

# 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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 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 página: 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.<sup>a</sup>  
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.<sup>o</sup> D. Ga-  
bril Urigüen. — Noticias várias. — A Sinfonia da  
Via Ferrea. — A competencia entre a Estrada e o  
Carril, por CARLOS MENDES DA COSTA. —  
Figuras do dia. — Ecos & Comentarios, por SABEL.  
Parte Oficial. — A' Tabela, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO  
FERREIRA. — Os nossos mortos. — Monumentos  
Nacionais. — O que todos devem saber. — Linhas  
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

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA ( ) ps. <sup>as</sup>	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup>	100
AFRICA ( ) . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrasados. . . . .	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º  
Telefone **PBX 2 0158**  
**DIRECÇÃO 2 7520**

# AVELINO DE ALMEIDA

ANTES de partir para França no Corpo Expedicionário Português, colaborei como reporter num modesto jornal que tinha por nome «A Pateada», onde trabalharam Luiz Montes, Carlos Costa e Carlos d'Almeida. Ali escrevi umas desengraçadas crônicas que hoje nem as posso lêr, e, fiz versos de pé quebrado que agradaram ás meninas da epoca que frequentavam os teatros e salões onde o jornal se distribuía, 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 noticia até á entrevista politica 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 tendencia para o jornalismo. Depois passei a rever as sessões do parlamento e assim aprendi tambem alguma coisa do difficil 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 discipulos 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 tambem 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

DA

## RHODESIA

A

## WALFISH-BAY

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> LOPES GALVÃO*(Continuação do numero anterior)*

Não levou o sr. Jeffares instruções quanto a inclinação dos traneis 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, emquanto 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 construida, do Sudoeste alemão está em pessimas condições. Vinte e cinco milímetros por metro são declives vulgares nela. Mas a linha de Benguela tem tambem a cremalheira de S. Pedro que ha-de constituir sempre o ponto fraco da exploração, emquanto a Companhia se não resolver a elimina-lo, o que é possivel, como os estudos do falecido engenheiro Costa Serrão comprovaram.

## DELINEAMENTO 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 efeito dividiu o trajecto em 4 zonas a saber:

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

troço de Erstrust a Sandfontein;  
troço de Saudfontein 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 Botletle 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 construcção deve ser coisa seria. E por isso preconisa a sua exploração previa por meio de poços artesianos 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 kilometros de Botletle 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 caracteriscas 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 póde 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 construcção, apresentou o Sr. Jeffares a seguinte estimativa:

De Matetzi á fronteira oeste da Rhodesia (88 km.) . . . . .	£	223.618
Atravez de Becuanalandia (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 accetivel.

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 construcção da linha anda por 123.100 toneladas, das quais se destinam 590 para a ponte do Botletle 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.<sup>a</sup>—Constituição de uma brigada de estudos formada por um engenheiro chefe, um agronomo e um geologo.
- 2.<sup>a</sup>—Estudo sobre a carta, embora imperfeita, da região, do trajecto provavel, em presença dos objectivos a atingir.
- 3.<sup>a</sup>—Estabelecimento de depositos de abastecimento ao longo desse trajecto provavel, em vista de a região ser deserta.
- 4.<sup>a</sup>—Exploração da região a atravessar, numa vasta zona, para se apreciar das condições de ordem tecnica e de ordem economica que oferecia ao empreendimento
- 5.<sup>a</sup>—Fixação do traçado, no seu delineamento geral, feito a teodolito. Determinação das suas características tecnicas.
- 6.<sup>a</sup>—Organisação duma estimativa de custo, baseada no que o Engenheiro viu.
- 7.<sup>a</sup>—Avaliação do trafego provavel tendo em atenção: as condições economicas 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 repartição 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 Mendonça e Costa* ao arruamento novo, existente entre a rua Carvalho Araújo, rua actor Vale, travessa das Baldracas e rua dr. Oliveira Ramos.

Justa homenagem que lhe foi prestada, pois o nosso choral director, mantendo-se no estreito circulo, sereno, socegado, sempre foi propenso ao estudo e ao desenvolvimento dos seus planos de acção energica refletida.

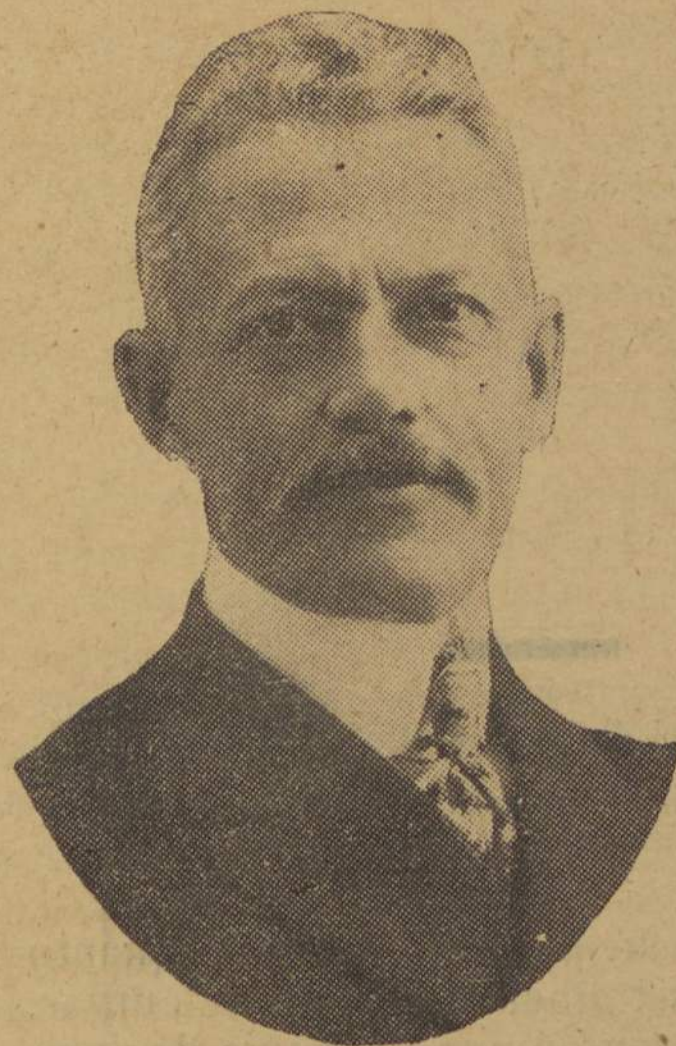
O seu senso pratico e as suas extraordinárias qualidades de trabalho, revelam-se não só na situação folgada que soube criar para a sua vida, mas tambem na maneira como fundou, orientou e fez viver, durante 33 anos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a Sociedade Propaganda de Portugal, de que foi fundador.

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 duma 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 relatorios do Geologo e do Agronomo, ficaram os governos interessados — os das Rhodesias; o de Becuanalandia e o do Sudoeste alemão, habilitado a tomar uma decisão quando as circunstancias financeiras o permitam.

Tal foi o objectivo de estudo empreendido 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

É este o titulo duma entrevista ultimamente concedida ao «Diario de Noticias» pelo engenheiro sr. Carlos Santos, presidente da Direcção da Camara Sindical dos Comerciantes de Automoveis e industrias Anexas de Lisboa.

O sr. Carlos Santos é justamente considerado um engenheiro distinto, que além da sua profissão, se dedica tambem ao comercio de automoveis, não sendo por isso de estranhar, que S. Ex.<sup>a</sup> defenda os interesses de todos os que exploram este comercio e industria. Não deve, porém, causar a mais pequena surpresa, seja a quem fôr, que aqueles que teem 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 companhias 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 ultimo, 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 tambem dois delegados por parte dos industriais de camionagem e mais ainda o engenheiro sr. Carlos Santos, como representante dos comerciantes de automoveis.

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

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

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

Dadas estas explicações, vou analisar 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 automoveis, visto que os seus sonhos doirados desde ha muito, é ser o caminho de ferro substituido pela camionagem, para que a importação de automoveis se faça em larga escala, no interesse principal daqueles que os vendem, e em prejuizo da Nação, por estar plenamente demonstrado, que o desenvolvimento em demasia do automobilismo, arrasta os povos para uma catastrophe 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 camionetes, nas estradas paralelas ás suas linhas. Nas restantes estradas do país, é o proprio caminho de ferro que deseja a sua cooperação, como se prova com os inumeros contratos existentes entre as empresas de camionetes e as companhias 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 incontestavel direito, as muitas centenas de milhares de contos gastos, em beneficio publico.

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 automoveis, oficinas, garages e direitos de importação sobre peças sobressalentes e acessórios, querendo com estes numeros 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 publico. 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 importancia se refere aos



percursos sobre 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 concorrência 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.

«Também 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> também, que é o público que paga os impostos que sobrecarregam o automobilismo?

Afirma também s. ex.<sup>a</sup>, que 9,7 % da importancia que rende o imposto ferroviário, reverte para melhoramentos nos próprios caminhos de ferro.

S. Ex.<sup>a</sup> 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 também S. Ex.<sup>a</sup> 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 sobre o carvão e outros artigos importados e o que produz a contribuição industrial, imposto sobre aplicação de capitais, etc., etc.

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

Tem de se contar também, 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 também a do caminho de ferro?

Deve-se igualmente adicionar a importancia que representa o bonus de 50 e 75 % que se concede aos officiais 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 funcionarios 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.<sup>a</sup> provavelmente quiz dizer, é que na carruagem de 1.<sup>a</sup> 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 utilisou 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 colonias 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 àcêrea das bases de conjugação dos dois meios de transporte, apresentaria para resolver a questão, as duas soluções seguintes:

1.<sup>a</sup> 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



acelerado 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 vigilância 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 officiaes e sargentos do exército e da armada, quando viajarem em caminho de ferro ou em caminhetas.

Haverá alguém 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 Comércio, 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 quer, 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.

Contêm a obra pequenas peças de teatro, mais graciosos que os contos, o que nos demonstra ser este 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.º Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*,  
Rua da Horta Sêca, 7-1.º Lisboa.

Na local subordinada ao titulo «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 predados, 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

**B**EM 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 hotéis.

O português, por indole, não é avêssio a deslocar-se. Pelo contrario, possui 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 alheamento do turismo nacional, residem essencialmente nas deploáveis condições em que se viaja no nosso paiz, quer 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 e-se mínimo indispensavel 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 officiais e extra-officiaes que se teem 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 teem nos seus paizes.

As dificuldades da crise economica mundial teem feito diminuir o movimento de turistas estrangeiros em todos os paizes, a ponto de estarem lutando com serias dificuldades as organizações 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 accção 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 organização turistica do paiz.

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

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

E' indispensavel que se conjuguem os diferentes elementos do turismo nacional para uma accção 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 — veio 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 kilometros 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 teem hotéis dignos desse nome. A sciencia hoteleira, então, é um mito em Portugal.

As minimas exigencias naturais dos viajantes civilizados estão em opposição com a generalidade dos modestos habitos da nossa provincia. Deficiencia de instalações, deficiencias de serviço, tudo isso apenas compensado com a tradicional bonhomia e amabilidade da nossa gente.

A questão hoteleira é posta, em regra, no seguinte dilema: «Não ha hotéis, por que não ha hospedes». A verdade deve estar na inversa.

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

O turismo carece, portanto, de uma escola hoteleira. Em seguida da respectiva organização capitalista, de uma orientação superior que metodise a extensão do desenvolvimento necessario e coadjuve o melhoramento e transformação dos hotéis 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 officiaes.

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



Exemplos de outros paizes mostram os beneficios que resultam de uma boa organização hoteleira e de turismo.

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

O aproveitamento das belezas naturais, tornando comodo o seu acesso e adaptando-as a ponto agradável de visita e demora de quem lá vae, estradas marginando os rios ou estendendo-se à beira-mar na magnificente beleza das nossas costas, demonstrações de musica e dansas regionais, campos de jogos, diversões compatíveis com a importancia das terras, limpeza e aceio das ruas boa cozinha típica em suma tudo o que possa produzir no visitante uma agradável impressão reflectindo-se nos comentarios 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 paiz.

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 rejubilará ao presenciar os encantos inumeros da nossa terra, de tanta beleza que poucos se lhe igualem.

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 varios sentidos.

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



## Viagens e transportes

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

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



## Eng.º D. GABRIEL URIGÜEN

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 presado amigo e colaborador sr. D. Gabriel Urigüen, illustre engenheiro do serviço de Movimento da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, que depois regressará a Madrid.

Não viaje 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 centenario da descoberta ou colonização daquele arquipelago. 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 Araujo e áqueles que, com ele tomaram parte na luta.

N'uma das noites da semana do centenario, o secretario 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 vulcanicas das ilhas do arquipelago. A conferência será acompanhada de projecções luminosas.

Nos dias 27, 28 e 29, realizam-se em todas as ilhas as festas comemorativas do V Centenario. Em Angra do Heroismo as festas constam do seguinte programa: dia 27, sessão comemorativa no salão nobre da Camara Municipal, e iluminações; dia 28, inauguração do padrão comemorativo no Pico da Cruzinha, missa campal, exposição de produtos regionais, iluminações 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, iluminações e concertos musicais.

Será publicado um numero único duma revista ilustrada e distribuir-se-ão subsidios 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 mezes 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 industria ingrata e de pequenos recursos. A sua idea é portanto benemerita e deve ser apoiada e defendida por todos aqueles que habitam e frequentam Vale de Lobos.

A sua inauguração efectuou-se em 30 do mez passado, e a ella assistiram muitas senhoras de Algueirão, Meleças e Sabugo, subindo à scena a peça em um acto «O ultimo dia do condenado», episódio dramático da autoria do nosso director Sr. Carlos d'Ornellas.

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

O acto de variedades foi apreciadissimo, 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 animadissimo 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 mez 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 Simplício; 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 varios oradores enaltecendo o valor da obra, para a qual já há oferta em principio, pela Camara Municipal do Barreiro, do necessário terreno.

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





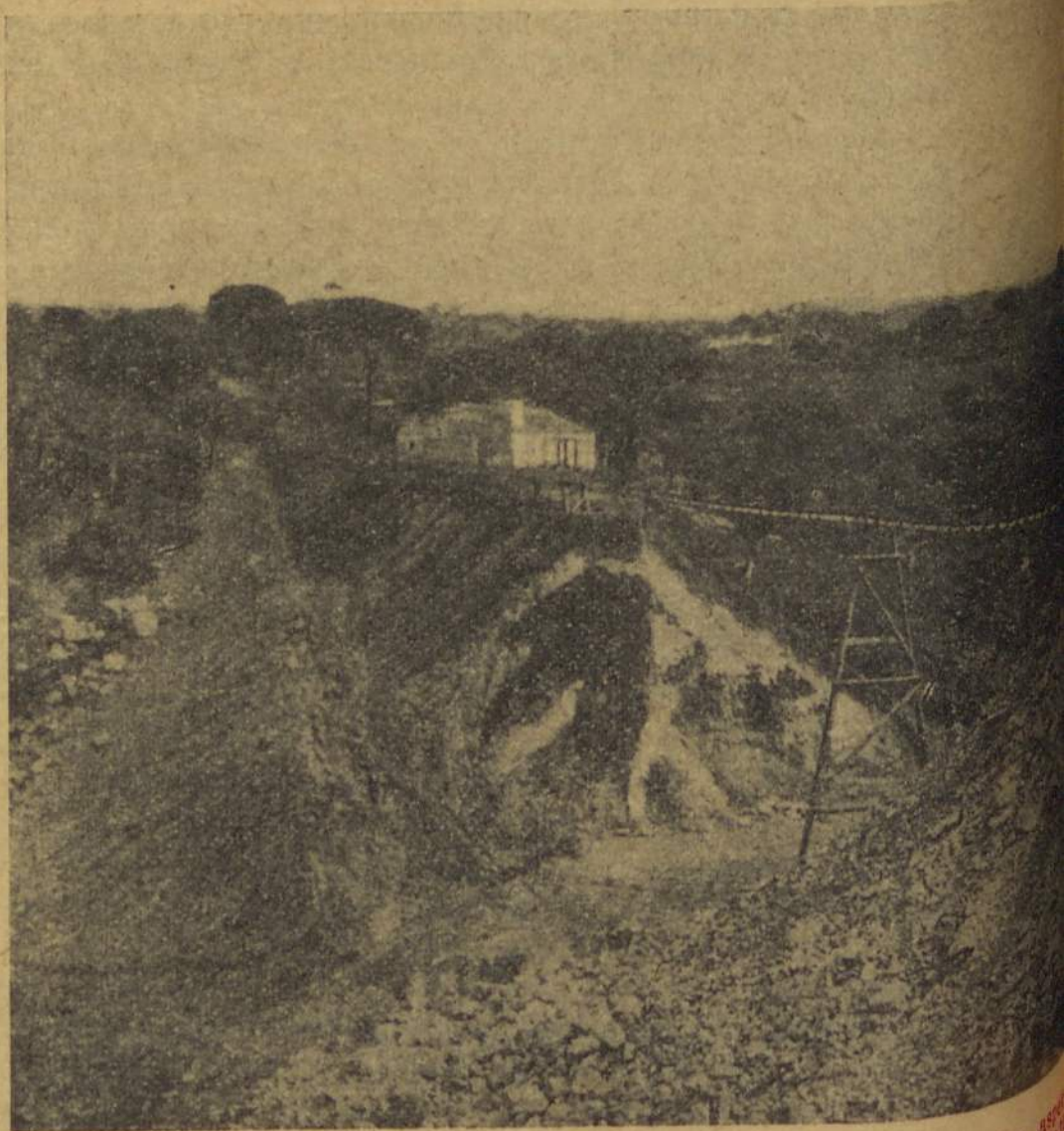
# COMO SE TRABALHA EM PORTO A SINFONIA DA VIA F

**S**ÃO já longínquos 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 chulipas 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 luta contra a estrada — nessa luta

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

Não falaremos no trabalho estupendo, ciclopico,



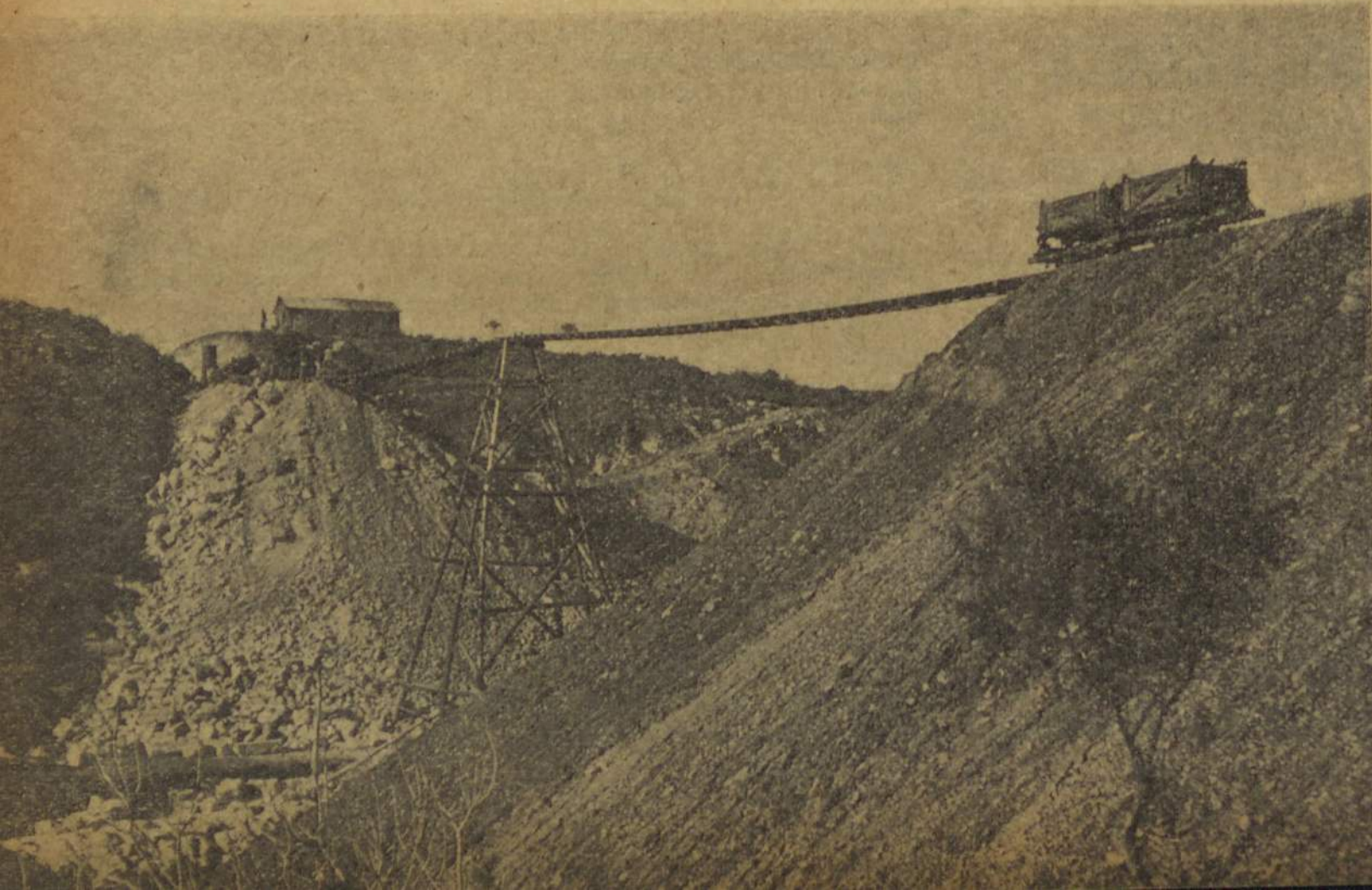
Um aspecto da execução da via férrea

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 necessario, a energia que se gasta e os enormes ca-

Execução de terreplanagens





# UGAL FERREA

pitaes que se empre-  
gam para que um com-  
boio possa passar.

A influencia do



ex-  
cavação  
de Sines

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

E era só um comboio de via-reduzida, que transportava carvão... Em breve a referida empresa mineira se viu obrigada a fazer transportes de mercadorias. E tempos depois, além das mercadorias, começou a transportar passageiros.

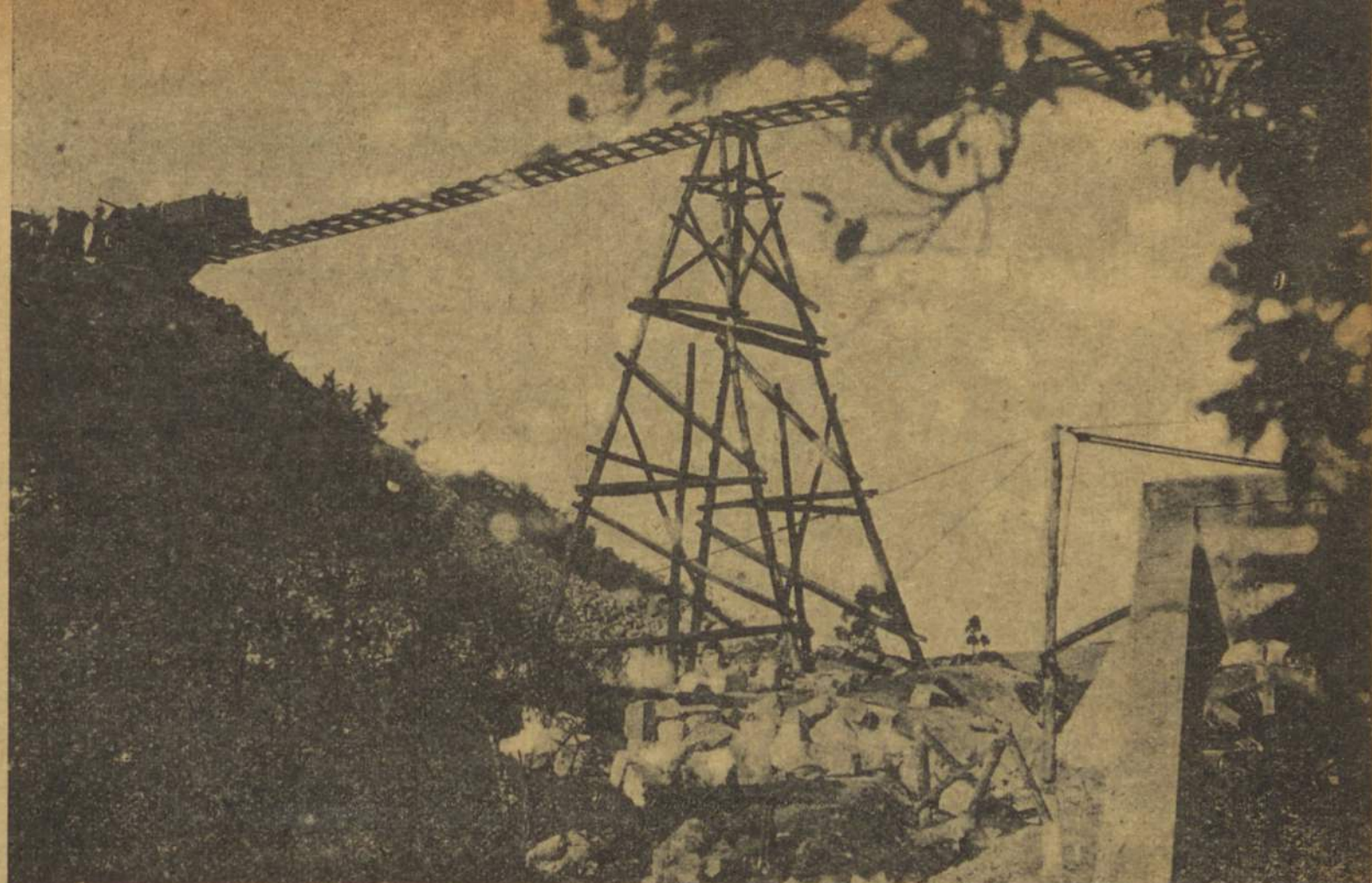
E era um comboio de via reduzida que atravessava um pinhal sem outras ligações que Batalha e Martingança...

\*

\* \*

Os leitores já pen-

Outro aspecto da execução



Outro aspecto da execução de terreplenage  
*Transversal de Sines*

comboio na civilização está de ha muito provada.

Aqui ha anos, uma empresa mineira abriu, através de um pinhal, em alguns quilómetros de extensão — entre a Batalha e a Martingança — uma via reduzida.

A pequena locomotiva puxava uns pequenos wagons que só serviam para o transporte de carvão.

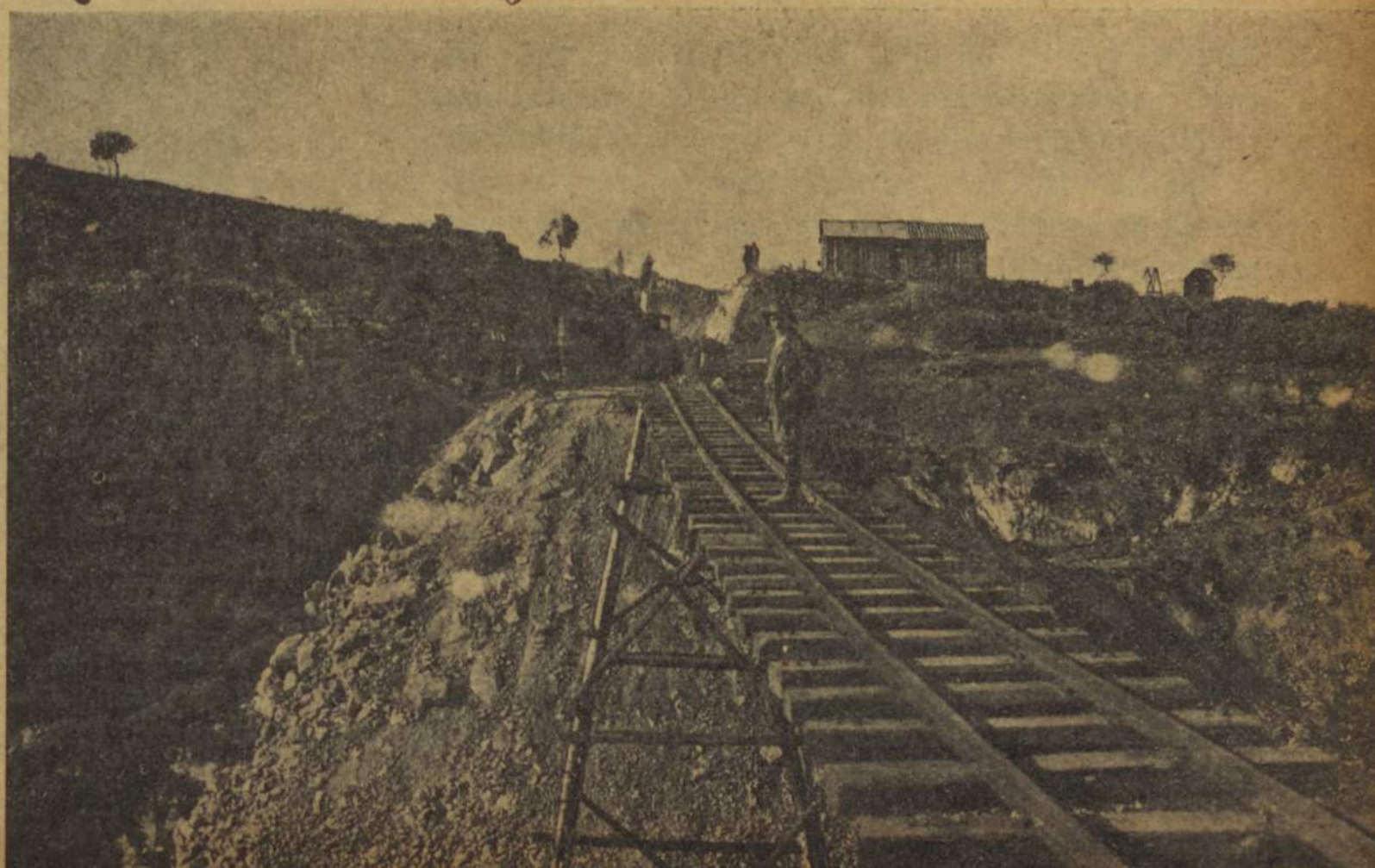
Pois foi o bastante para que as terras proximas — Brancas, Porto de Moz, S. Jorge, Cumeira, e outras, — sentissem o efeito desse melhoramento. Os comer-

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

Quando viajarem deem se ao curioso espectáculo 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 Ferro, 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 ás linhas de caminhos de ferro.

Quem friamente e sem parcialismos analisar 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 quiere isto dizer, evidentemente, que pretendamos 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 concordancia as duas indústrias, para que, não existindo luta entre elas, não haja prejuizos, que alem de affectarem as proprias empresas, affectariam também a economia nacional.

No actual estado de coisas, nem os interesses do publico são bem servidos nem as proprias 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 horarios e muitas vezes nos seus percursos a competencia da velocidade entre os variadissimos auto-cars, com intuito de agarrar os clientes que em qualquer ponto esperem transporte.

Para defendermos o caminho de ferro contra a offensiva 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 capitulo 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 difamatoria 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 louvavel e tanto mais para admirar, sempre que é feita com lealdade, opondo-se argumento contra argumento.

Outros processos não são proprios de uma revista tecnica. 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 veto sempre que esses actos sejam lesivos ao interesse e bom nome do Paiz.

Já não discordamos, porem, das entrevistas que o mesmo orgão insere, e que, apesar de disparatadas algumas opiniões, outras regista ás quais devemos com justiça dar o devido valor, principalmente por partirem de pessoas com valor e importancia 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 difficil que ambas na defesa dos proprios 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 correcção 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 intelligencia e preparação técnica, que lhe têm grangeado — através duma carreira brilhante de serviços á Pátria — a categoria de um dos mais distintos e cultos officiaes do Exército português.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não só se honra publicando esta noticia 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 official, pois, a expressão sincera e aberta das nossas felicitações.

### GENERAL AMILCAR MOTA



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

amigo sr. general Amilcar Mota, um dos mais illustres militares do nosso Exército.

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

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

Cumprimentando o sr. general Amilcar Mota, fazemos votos pelas suas rapidas melhoras.

### BRIGADEIRO AZEVEDO E CASTRO

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

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

Foi S. Ex.<sup>a</sup> quem assumiu a presidencia da Co-



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

Tem dado toda a sua intelligencia á Companhia Geral do Comercio e Criação de Gados e á Companhia Agricola e Pecuaria de Angola. Em todos estes cargos e no do Commissario Geral da Exposição Portuguesa em Sevilha a sua acção energica e disciplinada, sem deixar de ser afavel e cortez, se tem manifestado de forma a produzir os mais proficuos 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.



# 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 colonias nudistas, tão faladas, só lá vai quem quer fazer nudismo, enquanto que na Costa do Sol somos obrigados, quer queiramos quer não, a presenciar esse espectáculo 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 á 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 «maillots» de alças, dêsses «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 espectáculo que diariamente nos vemos obrigados 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 mãis 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 noutros 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 vê-se o dr. F. e mais sua família.

Bonito!

O sr. dr. Fulano e sua família mulher, filhas, filhos, primos, primas, tios 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 fraquejar 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 còbro á man'ra indecente como certas pessoas se apresentam nas praias e á falta de escrúpulos 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 gosto transcrevemos:

«O sr. Visconde do Porto da Cruz que é amigo dos seus amigos e portanto, nosso amigo, declarou em carta publicáda 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 attitude 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 attitudes radicais de aquele nosso amigo a quem lialmente pedimos que reconsidere!»

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 dêste grande politico, 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 nivel, 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 official 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 official aviador francês que a sorte não protegera, tendo trabalhado como criado num café onde fazia recados, recebendo apenas as gorjetas 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 official se encontrava naquella 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 duvida, em breve seguida pelas outras organizações ferroviárias.

## ORDENS NOVAS

EM Espanha, reuniu o Conselho de Ministros sob a presidencia do sr. Alcalá Zámora, Chefe do Estado, tendo sido aprovado um decreto que cria a «Ordem da Republica», compreendendo 20 colares e 300 grã-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 distribuidos.

Realmente era uma das medidas principais do novo Governo, tratar de inventar ordens, cruces 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 policia, nem outra qualquer pessoa.*

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

*Nem tinham que sêr 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 (assumpto 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 sonóras, por signal, não há alteração alguma à gramática—nem sequer ao ponto e virgula!

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, sôbre 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 exhibida 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 gaiunha com o fim de chamar a clientela.

O estratagema deu certo resultado conseguindo o estimado parlapatão ganhar muito dinheiro até lhe darem com a marroca que lhe rendeu uma, refinada tarefa.

Claro que... foi tudo fita...

O CONGRESSO DE GENEVRA

HOUVE 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 Justica.»

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

O presidente da delegação francesa Mr. Merliu, muito delicadamente pretendeu solucionar o conflito sem que tivesse obtido algo de resultado, apesar de empregar todos os esforços possiveis 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 attribuindo a Merlin palavras que este não pronunciára, registou que a delegação francesa se não solidarizava com Renaudel, e terminou exigindo que este ultimo apresentasse desculpas formais, ao que Renaudel 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 indisciplinada, 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 archivar.

PORTUGUESES EM VIGO

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

A questão de Vigo continua sem qualquer solução satisfatoria.

Agora as autoridades hespanholas multaram em 500 pesetas todos os lavradores hespanhoes que dessem trabalho aos portugueses pelo que alguns portugueses, 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**



# P A R T E O F I C I A L

## As tarifas ferroviárias

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

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

Aviso ao publico 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 publico 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 centenario 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 importancia 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 á 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 centenario a realizar ali pelas corporações administrativas, com começo em 15 de Agosto, fazendo-se o Governo da Republica representar nessas festas por um dos seus membros, ou por um official 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 contrario.

## A' TABELA

## XII—PLANO QUINQUENAL...

Quem não estiver obsecado por qualquer partidismo 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 politico de todas as epocas — 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 politica nova, construtiva e decretada. O facto é o facto.

Activa-se a construção de Portos...

Activam-se as obras publicas ..

Activam-se as obras de hydraulica...

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 pletoica da riqueza 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 mezes depois a hydraulica desvia a linha de agua, alcatrão-se uma estrada que o trafego não justifica... Não queremos apresentar exemplos concretos, mas apenas apontar a necessidade duma cooperação estreita entre todos os serviços de obras Publicas, a necessidade dum plano geral de fomento que impeça as umbigadas entre os varios e dispersos empreendimentos.

O plano geral de revigoroamento financeiro realizado metodicamente pelo illustre ministro das finanças serve maravilhosamente de exemplo, a esse plano de revigoroamento construtivo, especie de plano quinquenal, com directrizes fixadas, objectivos marcados, realização metodica 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 annualmente 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 Publicas olhar para esse problema em conjunto, como fazendo parte do fomento geral do paiz; é tempo de concatenar toda a obra de ressurgimento realisada e a realizar; é tempo de ligar superiormente e sob um ponto de vista panoramico 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 maxima e maxima utilização da sua intensidade criadora.

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

A R M A N D O F E R R E I R A



## OS NOSSOS MORTOS

AVELINO DE ALMEIDA

O CORPO DO BRILHANTE JORNALISTA  
FOI A ENTERRAR, EM SINTRA

Conforme em artigo de honra noticiámos, 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 mortaes do distinto jornalista foi transportado, da casa da sua residencia, para aquela ubérrima vila, numa carreta-automovel, 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, Sousa Lopes, Vasco de

Matos Sequeira, dr. Samuel Maia, Jaime Brasil, Mario 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 Junior, 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.<sup>as</sup>: D. Adelina Abranches, 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 provincias.

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 Critica Dramática e Musical, a Assistência Infantil de Santa Isabel e os srs. dr. Joaquim Manso, Pereira da Rosa, Artur Inês, etc.

No préstito encorporou-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 Publicas 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 *Diario do Governo* n.º 30, 1.ª série, de 5 de Fevereiro de 1931, referente ao acôrdo entre o Governo Português e Espanhol, acêrca das facilidades para atravessar a fronteira.

Para os cidadãos espanhóis 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 viaje sem consultar o **MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL** á venda em todas as livrarias do País:

Pontes em cimento armado para rédes electricas, semáphoros 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

**ESPAÑA** 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 companhias ferroviarias Midland Scottish e London Northwestern Railway, concluíram 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.

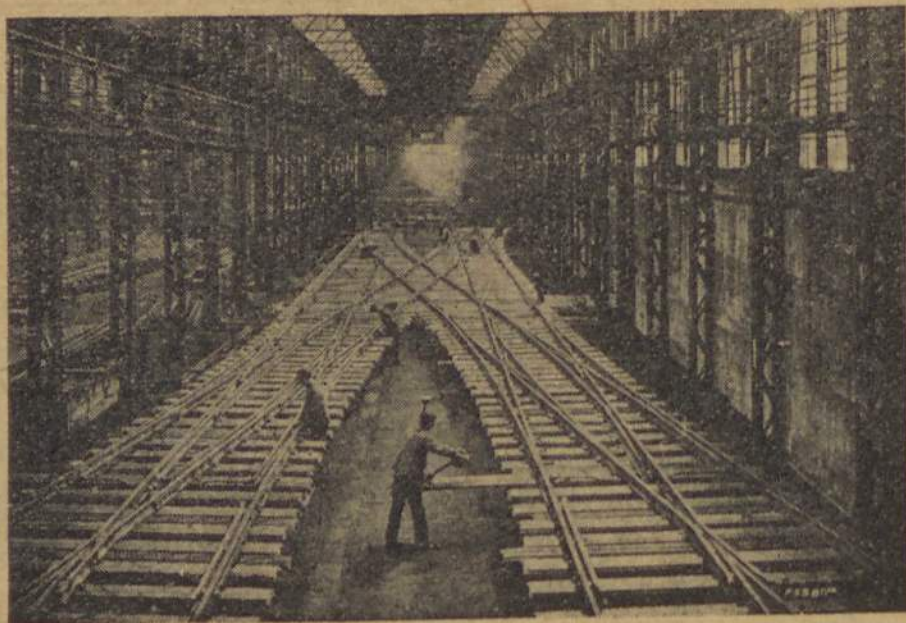
Os directores das duas companhias acreditam que, em virtude do plano, que começou a vigorar a 10 do mez passado obter-se-hão grandes economias das quais o publico terá vantagens por diversas formas.

— 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 VISADO  
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, também de aço especial.

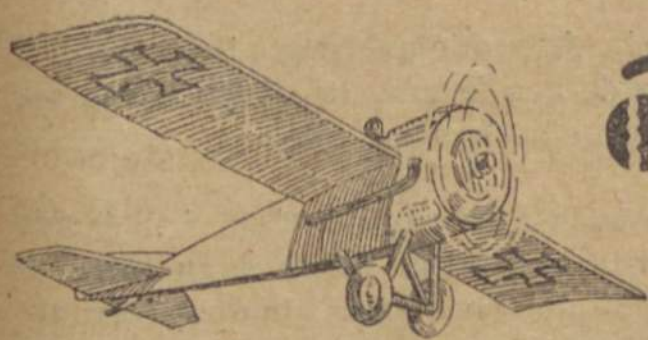
Cróximas, também de aço vasado ou de aço manganez durissimo.

Placas giratórias até ás maiores cargas, para vagon, locomotivas, guindastes rolantes etc.

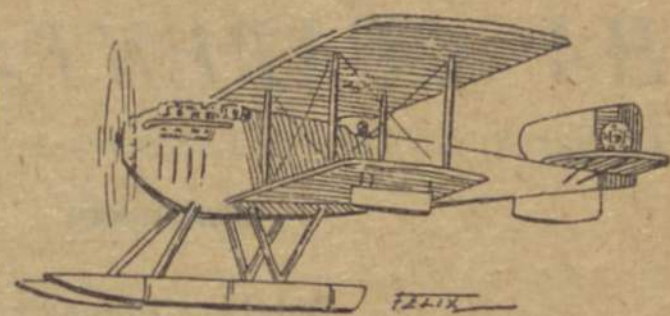
Peçam orçamentos á **AGENCIA KRUPP, Cudell & Weltzien, L.<sup>da</sup>**, LISBOA, Rua de São

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





# aviacão



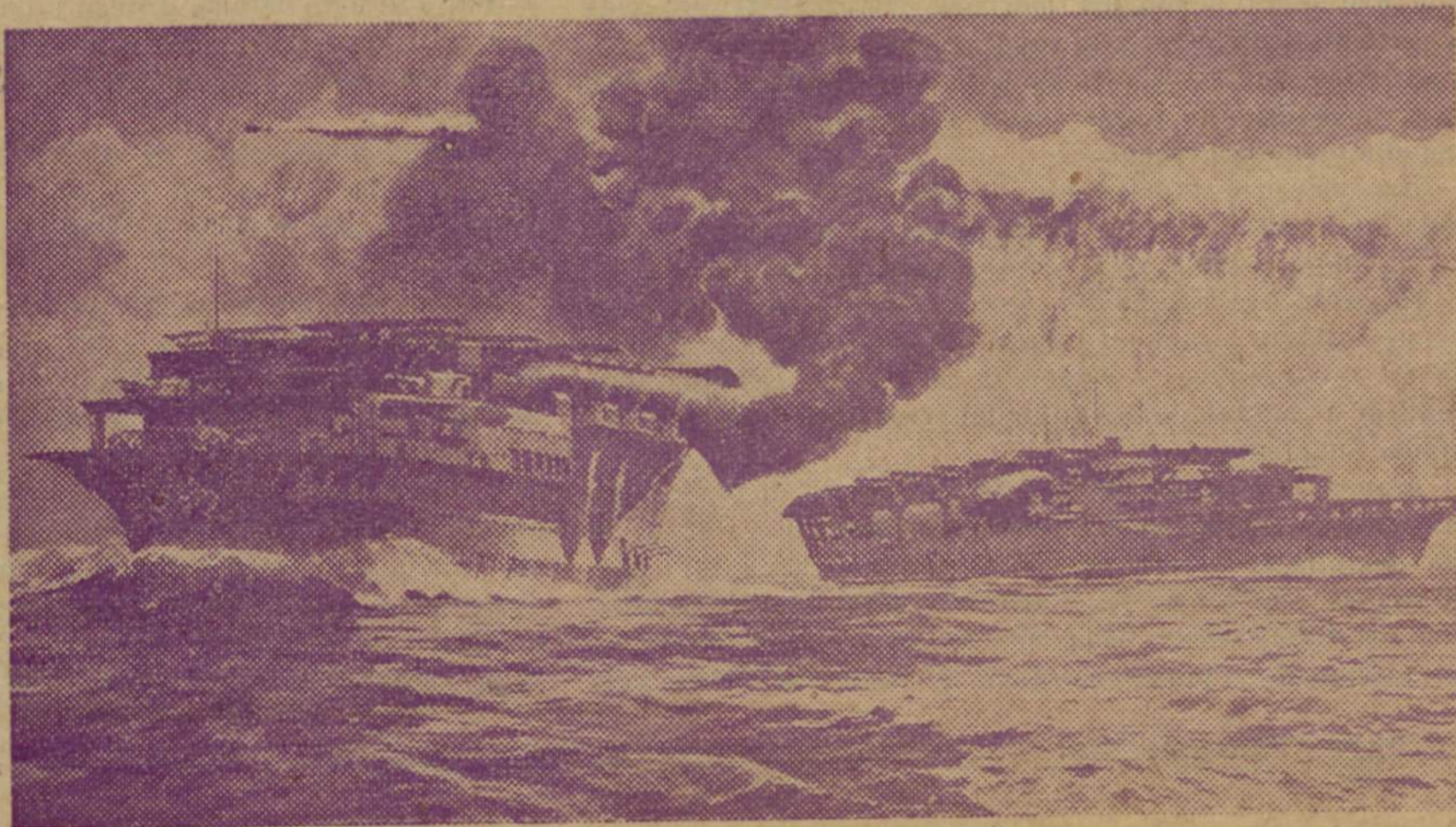
MAQUINAS DE GUERRA

## OS PORTA-AVIÕES

E A DESTRUIÇÃO DA NOVA BABILONIA

A TRAVEZ dos séculos, no galgar dos anos, as máquinas 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 termino. E' maré avassalante, catadunda raivosa, enca-



Exercícios de porta-aviões no Oceano Pacifico

delada, 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 Caligula), 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 vencía 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-

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

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

E as máquinas 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 quaes a nossa gravura é um exemplo, engenhos formidaveis, campos de aviação que se transportam pelos mares em fóra, gigantes de aço que levam nos tombadilhos muitas dezenas de areoplanos de combate, promptos para a destruição apocaliptica 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 mantém-se em boas condições e atravessa a crise estival com uma verdadeira firmeza.

Demais, basta lançar um golpe de vista sobre a cotação para vêr que o 3% não teve sequer um momento de enfraquecimento desde ha um mez. elevando-se o curso de 98,30 até o de 99,50.

Pode-se-lhe evidentemente accusar falta de actividade, por não obter senão um mercado muito restricto; mas a quem attribuir essa falta senão ao sol, que é muito quente, e ás 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 podido conservar tão elevada cotação com os negocios tão fracos.

Nas cotações dos fundos estrangeiros devemos notar em primeiro lugar a alta surpreendente do italiano de 89,50 a 90,75, em consequencia da noticia de que M. Grimaldi vae realizar a emissão de *bonds* septenarios para liquidação da divida fluctuante.

A operação, effectuada 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 transformar esses *bonds* septenarios em divida consolidada, mas um tal projecto não exclue a intervenção do poder executivo; o assentimento do par-

lamento seria necessario. As noticias 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 das finanças de Cuba, que determinam as condições em que será retirado da circulação o papel-moeda d'aquella 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 occupação do Egypto, mas é sabido de longa data que o leão britannico onde deita a pata, ahi fica.

Os fundos russos conservam-se firmes.

Falla-se aqui de uma grande loteria franco-russa, que o governo francez organisaria para beneficiar os povos que soffreram com o cholera. Conta-se com um successo 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 Paris 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 23 e 26 francos. Assegura-se que dentro em pouco se organizará 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 conjuncto das redes 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 influju, 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 voluntarios.

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

A tarde parecia triste e melancolica, fazendo-nos desconfiar o irrequeto «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 contrerraneo, 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 coisa me acontecer, e se tiveres a feliz sorte de voltares á nossa terra, entregas isto a minha mulher e dize-lhe que tenha muito cuidado com o nosso filhinho. Olha: dá também muitos abraços aos meus pais e ao José do Casal».

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 fôsse aquelle o seu ultimo dia.

A's 11 horas iniciavam-se os preparativos do «raid». Os sargentos e os soldados, enchiam os sacos de terra de granadas de mão, os quaes levavam ás costas, além da espingarda, 200 cartuchos e duas mascaras 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.

### Linhas Portuguesas

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

A emissão de 250:000 libras já está realisada, sendo os titulos 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 centímetros.

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. Kinrischsen e Henry Van Laun.

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

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

reconhecido melhoramento da estação central, bem pôde funcconar em outro qualquer sitio.

Consta que a mesa da ordem elaborou um projecto em opposição 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 construcções 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.

Confiemos 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 realisou no theatro Camões, d'aquella 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 construcção immediata da linha.

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

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

S. O. S. (fogueteão encarnado disparado com a pistola dos «very-lights»), e, immediatamente 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 logar, 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 difficilmente 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 «raid», além 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.

afritivo gemido. Mas, por mais buscas arriscadas que as praças fizessem, não foi possivel 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 atiravamos lá para dentro, para não massacrarmos tanto aquella desgraçada soldadesca, e tambem porque, confessamos, nos dava muito trabalho e se tornava deveras perigoso.

Caído 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 «very 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 póde 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 commercio, 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 póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde 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 applicações 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 necessario 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 aliado 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 necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

**Maquinas** — A maquina póde 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* — Madeiras. — Praia do Ribatejo.

**Material em cimento** — As pontes e manilhas de cimento armado preferidas pelo publico 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* — Clinica Médica Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º — Residência: Av. da Republica, 33, 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 barata, 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 Ingleses, 28, 1.º. — Porto.

**Marcas e Patentes.**

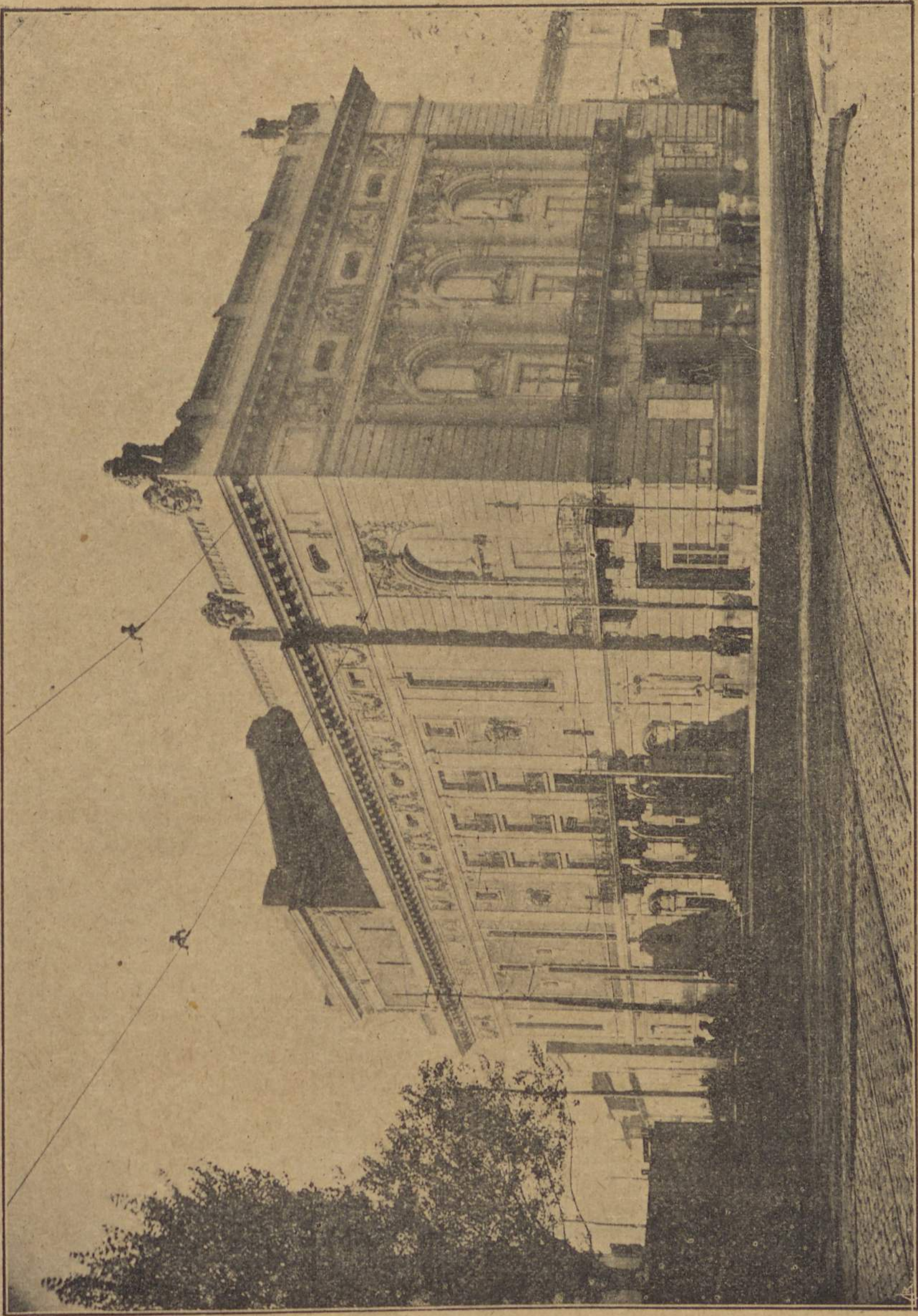
Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**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 azeite nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

*Tinturaria Cambournac* — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.





P O R T O -- T E A T R O D E S . J O Ã O