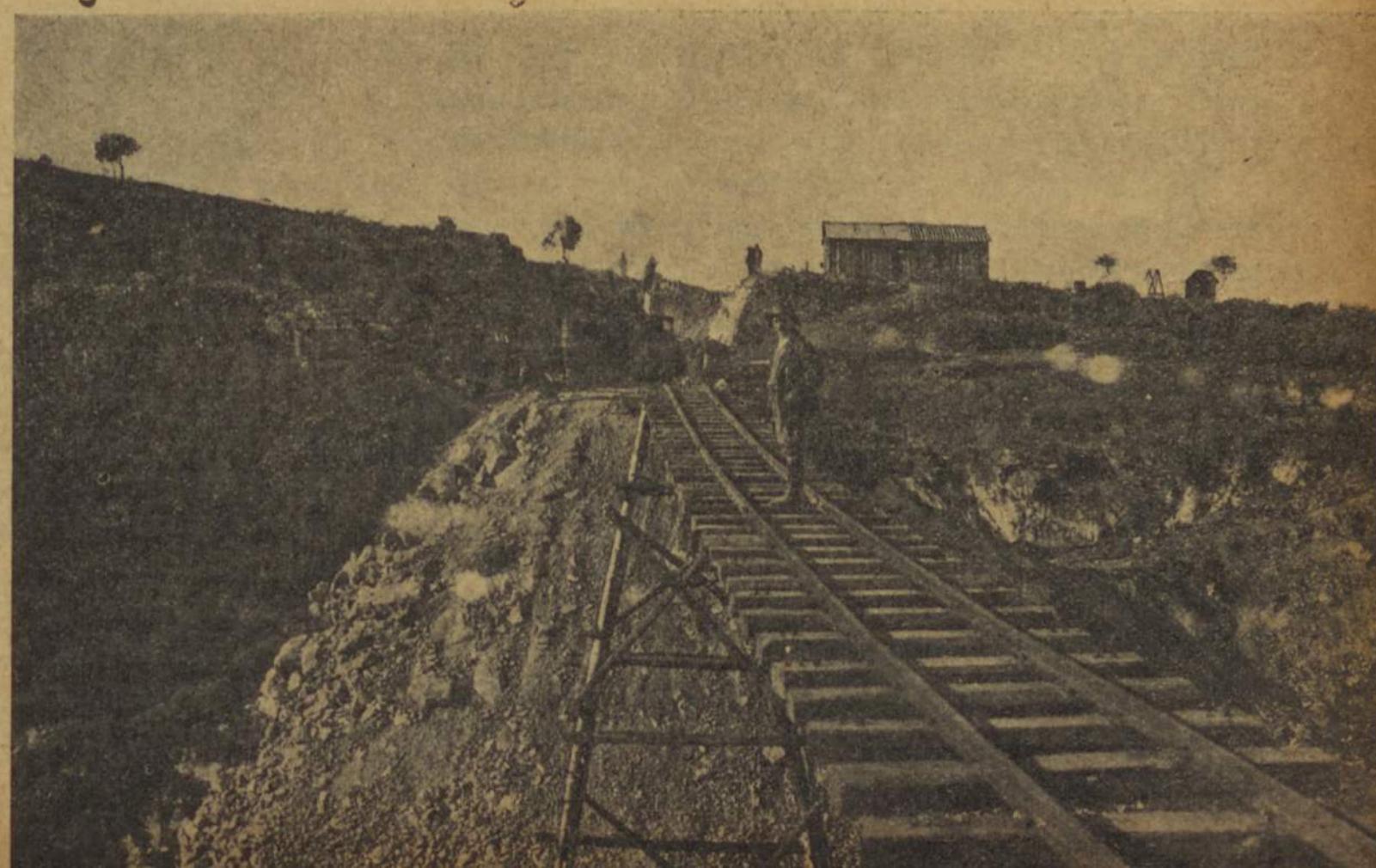
Outro aspecto da execução de terreplenage

saram o trabalho que é necessario para construir uma linha ferrea em volta de uma montanha, ou em regiões accidentadas, com vales profundos, rios, montes e abismos?

Quando viajarem deem se ao curioso espe-taculo de vêr como a mão do homem pode conseguir esses milagres. Não é necessario ser tecnico — a tecnica só interessa aos que a entendem — mas é suficiente olhar com os olhos bem atentos.

E então, estamos certos, concordarão em que ao trabalho herculeo de assentar linhas ferreas se poderá, sem pompa mas com justeza, dar-lhe o simbolico titulo de — sinfonia...

Este artigo é completado com as palavras que o nosso director escreve neste mesmo numero em referencia á Direcção Geral dos Caminhos de Fer-ro, e, tambem, ao respectivo relatorio referente a 1927-31.



A COMPETENCIA ENTRE A ESTRADA E O CARRIL

Por CARLOS MENDES DA COSTA

NÃO é a primeira vez, nem temos sido os únicos que sobre este problema se teem pronunciado, evidenciando quão nociva é aos interesses do país, a desordenada concorrência que tem sido e continua a ser feita pelos transportes automóveis à indústria ferroviária.

Já tarde, as empresas de caminhos de ferro sentiram de facto na sua exploração, a força e intensidade dessa concorrência que, em especial ataca as suas receitas, diminuindo-as com a baixa de tráfego, não só de mercadorias mas também de passageiros.

Esta diminuição é motivada sobretudo pelo desenvolvimento da camionagem nas carreiras paralelas às linhas de caminhos de ferro.

Quem friamente e sem parcialismos analizar a questão, concluirá que, é preciso resolvê-la pelo melhor, defendendo o caminho de ferro como indústria montada há muito em Portugal, portanto com direitos já adquiridos por direito de conquista.

Não quere isto dizer, evidentemente, que pretendemos aniquilar a camionagem ou que, a guerra entre os dois sistemas seja o que dê solução ao caso, deixando ficar senhor do campo um dos competidores.

Como todo o esforço deve ser aproveitado, ha que coordenar e pôr em concordância as duas indústrias, para que, não existindo luta entre elas, não haja prejuízos, que além de afectarem as próprias empresas, afectariam também a economia nacional.

No actual estado de coisas, nem os interesses do público são bem servidos nem as próprias empresas de camionagem lucram, pois a falta de regulamentação origina a concorrência entre elas, que já são em demasia.

Esta concorrência que actualmente é apavorante, não se cifra unicamente á luta de tarifas; há também a competencia de horários e muitas vezes nos seus percursos a competencia da velocidade entre os variadíssimos auto-cars, com intuito de agarrar os clientes que em qualquer ponto esperem transporte.

Para defendermos o caminho de ferro contra a ofensiva da camionagem, não necessitamos de atacar os pontos fracos de pessoas ou empresas, antes

procuramos opôr a ideias, outras ideias que nos parecem mais justas e mais razoaveis do que as que nos apresentam, e ainda procurando um entendimento que traga uma plataforma, em que todos possam viver.

Após estas palavras em que tentamos expôr vagamente a nossa maneira de ver, vamos entrar noutro capítulo que, não tendo importancia de maior, nos merece no entanto alguns reparos.

Queremos referir-nos ao facto de uma revista que se publica quinzenalmente em Lisboa, e que diz defender os interesses automobilistas, (não como mandam as boas regras atacar), inflamadamente o caminho de ferro por todos os meios ao seu alcance, inclusivamente propagandeando que a via ferrea deve acabar para dar lugar á estrada.

Até ao ponto em que defende os referidos interesses, tudo está certo, deixando porém de o estar naqueloutro ponto em que, falha de argumentos, desce á campanha difamatória contra a administração da mais importante companhia ferroviaria do Paiz. A este processo não é habito chamar-se de defesa, mas sim de *chantage*, ou ainda processo que geralmente adoptam os despeitados por qualquer interesse ferido.

A legitima defesa é louvável e tanto mais para admirar, sempre que é feita com lealdade, opondo-se argumento contra argumento.

Outros processos não são proprios de uma revista técnica. Aquela a que nos vimos referindo sem lhe citarmos o nome, e que ataca a mais importante companhia portuguesa, atinge pela forma como é dirigido o ataque, os representantes do Estado que dentro da entidade em questão fiscalizam os actos administrativos, tendo voto sempre que esses actos sejam lesivos ao interesse e bom nome do Paiz.

Já não discordamos, porém, das entrevistas que o mesmo orgão insere, e que, apesar de disparadas algumas opiniões, outras regista ás quais devemos com justiça dar o devido valor, principalmente por partirem de pessoas com valor e importância dentro do automobilismo português.

Na ultima que lemos, diz o entrevistado que não ha necessidade de as duas industrias se prejudicarem uma á outra. Uma e outra completam-se e não é difícil que ambas na defesa dos próprios interesses possam beneficiar desde que queiram cingir-se aos seus limites.

E' esta uma opinião de valor que nos apraz registar, pela sensatez e desassombro com que é dita.

Termina o entrevistado declarando que são duas riquezas nacionais, — os transportes mecânicos e o caminho de ferro — que necessitam da atenção dos poderes publicos.

E' claro que nos referimos aos pontos da entrevista que mais nos interessam, não deixando contudo de a apreciar toda, como modelo de correção e de ponderação. E' assim que se expõem ideias.

FIGURAS DO DIA

BRIGADEIRO RAUL ESTEVES

Raul Esteves, o ilustre comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro e nosso prezado amigo, concluiu brilhantemente, as provas de aptidão para o posto imediato, tendo sido aprovado.

O novo Brigadeiro continuou assim a afirmar as altas qualidades de inteligencia e preparação técnica, que lhe têm grangeado — através dum carreira brilhante de serviços á Pátria a categoria de um dos mais distintos e cultos oficiais do Exército português.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não só se honra publicando esta notícia como se orgulha de, com justiça, prestar homenagem a um seu valioso e indispensável colaborador que, por competencia, bravura e talento, tanto tem honrado o nome do velho brio português pelos exemplos de alevantada galhardia e bem marcada honradez.

Ao ilustre oficial, pois, a expressão sincera e aberta das nossas felicitações.

GENERAL AMILCAR MOTA



amigo sr. general Amílcar Mota, um dos mais ilustres militares do nosso Exército.

O sr. general Amílcar Mota tem passado os dias relativamente sozinho, facto com que se congratulam todos quantos nesta casa trabalham.

Também o padecente recebeu, ha dias, a visita do sr. Ministro da Guerra e doutras entidades oficiais.

Cumprimentando o sr. general Amílcar Mota, fazemos votos pelas suas rápidas melhorias.

BRIGADEIRO AZEVEDO E CASTRO

Foi, ha dias, promovido ao alto cargo de brigadeiro do nosso Exército o sr. Azevedo e Castro, antigo comissário geral da Exposição Portuguesa em Sevilha.

Portuense e militar brilhante, todos os seus cursos têm sido feitos com distinção.

Foi S. Ex.^a quem assumiu a presidencia da Co-



missão Liquidatária da Casa Nunes & Nunes que lhe trouxe louvores unânimes, entre eles o do dr. Moreira Junior.

Tem dado toda a sua inteligencia á Companhia Geral do Comercio e Criação de Gados e á Companhia Agrícola e Pecuária de Angola. Em todos estes cargos e no do Comissário Geral da Exposição Portuguesa em Sevilha a sua acção energica e disciplinada, sem deixar de ser afável e cortez, se tem manifestado de forma a produzir os mais profícios resultados e a merecer-lhe os mais calorosos testemunhos de simpatia e consideração do Estado, que ultimamente lhe concedeu uma gran cruz, e a particulares.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça ao sr. brigadeiro Azevedo e Castro o seu cartão de felicitações.

Continua ainda em tratamento, na casa da sua residência, onde centenas de pessoas de todas as categorias sociais afluem a informar-se do seu estado e a deixar cartões de visita, o nosso querido

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

NUDISMO

UMA leitora do jornal «A Voz» escreveu á redacção deste diário a seguinte carta:

Permita-me que me sirva do seu jornal, sempre pronto a defender o que é bom e justo, para protestar com toda a minha alma de mulher cristã e de mãe de família, contra a imoralidade, direi mesmo a depravação de costumes, que se nota nas nossas praias, pelo menos na da Costa do Sol. De ano para ano o nudismo vai tomando tal incremento que já muito pouco falta para que ele seja completo. Ao menos, nas tais colônias nudistas, tão faladas, só lá vai quem quere fazer nudismo, enquanto que na Costa do Sol somos obrigados, quer queiramos quer não, a presenciar esse espetáculo vergonhoso e nojento.

Quem, como eu, tem filhos que precisam de banhos do mar, tem forçosamente de os levar á praia onde a toda a hora (de manhã e à tarde) os homens se apresentam completamente despidos da cintura para cima. E não se limitam a tomar banho assim, mas passeiam-se entre os toldos, jogam a bola e secam-se ao sol conversando com as senhoras.

O cabo de mar, que ainda o ano passado tinha ordem de repreender os que assim se apresentassem, este ano passa indiferente por entre os tais nudistas. E não julgue, sr. Director, que é um ou outro que assim se apresenta pois ainda no domingo passado na praia do Tamariz, a mais elegante, das nossas praias, apenas vi dois homens com «maillot» de alças, desses «maillots» que ainda há dois ou três anos eram considerados indecentíssimos; todos os outros tinham apenas um pequenissimo calção e um rapazinho de 6 a 7 anos nem isso tinha, andando por meio de todos os toldos a brincar com outras crianças. Aqui tem, sr. Director, o espetáculo que diariamente nos vemos obrigadas a proporcionar ás nossas filhas. Queira desculpar este desabafo, mas a minha consciencia obriga-me a protestar contra o que entendo ser uma ofensa e um vexame para mim e para todas as mulheres cristãs e mães de família, que pretendemos incutir nos nossos filhos os mesmos sentimentos de moral com que, graças a Deus, fomos educadas.

O jornal fez alguns comentários e pediu ao sr. Administrador de Cascais para intervir no assunto afim de reprimir tamanha vergonha, ás pessoas que não a teem.

O que nos surpreende nesta carta é que a certa altura se diz que «De ano para ano o nudismo vai tomando tal incremento que pouco falta para que ele seja completo».

Ainda querem mais completo?

Na Costa de Caparica e outros pontos já ele se pratica conforme desejo da sua federação.

Em tempo oportuno registámos nesta mesma secção alguns factos passados em Portugal, sobre o nudismo e nudistas portugueses, que enviam fotografias para as revistas alemãs, publicando estas as mesmas fotos com legendas bem visíveis, como estas: «Portugal é um dos países onde o nudismo vai tomando grande incremento». Nesta gravura vé-se o dr. F. e mais sua família.

Bonito!

O sr. dr. Fulano e sua família mulher, filhas, filhos, primos, primas, tíos e amigos praticando o nudismo na praia de X.

Isto é realmente um grande avanço.

Na Alemanha, parece-nos que, a quem se deve o inicio deste grande desporto, há cinco anos que se desenvolve uma actividade e se faz uma grande propaganda em prol dessa causa que agora se vê fragorar por lá e desenvolver em Portugal!

Mas nós não temos nada com o estrangeiro, temos é com os portugueses e pedimos ás autoridades competentes que ponham cōbro á man tra indecente como certas pessoas se apresentam nas praias e á falta de escrupulos de certas famílias, sem vergonha, que por cá praticam o nudismo.

Se eles não teem vergonha teem os outros.

ATITUDES

O «Diário da Manhã» do dia 22 do mês findo, publicava a curiosa noticia, com este mesmo titulo que com muito gôsto transcrevemos:

«O sr. Visconde do Porto da Cruz que é amigo dos seus amigos e portanto, nosso amigo, declarou em carta publicada no nosso colega da tarde «A Revolução», que se desinteressava «futuramente» da politica da Madeira.

A estas horas o sr. Visconde do Porto da Cruz já recebeu muitas cartas e telegramas a pedir-lhe que desista duma atitude que não esperavam os madeirenses, entre os quais se deverá contar o actual presidente da comissão administrativa da Junta Geral sr. dr. João Figueira de Freitas...

Nós, tambem, não podemos concordar com esta e outras atitudes radicais de aquele nosso amigo a quem lialmente pedimos que reconsidera!»

Com franquesa confesso que não atinjo o fim da publicação desta noticia.

O sr. Visconde foi em tempos monárquico, depois, se não estou em erro aderiu á Republica, e, como não temos acompanhado as diversas fases d'este grande político, não sei se continua a ser republicano ou se já é outra vez monárquico.

Como isto é uma questão de passagem...

TRISTE FIM DE UM AVIADOR

NUMA passagem de nível, perto de Paris, foi horrorosamente mutilado pelo combóio um homem que parecia ter 30 a 35 anos de idade.

Nos bolsos foram-lhe encontrados vários papeis e documentos que parecem pertencer-lhe e que dizem respeito a um oficial antigo aviador francês, e uma carta, segundo se afirma, declarando querer acabar com a vida por motivos que só ele sabia e dos quais guardava absoluto segredo.

Sobre este desastre foi feito um inquérito em que se apurou que, realmente o morto era um antigo oficial aviador francês que a sorte não protegera, tendo trabalhado como criado num café onde fazia recados, recebendo apenas as gorgetas que os fregueses lhe davam, sem saberem quem ele era e, recentemente não tinha trabalho, passando bastantes necessidades e encontrando-se agora numa verdadeira miséria.

Os jornais que comentam o sucedido não dizem o motivo porque o desventurado oficial se encontrava naquela situação de miséria.

UMA ENGENHOSA INICIATIVA DO P. O.

A importante Companhia de Caminho de Ferro «Paris-Orleans» acaba de introduzir nas carruagens de 1.^a e 2.^a classe, um notável melhoramento: um engenhoso dispositivo que renova o ar viciado das carruagens, sem que para isso seja necessário abrir as portas ás janelas dos wagons.

Esta iniciativa da linha de Orleans será, sem dúvida, em breve seguida pelas outras organizações ferroviárias.

ORDENS NOVAS

Em Espanha, reuniu o Conselho de Ministros sob a presidência do sr. Alcalá Zámora, Chefe do Estado, tendo sido aprovado um decreto que cria a «Ordem da República», compreendendo 20 colares e 300 grā-cruzes.

Segundo afirma um jornal diário de Madrid os 20 colares já estão preenchidos pois existe uma lista com os nomes das pessoas a quem os mesmos serão distribuídos.

Realmente era uma das medidas principais do novo Governo, tratar de inventar ordens, cruzes e mais condecorações para fazer a boca doce aos papalvos.

Não é só lá ..

O SONORO...

O Sonoro, enfim, falou. Falou pela voz do sr. Julio Ferreira, nosso camarada combatente da Grande Guerra. E para amostra bástam os comentários da carta que, amigavelmente, nos foi endereçada:

1.º *Há alguma analogia entre a T. S. F. e o Sonoro. São os amplificadores e daí o tal barulho que é tudo quanto há de mais descriptivel.*

2.º *Foi há um mez que o autor do eco foi lá?*

Pois não me consta que tivesse sido lá preso pela polícia, nem outra qualquer pessoa.

3.º *Não foram felizes os homens da Ufa.*

Nem tinham que sér por a razão simples de nada terem com isso.

4.º *O público ir na fita:*

Nunca foi, porque por 2 vezes que suspendi os espectáculos por avaria (assunto que esplanado seria massador) foi o mesmo público indemnizado por completo, segundo o meu sistema, que se pôde provar.

Aos comentários do sr. Julio Ferreira, nosso amigo e camarada de armas, bem sonoras, por signal, não há alteração alguma à gramática—nem sequer ao ponto e vírgula!

Termina o inclito cineasta por convidar um redactor da *Gazeta* a assistir ás sessões de quintas feiras e domingos à noite, na sua casa de espectáculos.

Lá irêmos... na persuação de que há espectáculo. Sim. Não vá a corrente eléctrica solidarisar-se com o *eco* da *Gazeta*, e faltar mais uma vez 3/4 de hora...

A bom entendedor!

VIDRACEIRO ARTISTA

UM jornal da tarde dava há dias á luz da noite, uma noticia de Chicago, relativa ao mês de Junho, sobre as proesas que um certo vidraceiro inventou para conseguir arranjar uns vintens para o sustento de sua familia.

A noticia não deve ter fundamento (com licença da Agencia que a impingiu) porque o foi simplesmente baseada numa fita cinematográfica exibida há anos em Lisboa, depois de ter corrido meio mundo, e se não estou em erro no Cine S. Luís, e resume-se no seguinte:

«Charlot» fez o papel principal de vidraceiro e como as suas necessidades aumentavam cada vez mais, arranjou um rapazito a quem chamava filho e encarregou-o do interessante mister de partir vidros nas aldeias que passava, usando o processo do gelo que depois de partir o vidro se derretia.

No dia seguinte vidraceiro («Charlot») passava na aldeia empunhando uma gaiinha com o fim de chamar a clientela.

O estratagema deu certo resultado conseguindo o estimado parlatão ganhar muito dinheiro até lhe darem com a marosca que lhe rendeu uma, refinada tareia.

Claro que... foi tudo fita...

O CONGRESSO DE GENEVRA

HOUE grande banzé no Congresso da União Inter-Parlamentar (o que é para lamentar) entre franceses e italianos, originado pelo discurso dum delegado italiano que fazia a apologia do regime fascista.

Renaudel, congressista francês a certa altura interrompeu o orador gritando:

— «Num país onde não há liberdade não pode haver Justiça.»

Os congressistas italianos não se fizeram esperar e, então, a barafunda foi tremenda.

O presidente da delegação francesa Mr. Merlin, muito delicadamente pretendeu solucionar o conflito sem que tivesse obtido algo de resultado, apesar de empregar todos os esforços possíveis e imaginários.

No entanto continuava o tumulto, e na sala da União penetraram alguns delegados italianos á conferencia do desarmamento, nomeadamente os peritos militares, que juntando-se aos seus compatriotas, se puzeram a falar e a apostrofar Renaudel.

O Conde de San Martin, presidente da delegação italiana, intervindo no tumulto e atribuindo a Merlin palavras que este não pronunciara, registou que a delegação francesa se não solidarizava com Renaudel, e terminou exigindo que este ultimo apresentasse desculpas formais, ao que Renau del se recusou terminantemente.

Os tumultos continuaram e a presidencia e a mesa viram-se na necessidade de levantar a sessão no meio de uma gritaria indiscrimitiva, que se repercutiu nas proximidades da conferencia do desarmamento.

O conselho da União reuniu-se com urgencia. Balbo dirigiu-se a Drumond para lhe significar a sua surpresa pelo facto do Congresso ter reunido na séde da S. D. N. e pediu para que de futuro se não reunissem ali os membros do Congresso da U. Inter-Parlamentar.

Estes, porém, saíram do edificio da Sociedade das Nações, acompanhados da bagagem e foram reunir para sitio desconhecido.

São bons exemplos que gostamos de arquivar.

PORTUGUÊSES EM VIGO

NOVAMENTE abordamos este assunto que merece a intervenção das autoridades portuguêses, que se não devem fier em cantatas que alguns propagandistas a soldo de Hespanha fazem publicar n'alguns jornaes.

A questão de Vigo continua sem qualquer solução satisfatória.

Agora as autoridades hespanholas multaram em 500 pesetas todos os lavradores hespanhóes que dessem trabalho aos portuguêses pelo que alguns portuguêses, que na Nação «amiga» trabalhavam, tiveram de regressar ás suas terras, sem recursos e cheios de fome.

É triste que se não tome uma resolução energica ou mesmo exagerada se lhe quizerem chamar, pondo os «galegos» na fronteira!...

**Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques**

para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

PARTE OFICIAL



As tarifas ferroviárias

Pelo sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, foram aprovadas as seguintes modificações a tarifas ferroviárias:

Aviso ao público sobre transporte de cimento procedente de Trofa-Transmissão para Leixões, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aditamento á classificação geral sobre a redução de 3 para 2 toneladas a carga mínima de vagão completo ou pagando como tal no transporte de «Cortiça em bruto ou em prancha ou enfardadas», proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Aviso ao público sobre bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a cidade do Pórtico, para viagens às terças-feiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Aviso ao público estabelecendo o multiplicador 6 ás remessas de p. v. constituídas por «cebola e hortaliça», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aviso ao público estabelecendo o multiplicador 6 ás remessas de p. v. constituídas por «farinhas de centeio, milho ou trigo» e de «toros de pinho nacional por descascar» para exportação por via marítima, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aditamento á tarifa especial interna n.º 16 de G. V. relativa á alteração do numero de passageiros para a constituição do grupo referente a sociedades desportivas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Presidencia do Ministerio

Pela Presidencia do Ministério foi enviado para o *Diário do Governo*, o seguinte decreto:

Realizando-se este ano, por iniciativa das corporações administrativas dos Açores, a comemoração do 5.º centenário da descoberta daquelas ilhas, visto admitir-se geralmente ter sido o ano de 1432 aquele em que os portugueses pela primeira vez ali aportaram, facto cuja alta importância no desenvolvimento das descobertas não é necessário encarecer, pois é bem sabido que da navegação para o largo assim iniciada dependeu em grande parte a sequencia da nossa expansão marítima que nos levou até à Índia e aos confins do mar do sul;

Resolve o Governo da Republica Portuguesa tomar parte nas referidas comemorações; e

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 15.351, de 9 de Abril de 1925, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º - Será enviado aos Açores o cruzador «Vasco da Gama» a fim de participar nas festas comemorativas do 5.º centenário a realizar ali pelas corporações administrativas, com comêço em 15 de Agosto, fazendo-se o Governo da Républica representar nessas festas por um dos seus membros, ou por um oficial superior de Marinha, seu delegado.

Art. 2.º - São encarregados os presidentes da Sociedade de Geografia de Lisboa, Club Militar Naval e Gremio dos Açores de organizar as sessões solenes da comemoração.

Art. 3.º - E' considerado de pequena gala, para efeito das comemorações nos quarteis e navios de guerra, o dia 15 de Agosto.

Art. 4.º - Fica revogada a legislação em contrário.

A' TABELA

XII—PLANO QUINQUENAL...

Quem não estiver obsecado por qualquer partidarismo absolutista tem de reconhecer que Portugal nos ultimos anos foi agitada por uma convulsão de actividade, renascer de vitalidades adormecidas, tendentes a criar não um Portugal novo — chavão político de todas as épocas — mas a dar-lhe um impulso para a frente, diminuindo os anos de atrazo em que jazia.

Não curamos saber se esse despertar de energias foi devido a uma crise natural e comum a todas as sociedades, sucedendo-se aos periodos de inercia e descrença, ou se foi o resultado duma política nova, construtiva e decretada. O facto é o facto.

Activa-se a construção de Portos...

Activam-se as obras públicas...

Activam-se as obras de hidráulica...

Activa-se a rede de comunicações...

Nascem industrias, desenvolve-se a camionagem, descobre-se o turismo...

Constroem-se pontes, substituem-se outras, abrem-se arterias novas, criam-se bairros, rasgam-se penedias, inventam-se praias, multiplicam-se as actividades, expande-se a seiva plenária da riquesa nacional, em saber, engenho, pertinácia... O paiz parece que acordou.

Mas, ha sempre um mas. De vez em quando essas iniciativas entrechocam-se, colidem...

Faz-se um pontão onde meses depois a hidráulica desvia a linha de agua, alcatrâa-se uma estrada que o tráfego não justifica... Não queremos apresentar exemplos concretos, mas apenas apontar a necessidade duma cooperação estreita entre todos os serviços de obras Públicas, a necessidade dum plano geral de fomento que impeça as umbigadas entre os vários e dispersos empreendimentos.

O plano geral de revigoramento financeiro realizado metodicamente pelo ilustre ministro das finanças serve maravilhosamente de exemplo, a esse plano de revigoramento construtivo, especie de plano quinquenal, com directrizes fixadas, objectivos marcados, realização metódica e finalidade consciente e util.

Por exemplo, e isto é que nos interessa: andam em luta acesa as companhias de caminhos de ferro e a camionagem. Esta, resultando das facilidades das estradas, anda a apontar o numero de feridos e mortes anualmente em desastres, enquanto os defensores dos caminhos de ferro contam o numero de atropelados e de candieiros partidos, como se fossem estes argumentos de qualquer utilidade para o estudo do problema.

Dentro do plano reconstrutivo do paiz cabe bem a conciliação dos interesses mutuos da *camionagem* e dos *caminhos de ferro*.

E' tempo do Ministerio das Obras Públicas olhar para esse problema em conjunto, como fazendo parte do fomento geral do paiz; é tempo de concatenar toda a obra de ressurgimento realizada e a realizar; é tempo de ligar superiormente e sob um ponto de vista panorâmico geral da nação os interesses de todas as industrias produtivas...

Temos a certeza que esse plano vai ser elaborado, que todas as forças vivas do paiz estarão em breve orientadas no sentido comum, o da produção máxima e maxima utilização da sua intensidade criadora.

Plano quinquenal? Não assusta o palavrão embora vindo do oriente nebuloso e ignorado.

OS NOSSOS MORTOS

VELINO DE ALMEIDA

O CORPO DO BRILHANTE JORNALISTA
FOI A ENTERRAR, EM SINTRA

Conforme em artigo de honra noticiâmos, o corpo do brilhante ornamento da imprensa portuguesa, sr. Avelino de Almeida, está sepultado no cemitério S. Marçal, em Sintra.

Manifestação imponente. A urna contendo os restos mortais do distinto jornalista foi transportado, da casa da sua residência, para aquela ubérrima vila, numa carreta-automóvel, seguida de numeroso cortejo.

Em casa de Avelino de Almeida estiveram entre muitas outras pessoas os srs.: José de Figueiredo, Carlos de Oliveira, Pereira Coelho, Souza Lopes, Vasco de

Matos Sequeira, dr. Samuel Maia, Jaime Brasil, Mário Neves, Frederico Pavão, Pinto de Carvalho, Oliveira e Silva, Gastão Alves da Cunha, Carlos Santos, Acurcio Pereira, João Gouveia, Luís de Oliveira, Fernando Avila, Antonio Sacramento, Herculano Levy, Augusto Soares, Artur Maciel, José Campos, Zuzarte de Mendonça, Avelino de Sousa, S. Pariente, Nogueira de Brito, Augusto Pinto, Tito Martins, dr. Santos Coelho, Moysés Amzalack, Jaime Valente, Pinto Monteiro, Artur Portela, Alberto de Sousa, Augusto Ricardo, José Amzalack, Eugenio Betencourt, Alvaro de Andrade, Leitão de Barros, Norberto Lopes, Rogerio Peres, Jorge de Faria, dr. Campos Coelho, Julio de Almeida, Emilio Mendes, Antonio Santos, Eduardo Fernandes, Rocha Jannior, Fernando Assunção, Ribeiro dos Santos, Ricardo Covões, Manuel dos Santos, Alvaro Lima, João Ferreira Leal, Tomé Coelho, Lafayette Machado, Costa Macedo, Antonio Fagim, Augusto Fraga, Fernando Fragoso, Cesar dos Santos, Amadeu Cesar da Silva, Tomé Vieira, Oliveira Gandara, Silva Costa, Antonio Lourenço, Gustavo de Matos Sequeira, Gastão de Betencourt, Luís Pinto, Lino Ferreira, Robles Monteiro, Raul de Carvalho, Alberto Armando, e as sr.^{as}: D. Adelina Abrantes, D. Maria Augusta Forjaz Trigueiros, D. Beatriz Costa, D. Alice Ogando, D. Georgina Cordeiro, Julia Santos, D. Maria Clementina, D. Maria Brandão e D. Amelia Rei Colaço.

Fizeram-se representar, alem da *Gazeta dos Ca-*



minhos de Ferro e *Revista Insular e de Turismo*, respectivamente, pelos srs. Carlos d'Ornellas e Ivo de Monforte, todos os diários da capital e províncias.

Mais representações:

O Museu Nacional de Arte Antiga, o Sindicato dos Profissionais da Imprensa, a Caixa de Reformas e Pensões dos Artistas Teatrais, a Associação da Crítica Dramática e Musical, a Assistência Infantil de Santa Isabel e os srs. dr. Joaquim Manso, Pereira da Rosa, Artur Inês, etc.

No préstito encorparou-se uma delegação dos Vendedores de Jornais, com o respectivo estandarte.

No cemitério não houve discursos por imposições testamentais do saudoso extinto.

Reiteiramos os nossos cumprimentos de pesames á familia enlutada e ás redacções de *O Século* e *Cinéfilo*.



MONUMENTOS NACIONAIS

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, acompanhado do sr. engenheiro Gomes da Silva, visitou, ha dias, demoradamente, as obras do Congresso da Republica e do Museu de Arte Antiga.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco, acompanhado do sr. engenheiro Sá Nogueira, respectivo Administrador Geral, visitou tambem o porto de Lisboa.



O QUE TODOS DEVEM SABER

PARA ENTRAR EM ESPANHA
será necessário passaporte a partir do dia 15
do corrente

Desde ontem 16, a passagem para o território espanhol dos cidadãos portugueses e a entrada em Portugal dos cidadãos espanhóis só pode ser feita mediante a apresentação de passaporte, ficando sem efeito o aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 30, 1.ª série, de 5 de Fevereiro de 1931, referente ao acordo entre o Governo Português e Espanhol, acerca das facilidades para atravessar a fronteira.

Para os cidadãos e panhois que nos meses de Junho a Setembro venham a Portugal fazer uso de praias ou termas, é exigida apenas a cedula pessoal.

Nos passaportes não são exigidos os vistos administrativos e consulares.

Não viage sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda
em todas as livrarias do País.

Pontes em cimento armado para redes elétricas, semáforos e telefone.
3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

R. Pascoal de Melo, 89 Telef. N. 4467 LISBOA
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

A Companhia do Norte acaba de crear um Serviço de Estudos Economicos, que tem por missão informar sobre as orientações economicas de c. de ferro, de forma a mais amplamente industrializar a sua exploração, libertando-a ao mesmo tempo da tutela do Estado.

ITÁLIA

O Governo italiano autorizou os trabalhos para a construção do Caminho de Ferro Genova-Serravalle-Scrivia.

O decreto dispõe que parte da soma necessária ás obras, no valor de 100.000.000 de liras, será fornecida pela Caixa de Depósitos e Empréstimos, em quotas parceladas, segundo as requisições do Ministério das Finanças, estabelecidas de acordo com o Ministério das Obras Publicas.

ALEMANHA

Mais de metade das vinte fabricas construtoras de locomotivas e que antes da guerra ocupavam perto de 35.000 operarios, fecharam agora as suas portas por falta de encomendas.

INGLATERRA

As coimpanhias ferroviarias Midland Scottish e London Northwestern Railway, concluiram um acordo, afim de

evitar a concorrência entre as mesmas. Em virtude do convenio, as duas empresas reunirão as receitas produzidas em determinadas zonas onde existe competição, sendo distribuidos os lucros entre elas de acordo com os balanços de 1928, 1929 e 1930.

Os directores das duas companhias acreditam que, em virtude do plano, que começou a vigorar a 10 do mez passado obter-se-hão grandes economias das quais o publico terá vantagens por diversas formas.

— O comboio de Londres a Swindon conquistou para Inglaterra o *record* da velocidade em caminho de ferro, percorrendo aquele trajecto em 56 minutos e 47 segundos a uma velocidade de 130,km.690 à hora.

BRASIL

Segundo noticias recebidas da Bahia o ministro da Viação, que ali se acha ainda em tratamento resolveu rescindir o contrato com a Companhia Ferroviaria Este Brasileiro, atendendo ao que apurou relativamente á execução de algumas clausulas.

Antes dessa resolução o sr. ministro ouviu diversos tecnicos e juristas.

ESTE NUMERO FOI VISÁDO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



APARELHOS DE VIA

KRUPP

Fornecemos todos os aparelhos e peças para vias férreas na mais perfeita construção, como:

Aparelhos de mudança da via em todos os feitios.

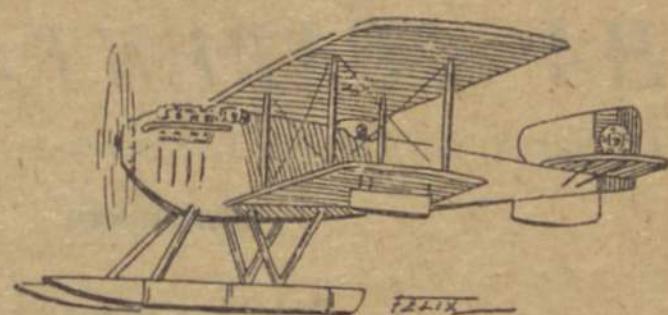
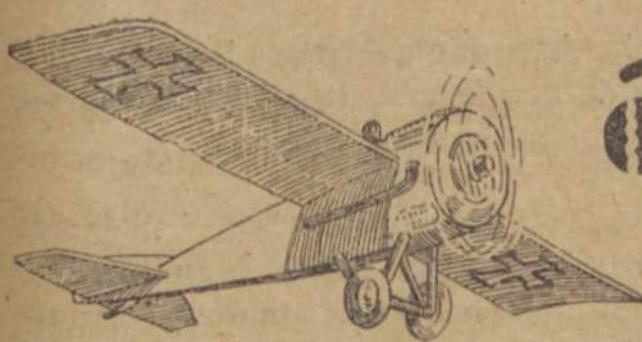
Agulhas, tambem de aço especial.

Cróximas, tambem de aço vasado ou de aço manganez durissimo.

Placas giratórias até ás maiores cargas, para vagons, locomotivas, guindastes ro-lantes etc.

Peçam orçamentos á **AGENCIA KRUPP, Cudell & Weltzien, L.^{da}, LISBOA**, Rua de São

Paulo, 117-121 — Telefone 23938. Telegramas: «Kruppagent»



AVIACÃO

MAQUINAS DE GUERRA

OS PORTA-AVIÕES

E A DESTRUÇÃO DA NOVA BABILONIA

A TRAVEZ dos séculos, no galgar dos anos, as maquinas de guerra — na terra e no mar — tem sofrido uma constante modificação.

A imaginação dos homens não pára. A vertigem do pensamento — esse fogo dos Deuses posto dispersamente em cada um — não conhece um termínio. E' maré avassalante, catadupa raiosa, encapelada, sempre crescente, esfomeada de espaço...

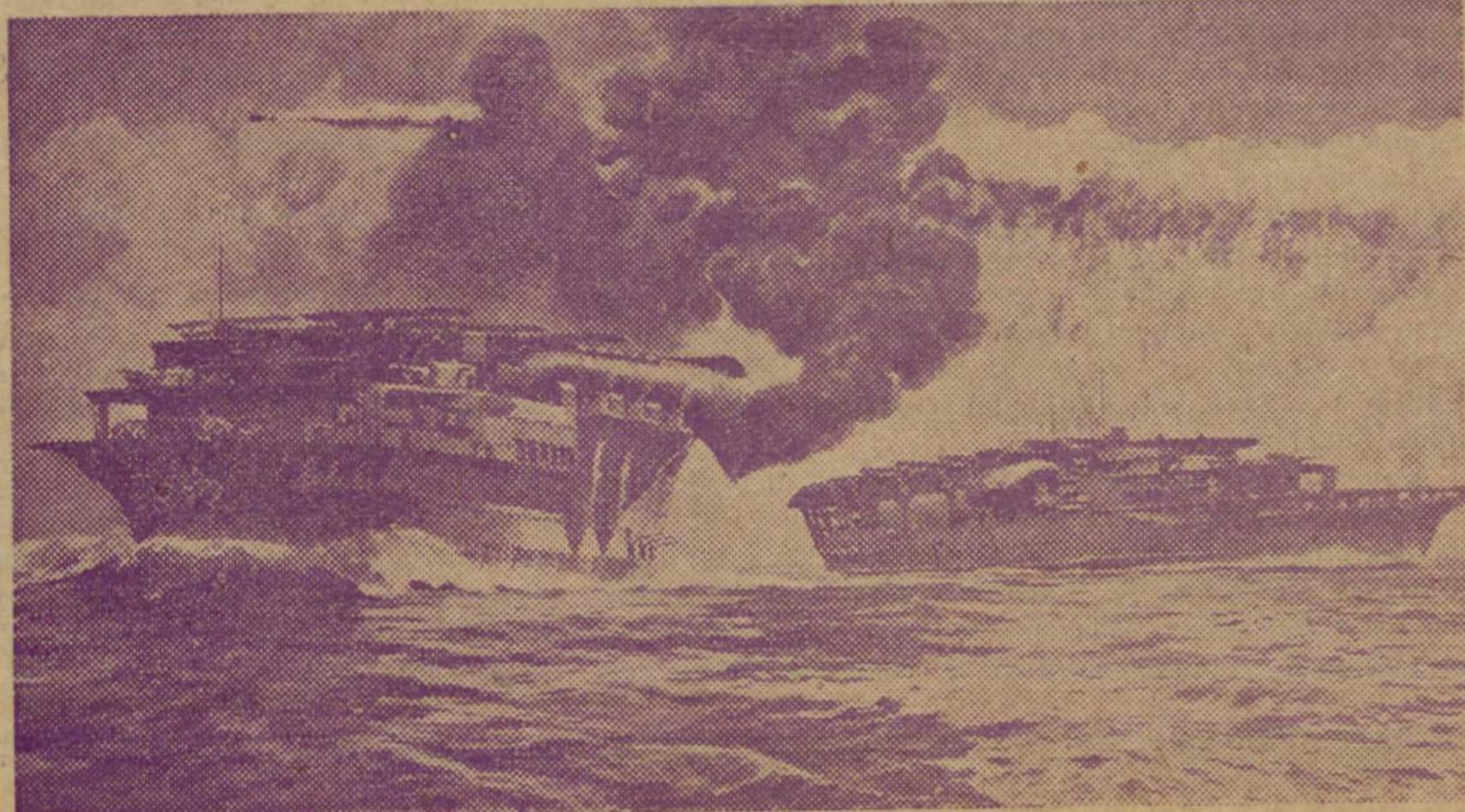
Ha muitos séculos os barcos guerreiros — dos gregos e carthaginezes, para não ir mais longe — eram frageis bateis comparados aos colossos de hoje. Eram de madeiras preciosos (como as romanas galeras do Calígula), com bronzes engastados.. Suas velas de purpura serviam, para com ventos amigos, serem impelidas, ajudadas pelos braços fortes dos escravos condenados ás galés... Mas não se afoitavam para muito longe dos litoraes.

E quando havia lucta, as armas de combate eram as lanças, e as picas, os gladios e os chuços ..

Era na abordagem que melhor se vencia ou que entre cachões de sangue se era derrotado...

Mas rodaram os séculos. As armas antigas foram substituidas pelas primeiras peças de artilharia que vomitavam grandes bolas de ferro que iam abrir brecha nas amuradas e torres das naus de peleja. Estas já se afoitavam para mais adentro dos mares, desses mares que caravelas tinham pouco antes devassado.

Vieram depois as galeras, as corvetas e sempre acompanhando a vertigem do pensamento humano, os primeiros barcos de costado revestido com cha-



Exercícios de porta-aviões no Oceano Pacífico

pas de ferro. Tempos passados surgem as primeiras maquinas a vapor substituindo em parte o velame.

E depois, só as maquinas. Primeiro a carvão, mais tarde a oleos e agora electricas...

E as maquinas de guerra também se modificaram. Os velhos canhões de morrão foram para os museus dormir um sono de poeira e de esquecimento. Novos engenhos, novas balísticas, outras maravilhas invenções do homem...

Até que presentemente temos — a par dos grandes paquetes, dessas cidades fluctuantes, cosmopolitas e ciclopicas — os porta-aviões, dos quais a nossa gravura é um exemplo, engenhos formidaveis, campos de aviação que se transportam pelos mares em fóra, gigantes de aço que levam nos tombadiłhos muitas dezenas de areoplanos de combate, promptos para a destruição apocalíptica de cidades, de fabricas e de vidas...

E a imaginação dos homens não pára, mesmo quando se trata de matar...

Tanto assim que o proprio S. João, em Patmos, teve — e escreveu-a — essa visão extraordinaria da nova Babilonia...

A. F. G.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Agosto de 1892)

Boletim financeiro

Paris, 12 de Agosto.

A Bolsa mantem-se em boas condições e atravessa a crise estival com uma verdadeira firmeza.

Demais, basta lançar um golpe de vista sobre a cotação para ver que o 3% não teve sequer um momento de enfraquecimento desde há um mez. elevando-se o curso de 98,50 até o de 99,50.

Pode-se-lhe evidentemente acusar falta de actividade, por não obter senão um mercado muito restricte; mas a quem atribuir essa falta senão ao sol, que é muito quente, e às férias, que arrastam toda a gente para longe da Bolsa, para a espalhar por toda a parte sobre as costas da Normandia ou da Bretanha?

Em summa, é preciso ainda considerarmo-nos felizes pela facilidade com que a nossa venda se tem pedido conservar tão evada cotação com os negócios tão fracos.

Nas cotações dos fundos estrangeiros devemos notar em primeiro logar a alta surprehendente do italiano de 89,50 a 90,75, em consequencia da noticia de que M. Grimaldi vai realizar a emissão de bonds septenarios para liquidação da dívida fluctuante.

A operação, efectuada em Londres, poria á disposição do ministro do tesouro uma somma importante em valores, de que que elle se poderia servir utilmente para manter a taxa do cambio. Havia idéa de transforamar esses bonds septenarios em dívida consolidada, mas um tal protecto não exclui a intervenção do poder executivo; o assentimento do par-

lamento seria necessário. As notícias transmittidas n'este sentido, e reproduzidas de boa fé, não teem, portanto, nenhuma apparencia de verosimilhança.

Quem viver, verá!

O Exterior retomou mais d'um ponto a 63.75 fr., devido aos projectos do governo hespanhol sobre a questão das finanças de Cuba, que determinam as condições em que será retirado da circulação o papel-moeda d'aquelle ilha, com uma taxa, em todo o caso, muito remuneradora para as pessoas previdentes e bem informadas, que abarcaram ou monopolisaram a maior parte d'esse papel, durante cerca de dois annos, em Cuba e em Barcelona.

O Egypto conserva-se a 98,40. A victoria de M. Gladstone fizera crêr primeiro que a Inglaterra renunciaria á ocupacão de Egypto, mas é sabido de longa data que o leão britannico onde deita a pata, ahi fica.

Os fundos russos conservam-sé firmes.

Falla-se aqui de uma grande loteria franco-russa, que o governo francez organisaria para beneficiar os povos que sofreram com o cholera. Conta-se com um sucesso grandioso.

O Poncier, que tinha baixado a 1.045, elevou-se de repente a 1.115. O Banco de França cota a 4,200 e o de París a 680. Um pouco mais de actividade para os valores de credito.

O Suez está melhor a 276. com muito boas receitas. O Panamá tornou a subir a 25 e 26 francos. Assegura-se que dentro em pouco se organisará uma sociedade para retomar energicamente e activar os trabalhos do canal.

Os cursos das ações e das obrigações das nossas grandes companhias de caminhos de ferro regulam pelos das nossas rendas. Para a primeira semana de julho, as receitas, no conjunto das rôdes das seis grandes companhias aumentaram em 229:000 fr. O aumento total, desde o 1.º de janeiro, é de 1.829:000 fr. A reforma das tarifas em nada influiu, como se vê dos productos das rendas:

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

(Continuação)

Foi com alegria aceite a oferta e feita nomeação das restantes praças. Tudo se preparou durante o dia para a batalha que se previa valente, dados os valorosos elementos de ataque. Garantia-se, em absoluto uma vitória real e assim se satisfazia a ordem e o gosto do comandante de Brigada, o saudoso marechal Gomes da Costa, nesse tempo general graduado, se não estamos em erro.

A força total era composta de

oitenta homens, uma grande parte voluntários.

Depois de constituída a força comandada pelo então alferes Pessoa e sargentos graduados Lunet e Carlos Rodrigues, este, simpatica figura e valente guerreiro, procederam os mesmos ao necessário estudo de terreno e da forma de assalto, que se efectuou ás vinte e quatro horas de 18 de Setembro de 1917.

A tarde parecia triste e melancólica, fazendo-nos desconfiar o irrequieto «visinho», que naquele dia se mostrava tranquilo.

E avisada a artilharia que nos apoiava, para ao primeiro sinal combinado fazer fogo de «barragem» ás trincheiras de comunicação do inimigo, para não deixar guarnecer a sua primeira linha, tudo se preparava para saltar o parapeito.

Assim foi, saltaram e tudo estava a postos para o combate que estava marcado para a meia noite em ponto.

O 166, antes de partir entregara a um camarada conterraneo, além de varias cartas para a família, uma moeda de 10 tostões e uma nota de

cinco francos, e ainda um bilhete que resava assim:

Zé...

«Certamente que não morro. Tenho fé em Deus. Mas, se alguma cousa me acontecer, e se tiveres a feliz sorte de voltares á nossa terra, entregas isto a minha mulher e diz-lhe que tenha muito cuidado com o nosso filhinho. Olha: dá também muitos abraços aos meus pais e ao José do Cazal.»

Durante algum tempo esteve o 166 metido dentro do abrigo, tendo feito sobre um «saco de terra» um pequeno altar, em cima do qual colocou a fotografia da mulher e do filho. De joelhos em terra implorou a Deus que não fosse aquele o seu ultimo dia.

Às 11 horas iniciavam-se os preparativos do «raid». Os sargentos e os soldados, enchiham os sacos de terra de granadas de mão, os quaes levavam ás costas, além da espingarda, 200 cartuchos e duas máscaras para os gazes.

Ao soar a meia noite, o comandante do «raid» dava o sinal do

O Norte faz 1.880 fr. O Lyon inscreve-se com 1.523 fr. O Leste fecha a 920 fr. O Orleans cota a 1.580 fr. O Oeste faz 1.080 fr. O Meio-Dia conserva-se a 1.305 fr.

G. Pessard.

Linhos Portuguesas

Linha do Pungue. — Os empreiteiros a quem foi encarregada a construção d'esta linha não são os srs. Royce & C.^a de Capetown, como dissesam alguns collegas, mas os sr. Pauling & C.^a, sendo encarregado da construção o sr. Lawley.

A emissão de 250.000 libras já está realizada, sendo os títulos de 25, 50, 100 e 1000 libras.

O pessoal e material para a construção ja deve ter partido, segundo cartas de Londres que asseguravam que a partida se effectuaria até o fim da semana ultima.

A largura da via é de 60 centimetros.

O empreiteiro terá a penalidade de 10.000 libras se a linha não estiver concluida até fim d'este anno.

Os directores da companhia do caminho de ferro ficaram sendo os srs. Alfredo Beit, marquez de Fontes, Rochfort Maguire, C. Algerum Moreing, R. Kinriscsen e Henry Van Laun.

Linha Urbana do Porto. — Segundo refere a *Voz Pública*, do Porto, este importantíssimo melhoramento, que desde fevereiro e durante alguns meses, deu tantas esperanças, pela proposta que foi apresentada ao governo, parece que vae ter dentro de alguns dias uma solução favorável. Porem, é bom saber-se que o atraso na resolução do governo provém de intrigas mesquinhas.

Na egreja do convento de S. Bento da Avé-Maria funciona uma confraria, instalada ha sete ou oito annos, e que pretende agora conservar a egreja, que, attendendo-se ao

reconhecido melhoramento da estação central, bem pode funcionar em outro qualquer sitio.

Consta que a mesa da ordem elaborou um projecto em oposição ao da illustrada direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e com um requerimento ao rei, que revela uma absoluta incompetencia e ignorancia tanto de construções como de preços e de valor orçamental, pois que o signatario não é engenheiro nem conhece nada de formulas arithmeticas ou trigonometricas, embora seja versado na pharmacopeia official, pretendendo combater este grande melhoramento pelo qual o Porto tanto inspira.

Confiamos que o sr. ministro das obras publicas olhará antes ao interesse publico do que ao especial de quaesquer confrades, que nós, no seu caso, mandariamos *prégar a outra freguezia*, segundo a phrase popular.

Um caminho de ferro em projecto. — Dizem de Monsão : Que a convite da empreza concessionaria do caminho de ferro americano, com tracção a vapor, entre Valença, Monsão e Melgaço, se realizou no theatro Camões, d'aquelle villa, uma reunião preparatoria, a que presidiu o engenheiro da mesma empreza, sr. Dias Silva. Depois d'este cavalheiro expor os fins da reunião, apresentou uma lista de individuos que deviam ser nomeados para principiar os trabalhos e tratar de angariar subscriptores para se completar o capital preciso para a construção immediata da linha.

A commissão ficou composta dos srs. João Evangelista de Sá, Manuel de Jesus Puga, rev. Antonio Fernandes d'Azevedo, Francisco José da Cunha Guimarães e rev. José Caetano Esteves.

Esta empreza, se levar a efecto o seu projecto, vae realizar o maior e mais importante melhoramento que os povos do alto Minho pôdem desejar. Oxalá, pois, que não fique frustrado tanto trabalho como o que esta empreza tem tido.

S. O. S. (foguetão encarnado disparado com a pistola dos «every-lights»), e, imediatamente a nossa artilharia cortava as comunicações aos «boches», despejando metralha á farta.

E' neste momento que os valentes soldados portugueses tomam de assalto a primeira linha inimiga, entram nos abrigos e trazem o material e géneros que por lá encontraram. Todavia, uma metralhadora alemã não cessava de cortar a frente, dizimando a companhia que tão valentemente se havia defrontado.

O valente grupo de granadeiros comandados pelo C. R. arrancaram a metralhadora que repentinamente se calara e trouxeram-na como «souvenir» da primeira linha «boche».

O peor foi a artilharia cessar o fogo, não protegendo a retirada áquele punhado de bravos rapazes, o que serviu para de novo o inimigo reocupar o seu lugar, ferindo de morte aqueles que anciosamente procuravam atingir a nossa primeira linha, para poderem pôr-se a salvo e dar o ai de salvação.

Começaram chegando as primeiras praças. Quasi todos estavam fe-

ridos, alguns dos quaes mortalmente.

Chegam a seguir mais praças, e só duas horas depois chegam os graduados, que dificilmente puderam atingir a nossa primeira linha, em virtude do sitio que atravessavam ser imensamente batido por uma metralhadora pesada.

Faltavam bastantes homens dos que tinham partido para o infeliz «raids», alem dos sargentos graduados, que não havia maneira de chegarem.

A maioria dos que regressavam iam caminhando para o Posto de Socorros.

Passaram-se três, quatro, cinco e seis horas e o grupo valente dos granadeiros não aparecia. Por ultimo apareceram bem feridos os pobres sargentos que valentemente se haviam batido. (1)

Sentiam-se gemidos na «Terra de Ninguem».

Alta madrugada ouvia-se um

Unicamente o sargento Carlos Rodrigues foi condecorado com a Cruz de Guerra, mas diga-se em abono da justiça, que o Lunet também a mereceu, assim como algumas praças que rijamente se bateram.

aflitivo gemido. Mas, por mais buscas arriscadas que as praças fizessem, não foi possível conseguir encontrar nem mortos nem feridos.

Esperou-se pelo alvorecer e já nem os gemidos se ouviam. Foi hasteada uma bandeira, especie de bandeira de paz, feita com um lenço e foram os maqueiros vêr se encontravam os nossos homens.

Apareceram alguns mortos, que estavam metidos naqueles poços abertos pela metralha, cheios de agua que nos dava bem pela cintura, juntamente com bocados de ferros velhos, rolos de arame que atiravam lá para dentro, para não massacramos tanto aquela desgraçada soldadesca, e tambem porque, confessamos, nos dava muito trabalho e se tornava deveras perigoso.

Caido nos arames, banhado de sangue, tendo ainda a seu lado o saco com as granadas de mão, das quaes só havia gasto umas quatro, lá estava caído, na Terra de Ninguem, a exalar o ultimo suspiro, o valente 166. E de olhos amortecidos, ao clarão dos «every lights»,

(Continua)

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Aguas Termais — Devemos preferir as aguas nacionais, não só por patriotismo, mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfa'ates — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico atiado ao melhor preço.

Hoteis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Insecticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.^o.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de bona qualidade.

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a — Madri-
ras. — Praia do Ribatejo.

Material em cimento — As pontes e manilhas de cimento armado preferidas pelo público são as da Sociedade Portuguesa «CAVAN» — R. Pascoal de Melo, 89. Telef. N. 4667.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Augusto d'Esaguy — Clínica Médica
Consultório: Rua do Mundo, 84-2.^o — Residen-
cia: Av. da Republica, 55, r/c.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia ba-
rata, comoda e de bom gosto,

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R.
do Corpo Santo, 47, 1.^o, Lisboa — R. dos In-
glezes, 28, 1.^o. — Porto.

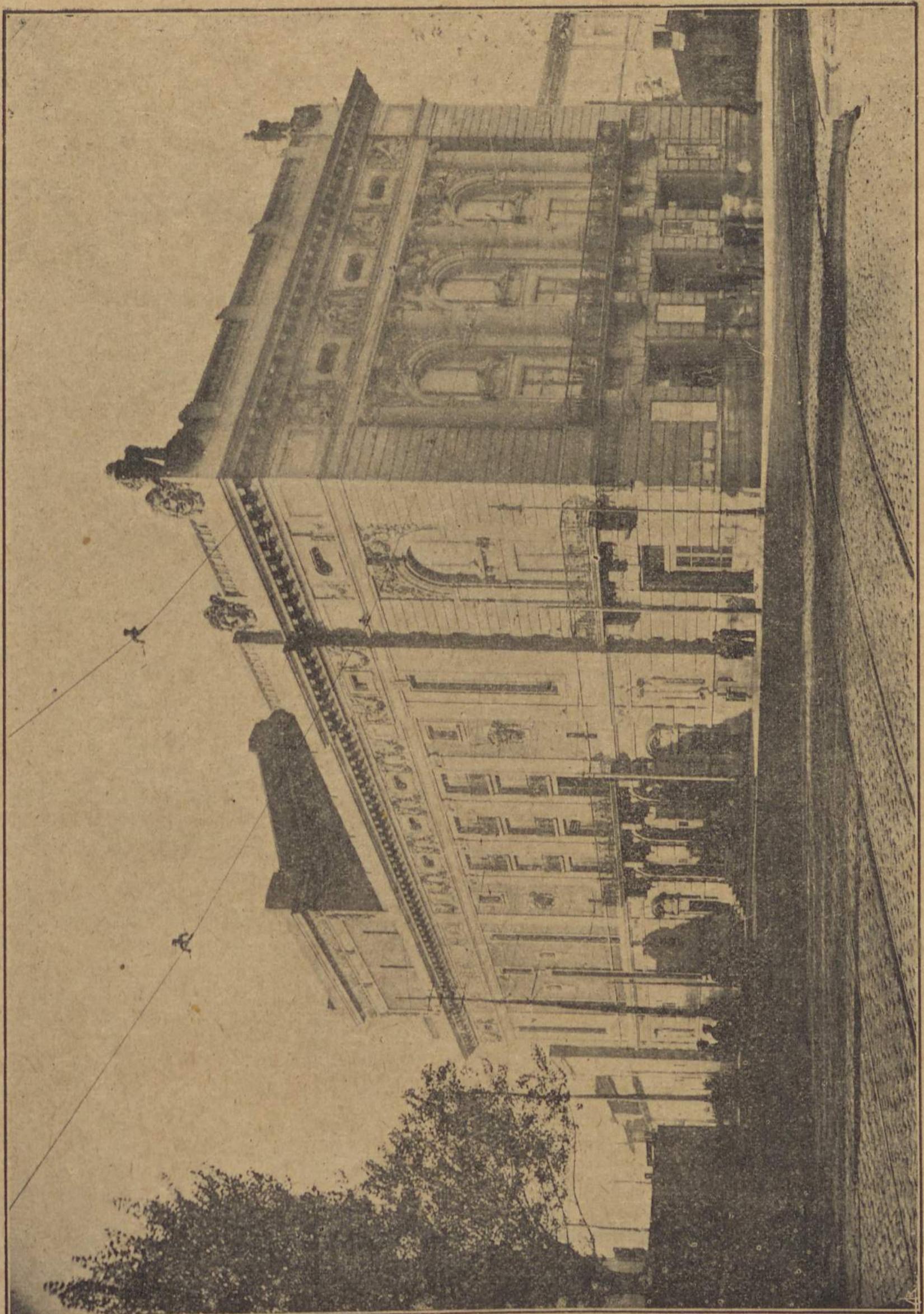
Marcas e Patentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anun-
ciada, 11 e 12 — Lisboa.



PORUTO — TEATRO S. JOÃO