

# 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: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

## S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Antero do Quental. — Bocage e a passagem do 166.º aniversario do seu nascimento, pelo DR. JEREMIAS DA SILVA. — As passagens de nível nas linhas ferreas, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Turismo Luso-Espanhol, por A. de MELLO ENIZA. — «Notícias de Evora». — Comp.ª dos C.ºs de Ferro de Benguela — As iniciativas da C. P., por A. FIGUEIREDO DE ALMEIDA. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — Questões económicas, pelo Eng.º Agr.º FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Viagens e transportes. — Imprensa. — O Desemprego por CARLOS MENDES DA COSTA. — Setubal, por I. de M. — A revolução russa é obra da alta finança, pelo REPORTER FANTASMA. — Assembléa da C. P. — Obras Publicas, por JOSÉ DE ESAGUY. — Lisboa há 70 anos, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — A grande Exposição Industrial Portuguesa. — Caminho de ferro, Comodidades, Excursões e propaganda, por ATAC. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ecos & Comentários, por SABEL. — A tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber. — A Revista «A Guerra». — Caminho de Ferro de Tete. — Ferreira Gomes. — Esta é a Crónica que escreveu D. Armando Ferreira tripulante na 1.ª Nave da X.ª Armada Portuguesa partida com rumo desconhecido para o Oriente em 3 de Setembro de mil novecentos e trinta e dois da era de Cristo e 1.ª da era das descobertas. — Linhas estrangeiras. — Figuras do dia. — Engenheiro Miguel Bacelar. — :— :— :— Os nossos mortos :— :— :—

1932

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIO 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

Brigadeiro 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 ESAGUYPREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

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



## BOCAGE E A PASSAGEM DO 166º ANIVERSARIO DO SEU NASCIMENTO

Pelo DR. JEREMIAS DA SILVA

**F**AZ amanhã precisamente 166 anos que em Setubal nasceu Manuel Maria Barbosa du Bocage, no reinado de D. José I; filho de José Lino Soares de Barbosa e de D. Mariana Joaquina Lestof du Bocage, de origem francesa.

Aos 14 anos, assentou praça em Setubal como cadete, aos 17 anos passou do exército para a armada como guarda marinha, vindo residir para Lisboa. Aos 20 anos, é de novo reintegrado no exército e parte para a India com o posto de tenente.

A nau de viagem aporta ao Rio de Janeiro, onde o poeta se demora algum tempo, tornando em Abril de 1786 a embarcar, chegando finalmente a Gôa em Outubro do mesmo ano.

Em 1789 sendo tenente da guarnição de praça de Damão, deserta em companhia doutro oficial, indo dar a Macau onde sofre inclemencias por causa duma tal aventura.

Valeram-lhe dois homens; Lazaro da Silva Ferreira, governador de Macau, que o não pronunciou por desertor, e o negociante Joaquim Pereira de Almeida que o recebeu e agasalhou.

Em Agosto de 1790 regressa a Lisboa, quasi ao mesmo tempo que os ecos da revolução francesa, cujas ideias o seduzem.

Em 1791 é admitido socio da Nova Arcadia com o nome de Elmano Sadino, ao fim de 2 anos zanga-se com os seus consocios começando uma aturada polemica, em que se jogam as mais acerbias satiras e os epigramas mais frisantes.

Em 1797 escreve a «Pavorosa ilusão da eternidade» que o leva ao carcere. Morre finalmente em 1805, depois de 5 anos de sofrimento.

Eis pois em curtas linhas, a vida de Bocage, poeta dos mais ilustres dos fins do seculo XVIII.

E' sobejamente conhecido de todos os portugueses desde o mais inedito ao mais boçal, dos nossos lapuzes das charneças e baldios.

Pois apesar de ser o mais popular dos poetas portugueses, é ao mesmo tempo o mais conhecido e desconhecido de todos.

Poeta dum completação artistica formidavel, enorme nos sonetos e muito grande em todos os generos a que se dedicou, teve a infelicidade de viver numa época em que os poetas e os mendigos de profissão se igualavam.

Se Bocage tivesse vivido hoje, que formidavel não seria a sua obra.

Perante este poeta de carácter azedo e revoltado, todos os que trabalham nas letras tem o dever de se curvar.

E' a esse genero irascivel e indómito que os homens de letras da actualidade, devem a consideração que hoje lhe dispensa a Sociedade.

E' dele o primeiro grito de revolta contra a subserviençia dos poetas de então, vivendo numa época em que dedicar um soneto equivalia a estender a mão, Bocage revolta se e não transige.

Sempre que era preciso curvar a espinha, este formidavel carácter quebrava mas não torcia. No entanto pedia esmola. E' verdade, pediu esmola, mas sem transigir, pedia esmola protestando, revoltando-se.

Pediu esmola, de chapeu na cabeça, e espinha direita, mendigou como um grande de Espanha.

Aceitava a esmola não como um favor, mas como uma obrigação da Sociedade pôdre, em que viveu e que sempre escalpelisou.

Por isso lhe chamavam ingrato, por isso o perseguiam. Abençoada essa ingratidão, foi ela o primeiro passo para a libertação dos homens de letras.

# AS PASSAGENS DE NIVEL NAS LINHAS FERREAS

Pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA

---

O atravessamento das estradas pelos caminhos de ferro e vice-versa tem suscitado numerosos problemas de construção, exploração e policiamento dessas vias de comunicação.

O ideal seria torná-las independentes de modo que o atravassamento se fizesse nas passagens superiores ou inferiores de preferência ás chamadas passagens de nível que impõem sujeições á viação ordinaria e exigem nos caminhos de ferro vigilância e sinalização especial.

Nas grandes linhas de circulação intensa só muito excepcionalmente são admissíveis as passagens de nível. Como na maioria dos cassos as estradas precederam as linhas ferreas, ou tem que se construir desvios de estrada obra quasi sempre dispendiosa ou agravam consideravelmente o custo das linhas ferreas para chegar á mesma supressão de atravessamentos de nível.

Se se trata porem de linhas secundarias, em atravessamentos é aceitável na maioria dos casos. Para o evitar agrava-se muito o custo de construções

quer se modifique a vasante da via ferrea, quer se desvie a estrada.

Entre nós um critério estreito e influenciado pelas preocupações do automobilismo tem exagerado a fobia das passagens de nível e encarecido alem do rasoavel o custo, orçado ou realizado, dos caminhos de ferro, muito alem do que exigia a importancia de qualquer das duas vias de comunicação.

Nos ultimos congressos de caminhos de ferro em Roma, Londres e Madrid o problema foi cuidadosamente estudado, aceitando-se resolutamente as passagens de nível nas linhas secundarias, e dispensando as guardas, salvo em pontos de excepcional melindre.

No proximo congresso do Cairo serão discutidos varios relatorios, já publicados no respectivo Boletim, e cujos topicos importa expôr. O tema formulado é o seguinte:

*Protecção das passagens de nível, tendo em conta o desenvolvimento moderno da circulação nas estradas.*

O relatorio n.<sup>o</sup> 1 respeitante á America, Gran-Bretanha, e seus dominios e colonias, China e Japão é da autoria de Mr. Newlands engenheiro inglez da London Midland and Scottish Railway. O n.<sup>o</sup> 2 refere-se a todos os outros paizes, salvo os acima enumerados e o Egito, Belgica, Espanha França, Italia Países Baixos, Portugal e colonias, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Noruega, Suecia e Suissa. Falta pois o n.<sup>o</sup> 3 que será talvez o mais interessante pelo numero de paizes que abrange.

Examinemos entretanto os dois que já temos á nossa disposição.

O relatorio n.<sup>o</sup> 1 divide as estradas atravessadas de nível em dois grupos: as publicas e privadas, ocupando-se apenas das primeiras.

A passagem de nível restringe, como é obvio, a liberdade de circulação na estrada. Quando os veículos tinham pequenas velocidades eram menos de ponderar essas restrições que para os automóveis, cuja perda de tempo representa em muito maiores proporções a de percurso. Os veículos de grande velocidade devem pois aproximar-se das passagens muito mais cautelosamente que outrora.

Das 55 respostas de varias empresas recebidas pelo relatorio consta a existencia do seguinte numero de passagens de nível:

Estradas	Grandes linhas			Ramaes			Diversas	Total
	Via unica	Via dupla	Mais de duas vias	Via unica	Via dupla	Mais de duas vias		
1. <sup>a</sup> classe . . . . .	3.217	1.778	392	2.865	259	23	1.822	10.366
2. <sup>a</sup> » . . . . .	7.277	2.708	556	5.736	300	31	4.170	20.778
Diversas . . . . .	9.052	3.475	632	9.284	1.127	59	52.893	76.522
	19.546	7.961	1.580	17.885	1.686	113	58.985	107.666
Percentagem do total .	18,2	7,4	1,3	16,7	1,5	—	54,7	—

Vejamos como se repartem por paizes essas 107.766 passagens de nível:

America . . . . .	11.072	4 960	1.409	9 059	341	43	14 330	41.214
Gran-Bretanha e Irlanda	353	1.947	135	2.659	1.258	67	171	6.570
Dominios e colonias inglesas . . . . .	7.641	525	36	6.056	34	3	31.418	45.713
China . . . . .	287	484	—	81	53	—	1.965	2.870
Japão . . . . .	137	3	—	30	—	—	10.611	10.781
Egito e Soldão . . . . .	76	42	—	—	—	—	400	518
Totaes . . . . .	19.546	7.961	1.590	17.885	1.686	113	58.895	107.666

A classificação das estradas não obedece a um criterio uniforme nos diferentes países. Nuns, como na Inglaterra, a base é a importancia dos centros ligados, noutros a densidade do trafego da estrada, noutros como no Canadá e ainda, como no Japão, o numero relativo dos comboios que as atravessam.

Quanto ao numero de acidentes, a estatistica ingleza regista as mortes e ferimentos. Dos seus resultados consegue-se que o perigo das passagens não progride.

De 1925 a 1929 inclusivé houve 0,09 pessoas mortas e 0,14 feridas por 10.000 veículos automoveis, cujo numero era 1.537.349 em 1925 contra 2.139.975 em 1929. Em 1930, com 2.230.104 veículos matriculados, houve 11 mortos e 24 feridos, ou respectivamente 0,05 e 0,10 por 10.000 veículos.

Em 1930 houve 23 acidentes, 19 dos quais em passagens com barreiras e 4 sem barreiras. Em 1929 houvera 30 e 4. Desde 1930 averiguou-se que 4 são resultado de infracções regulamentares do pessoal ferroviario e 19 de imprudencia do publico. Ocorreram 7 com peões, dando logar a 6 mortes e 1 ferimento, e os 16 restantes com 5 mortes e 12 ferimentos deram-se com veículos automoveis.

Em regra as companhias não participam ao Governo os acidentes que não resultam de colisões com os comboios.

Da estatistica resulta que é morta anualmente 1 pessoa por cada 500 passagens e ferida 1 por cada 230

Nos Estados Unidos, de 1917 a 1929 inclusive, o numero de veículos automoveis mais que quintuplicou. O numero de mortos e feridos por 10.000 veículos foi respectivamente 2,17 e 6,02 em 1917 e 0,64 e 1,96 em 1930, o que representa diminuição de 70 %.

É interessante o seguinte quadro dos meios de protecção:

Modos de protecção	1925	1926	1927
Barreiras . . . . .	6.386	6.170	5.957
Guardas . . . . .	7.935	7.765	7.554
Sinaes . . . . .	12.964	13.992	15.213
Avisadores fixos . . . . .	202.348	202.620	203.817
Total . . . . .	229.633	230.547	232.541
Não protegidas . . . . .	4.068	4.611	3.742
Total geral . . . . .	233.701	235.158	236.283
Aumento . . . . .		1.457	1.125

O numero de mortos desceu de 2.206 em 1925 a 2.020 em 1930, o de feridos de 6.555 a 5.517 e o de acidentes de 5.452 a 4.798 apesar do enorme incremento da circulação nas estradas, pois o numero de veículos automoveis matriculados subiu nesse periodo de 19.954.357 a 26.523.779.

Vê-se que de 233.701 passagens, teem só avisadores fixos 202.348, não sendo guardadas, nem tendo barreiras a maior parte delas.

No Canadá os metodos de protecção assemelham-se muito aos dos Estados Unidos. Em 5 anos, de 1924 a 1928 inclusivé, houve 1.476 acidentes, que deram logar a 571 mortes e 1.946 ferimentos, o que dá a media anual de 114 e 389.

Em 1929 havia 2.568 passagens protegidas e 28.771 não protegidas.

No Canadá foram mortas 1294 pessoas em todos os acidentes de automoveis, das quais apenas 102, ou 8 %, se deram em passagens de nível. Havia 1.195.594 veiculos matriculados.

Em 31 de Dezembro de 1929 havia 4.921 passagens de nível urbanas, 1338 das quais eram protegidas e 26.418 rurais, sendo protegidas apenas 1.230.

Os acidentes por passagem de nível foram em 1931, 0, 44 na Nova Zelandia, 0,6 na Australia, 0,01 na India.

Desses diversos dados estatisticos se conclue que ao passo que o numero de veiculos automoveis cresceu rapidamente, diminuiu o numero de acidentes nas passagens, o que denota respeito progressivo dos regulamentos e aumento de sinalização das estradas.

\* \* \*

Depois da analise da estatistica dos acidentes Mr. Newlands dá conta da legislação em vigor ácerca da construção e serviço das passagens de nível.

Em Inglaterra vigoram as regras compiladas em 1928. Figuram nelas varias prescrições sobre a disposição das cancelas e respectiva sinalização.

Nas passagens dos caminhos de ferro económicos impõe-se no caminho de ferro a redução da velocidade e sinal que prescreve toque de apito. Na estrada põem-se de cada lado a 45m sinais avisadores da proximidade da passagem.

(Continua no próximo número).

# TURISMO LUSO - ESPANHOL

Por A. DE MELLO E NIZA

**D**ESCONHECIAMOS ainda, ao escrever no ultimo numero desta Revista uma breve nota sobre as relações oficiais do turismo luso-espanhol, que uma comissão espanhola se dirigia a Portugal para estudar as possibilidades de aproveitamento das posições geográficas dos dois países em benefício comum.

A referida comissão, que se fez transportar num exequendo *Pullman-car*, semelhante aos das carreiras Madrid-San Sebastián, era constituída pelo deputado catalão D. Juan Estelrich, fazendo parte da minoria da Comissão parlamentar de turismo, Eduardo Bermudez Reyna e España do Touring Club de Espanha, Herrera, director da Associated Press e Montero, redactor de «La Libertad».

A iniciativa deste inquérito cabe ao Touring Club de Espanha, associação integrada numa das diversas internacionais de turismo, a *Alliance International du Tourisme*, a que pertence igualmente o recém-formado Centro Português de Turismo, criado pelo nosso Automóvel Club de Portugal.

Sem carácter estritamente oficial, a comissão espanhola — da qual nenhum representante da entidade oficial do turismo de Espanha fazia parte — teria vindo realizar conferências com entidades e associações particulares interessadas no turismo português para a preparação das bases de um intercâmbio de serviços de turismo de que tirassem proveito os dois países.

Regosijamo-nos com a visita daquelas distintas individualidades, pela manifestação de actividade que representa num assunto que deve merecer a atenção de Portugal pelas consequências práticas que advirão de uma inteligente e bem compreendida colaboração.

Efectivamente, a proximidade dos dois países, a exuberância dos seus motivos de turismo, a facilidade mutua de compreensão dos seus idiomas, a situação privilegiada do Porto de Lisboa, cais da Europa. Para os sul-americanos, a obrigatória passagem pirenaica para a Europa setentrional (terrestre — entende-se) são motivos de sobra para que, vencidas as deficiências de organização e estabelecida uma entente entre os dois países peninsulares, deixem o alheamento em que teem vivido.

O turismo é uma industria de paz, que prolifera tanto mais quanto as condições internas dos países, activa e passivamente, tornem possível o atractivo das viagens.

Portugal entrou definitivamente na sua era de ressurgimento. As suas manifestações de actividade política, económica, social e artística, superam o longo período de estagnação produzido pela inversão de valores do atomismo individualista

A reorganização financeira, os melhoramentos públicos, a paz pública, a elevada conceção do direito público que orienta as suas fundamentais reformas, restituíram-lhe o prestígio internacional de povo organizado e consciente da sua finalidade histórica.

O sucesso retumbante alcançado em certames internacionais, especialmente na Exposição Colonial de Paris, conjugado com a alta espiritualidade e resultados palpáveis da sua actual administração pública, revelaram-nos ao mundo como um dos países que vão na vanguarda do pensamento que ha-de realizar a reconstrução do abalado edifício da civilização ocidental.

Isto dá-nos margem para, no campo das realizações práticas, considerarmos os problemas do turismo com uma larguezza de vistas e com uma segurança que correspondam às largas possibilidades de que dispomos.

O Governo português, pela sua organização oficial de turismo, não deixará de coordenar as relações internacionais do turismo, desenvolvendo e animando iniciativas e pondo ao seu dispor os seus instrumentos diplomáticos ou representativos.

O turismo é uma mercadoria internacional a que não se aplicam critérios de nacionalismos económicos. Exige um entendimento e uma colaboração das organizações dos diferentes países.

Entre Portugal e Espanha impõe-se, pelas razões apontadas, uma estreita colaboração, sendo necessário que se prosseguam nas negociações anteriormente encetadas e em virtude das quais existia já em Portugal uma delegação do *Patronato Nacional del Turismo*, que o Governo espanhol delicadamente confiou a um português, o distinto advogado, Dr. Alvaro dos Reis Torgal. Os assuntos do Patronato, na parte referente a Portugal estiveram a cargo de um verdadeiro amigo de Portugal, o Marquez de Quintanar. A acção dessa delegação sofreu interrupção com a mudança de regime em Espanha.

A ansia juvenil de realizações dos novos elementos da Espanha não deve esquecer os antecedentes e, sem prejuízo da acção que cabe aos institutos particulares de turismo dos dois países, nas regras usuais das relações internacionais encontrará o meio de alcançar os simpáticos objectivos que visa.

A comissão espanhola, que esteve no Estoril, teve da direcção da Sociedade de Propaganda da Costa do Sol um acolhimento cativante, tendo-lhe sido oferecido pela mesma Sociedade um banquete a que assistiu o Sr. Embaixador de Espanha e representantes do Governo português e de outras entidades e jornalistas, entre os quais um representante desta Revista. Nos discursos proferidos salientou-se a breve alocução do Sr. Engº Branco Cabral, referindo-se à realização prática de turismo constituída pelas viagens que a C. P. tem organizado, com os seus comboios-misterio, levando a Espanha algumas centenas de portugueses.

## “NOTICIAS DE EVORA”

Entrou no 35.º aniversário o nosso colega «Notícias de Evora», importante diário regionalista da manhã, dirigido pelo nosso preso amigo Carlos Pinto Pedrosa.

Ao brilhante jornal, que marcou o seu lugar em destaque na imprensa portuguesa, as nossas sinceras felicitações com um abraço ao seu director.

## Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Para substituição do Sr. Estevão da Cunha Pimentel no lugar de Administrador por parte do Governo, nesta Companhia, foi nomeado o coronel de cavalaria Sr. Fernando Mousinho de Albuquerque.

# AS INICIATIVAS DA C. P.

## O NONO COMBOIO MISTÉRIO

Por A. FIGUEIREDO D'ALMEIDA

**C**OM a lotação completa, sae da *gare* do Rocio o nono comboio mistério. Mistério meio desvendado. O avisô aos excursionistas de se prevenirem com abafos, deixara antever o rumo à Serra da Estrela, o que se fez pela linha da Beira Baixa.

Passado o Entroncamento, surge magestoso nas suas harmoniosas linhas, o Castelo de Almourol e seguindo o curso do Tejo, atinge-se as Portas do Rodão. Apoz curta paragem em Castelo Branco e retomada a marcha do comboio, chega-se finalmente á Covilhã. Ha foguetes e vivas.

Os visitantes instalaram-se em camionetas e a caravana marcha para a cidade. Visita-se a importante Fabrica da Empresa Transformadora de Lãs, seguindo depois por um trajecto de encanto para Manteigas.

Entusiastica recepção. Musica, mais foguetorio, palmas e vivas. Sobe-se ao «Poço do Inferno» onde é servido um lanche. Discursa o sr. dr. Manuel Lucas Saraiva, da Camara de Manteigas. Sauda os excursionistas, conta as belezas da serra da Estrela, louva a C. P. pela sua iniciativa, o que provoca uma quente manifestação à mesma Companhia e ao seu delegado sr. Frederico Silva, ali presente.

Ha outros discursos pelos srs. drs. Manuel Maximo e Rodrigues de Carvalho, das Comissões de Iniciativa e Turismo, de Manteigas e Covilhã, respectivamente.

O nosso colega de *O Seculo*, sr. Matos Sequeira, brilhantemente, agradece os brindes.

No meio da maior animação, começa o regresso à Covilhã, feito pelo mesmo trajecto. E ao entardecer, a serra está linda. Há aspectos estupendos.

Outra vez n'aquela cidade, são os visitantes recebidos na Camara Municipal, dando-lhes as boas vindas o vogal da Comissão administrativa sr. dr. Gomes de Oliveira, a que responde tambem o nosso colega sr. Matos Sequeira.

O jantar é servido ao ar livre no Club União; a isso se prestou admiravelmente aquela noite, que estava muito calma.

Passa muito da meia noite e subindo novamente para as camionetas, são os turistas transportados à «Nave de Santo António» onde se pernoita, em barracas de Campanha.

Ao passar nas «Penhas da Saude» e apesar da hora pouco propicia, (quási duas) muita gente ali reunida, manifesta ruidosamente o seu entusiasmo.

Estralejam muitos foguetes. Estoiram morteiros.

Desce-se a pé a «Nave da Areia» até à de «Santo António». O espectáculo é soberbo. Do Alto do Cantaro Raso, são lançados foguetes de lágrimas que iluminam e coloram as penedias de tons extravagantes.

O eco dos morteiros têm repercussões de trovão na imensidate quíeta da Serra. E belo! Unico.

Amanheceu. Alguns turistas, bem poucos por signal, sobem resolutamente o «Espinhaço de Cão», avançam até ao «Malhão da Estrela», o ponto mais alto de Portugal (2000<sup>m</sup>) a meio caminho dos Cantaros, desistem alguns, só conseguindo o seu objectivo uns 6 ou 8, dos quaes dois são nossos colegas da Imprensa, de Lisboa.

Os restantes excursionistas, espalham-se pela «Nave de Santo António», «Penhas da Saude», «Nave da Areia». Outros chegam ao «Poio dos Judeus».

A's 14, realisa-se o almoço nos salões do Club União, da Covilhã, que decorreu animadissimo.

Acompanhados de João Alves da Siiva e de outros membros da Comissão de Iniciativa, que foram inexcediveis de atenções para os seus hóspedes, deixaram os excursionistas a linda cidade em direcção a Alpedrinha. Passeio lindo. Ali a população, em massa, aguardava a chegada da caravana produzindo-se manifestações. A terra foi visitada com minucia: Egrejas, hospital, asilo etc. Na egreja paroquial há uma exposição de antigos e ricos pertimentos e mais objectos do culto.

Os visitantes são acarinhados e envolvidos em atenções, sendo-lhes oferecidos vinhos e fructos deliciosos.

Ao embarque, na estação, renovam-se as manifestações, agitam-se com frenesi, lenços e chapeus, iniciando o nono combóio mistério o seu regresso à Capital, onde chegou cerca da uma hora.

## GRUPO INSTRUTIVO FERROVIARIO DE CAMPOLIDE

E' inaugurada oficialmente depois de amanhã, pelas 15 horas a Caixa Escolar desta benemérita Instituição

E' depois de amanhã que pelas 15 horas é inaugurada oficialmente a Caixa Escolar do Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, interessante organização constituída e organizada por um grupo de rapazes que bastas provas teem dado da sua interessante iniciativa e desenvolvimento.

Para solenizar este acto foram convidadas várias entidades em destaque no meio ferroviario português.

# QUESTÕES ECONÓMICAS

A HORA QUE PASSA  
JÁ TANGEM OS SINOS DE TIBÃES?

Pelo Eng.<sup>o</sup> Agr.<sup>o</sup> FRANCISCO PALMA DE VILHENA

**O**UVEM-SE de muito perto já, os sinos de Tibães. Esse grande e ostentoso edifício de moralidade, arquitectado e construído pela consciência universal, encontra-se, por toda a parte, com os madeiramentos corroidos pelos vermes destruidores que nele tem aberto galerias, mais ou menos profundas, inutilizadoras da sua normal resistência.

E o fasquio que serviu à construção das sociedades paradas perante a civilização moderna, já quasi totalmente destruído pouco alimento oferece aos parasitas que o devoraram, dando os restos inertes e mortos aos saprofítas que ficam.

\* \* \*

O carrilhão de Tibães, toca agora com sons simultaneamente plangentes e revoltantes, o *de profundis* dessa moralidade que a consciência duns fez e que a inconsciência doutros desfez.

Exibe-se, ao mesmo tempo, a aposéose da tracaria e do crime, resultante invariável da ignorância conduzida pela errada noção da natureza humana que pretende destruir o que essa natureza criou e deixou imutável para o decorrer dos séculos sem fim: a família, a propriedade, o amor e essa lei eterna da reciprocidade humana que firmou para sempre as relações de interesses entre os habitantes do mundo inteiro.

\* \* \*

As moralidades de critica nacional, numa complexidade de orientações diversas, produzem-se e chocam-se com uma fertilidade e violências assombrosas.

A imprensa, espelho fiel que reflete as opiniões de todas as origens e formas, traz à supuração os mais singulares delictos que vão cada dia saindo à luz do dia, provenientes da colaboração dos que mal compreendem a política com a grande legião dos homens *d'affaires*, mais ou menos audaciosos e formidavelmente egoistas.

Simultaneos são, porém, a impunidade havida e o indeferentismo geral. O crime de hoje é esquecido amanhã e, de vertigem em vertigem, marcham os delinqüentes para a conquista de maiores fortunas,

com absoluto desprezo pelos interesses colectivos, pela dignidade e pela honradez pessoais.

E os sinos de Tibães, tocam uma nova área consequente duma outra imoralidade ou dum novo crime. Mas as ondas sonoras vão se disseminando no tempo e a vertigem da inconsciência intensifica-se na terra e no espaço.

E que pensarás e dirás tu, leitor honesto, que vais acumulando em sofrimento, o que outros dissipam em atrocidades, vilanias e infamias?

\* \* \*

A luz mortiça e quasi apagada do indeferentismo geral, carece de avivar-se numa irradiação que dê vida e fôrça aos que gemem e sofrem.

O pezadelo da descrença tem de dessipar-se de vez. A confiança publica tem de crear-se novamente. A condução desse cirio luminoso e alegre que esclarece o caminho da moralidade e da grandeza humana tem de ser dirigido pela Liberdade.

Mas, não é essa Liberdade relativa que abra os braços à autoridade e ao direito, amparados pela fôrça. É a Liberdade que a consciência universal gerou e formou e que não pode pedir auxílio, ou amparo, à fôrça, porque a sua propria origem e natureza a impõe no seu poder dominante e absoluto.

A Liberdade que assim pode ser concebida, é a razão do homem. Quem não tem razão, não tem Liberdade. E a razão tem a formula absoluta. A Liberdade relativa não é a Liberdade; é o arbitrio regulado. A Liberdade regulamentada não é Liberdade é regulamentação; assim como a Liberdade talerada, não é a Liberdade mas sim a tolerancia e como a Liberdade penal, não é Liberdade, mas sim a lei.

E donde partem as cauzas da imoralidade e dos crimes da actualidade, como de sempre? Da ignorância, da miseria, da barbarie em que vamos vivendo.

Promova-se, pois, a lucta insistente contra êsses factores determinantes da nossa desgraça.

Que o único grito de guerra seja a favor da civilização, pois só ela formará e fortificará a moral, difinirá a justiça e purificará a razão.

E lá do alto do Golgota, Jesus Cristo crucificado para redimir a humanidade, continuará rogando a Deus, que, pela sua bondade e omnipotencia, ilumine o coração portuguez com uma consciência tão clara e viva, como brilhante e bela é a luz da lanterna que se põe num santuário.

Postes em cimento armado para rôdes eletricas, semáforos e telefone.

3000 quilómetros de linhas de serviço.

**Sociedade Portuguesa CAVAN**

R. Pascoal de Melo, 87 Telef. N. 4667 LISBOA  
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

## Viagens e transportes

### Vale do Vouga

Desde o passado mês de Agosto foram introduzidas no Cartaz Horario em vigor as seguintes alterações:— Comboio 37 Parte de Espinho-P. ás 1-00, chegando a Oliveira de Azemeis ás 2-19.— Comboio 23 — Parte de Espinho-P ás 2-55, chegando a Sarnada ás 5-09. Comboio n.º 3 — Parte de Espinho-P. ás 12-23, chegando a Couto de Cucujães ás 13-21. Comboio 51 — parte de Espinho-P. ás 18-11, chegando a Albergaria-a-Nova ás 19-56.

O comboio n.º 21 não se efectua aos domingos, enquanto se efectuar o n.º 23 e o comboio n.º 35 não se efectua aos domingos sendo substituído pelo comboio n.º 37, nos meses de Agosto e Setembro, que se efectua ás segundas-feiras.

### Comp.ª Portuguesa

**Alterações de tarifas** A condição 1.<sup>a</sup> do artigo 1.<sup>a</sup>

da Tarifa de Excursões em grupo pelos comboios ordinarios passa a ter a seguinte redacção:— Cada grupo a transportar pode ser constituído por qualquer numero de passageiros viajando no mesmo comboio numa só classe ou em classes diferentes, contanto que se subordine ao pagamento do minimo de cobrança correspondente.

Quando se tratar de excursões promovidas por Sociedades desportivas legalmente constituidas, considerando-se incluidas as corporações de bombeiros quando estes viajem uniformizados, cada grupo terá de ser constituído por cinco passageiros, pelo menos.

O § unico da condição 3.<sup>a</sup> da Tarifa especial interna n.º 17 passa a ser o seguinte:— Excepcionalmente, quando a viagem seja iniciada depois do dia 15 de Julho, o prazo de validade considera-se prorrogado até 15 de Outubro.

Tambem a alfarroba, a cal comum em pedra ou em pó, para usos agricolas, acondicionada ou não, á consignação de fabricas de adubos ou sindicatos agricolas, palha de trigo prensada e palha não designada, prensada, passaram a ocupar na classificação geral novas tabelas, mais favoraveis, conforme os interessados poderão verificar consultando o 2.<sup>o</sup> aditamento á respectiva tarifa, que se encontra afixado nos lugares do costume e as estações facultam para consulta.

### Transporte de cadeiras e macas de doentes

O Diario do Governo publicou um decreto determinando que no artigo 21.<sup>o</sup> da tarifa geral para transporte em grande e pequena velocidade, em caminhos de ferro, sejam incluidos no numero de objectos que podem

ser transportados como bagagens as cadeiras de rodas ou carrinhos análogos com ou sem motor, vulgarmente utilizados para condução de pessoas aleijadas ou invalidas, quando despachadas em presença de bilhetes adquiridos para essas pessoas viajarem nas carroagens.

Foi tambem determinado que a rubrica «biciclos não automoveis seja substituida pela «biciclos com ou sem motor».

### Beira Alta

#### Transporte de Cascaria vazia (Taras)

Enquanto permanecer a crise vinicola que se atravessa no actual momento, e para evitar o retraimento na compra de vinhos na região da Beira Alta, esta Companhia resolveu aplicar, desde 1 de Setembro de 1932, e até Aviso em contrario, o multiplicador 6 ás remessas constituídas por cascaria vazia (taras) destinada ao transporte de vinho ou aguardente, nas seguintes condições:

- 1.<sup>a</sup> — Com a declaração do expediente da remessa de vinho ou aguardente, deve apresentar-se a carta de porte da remessa dos cascos vazios, momento este em que se restituirá a diferença entre este multiplicador e o 11 que está em vigor para este genero de transportes;
- 2.<sup>a</sup> — O numero de cascos da remessa em vazio deverá ser igual ou inferior ao da remessa em cheio;
- 3.<sup>a</sup> — O intervalo entre a data da remessa em vazio e o da expedição da remessa em cheio não deverá ser superior a 30 dias;
- 4.<sup>a</sup> — O expedidor da remessa em vazio deverá figurar como consignatario da remessa em cheio.

Á Companhia reserva-se o direito de tornar sem efeito esta concessão, logo que melhorem as condições do comercio de vinhos mediante a simples publicação de um Aviso ao Publico nesse sentido, com antecedencia não inferior a 15 dias.

## IMPRENSA

### «O FERROVIÁRIO»

Entrou no 20.<sup>o</sup> ano da sua publicação esta folha, que é orgão do Sindicato do Pessoal da Comp.ª dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A «Gazeta dos Gaminhos de ferro» envia-lhe os seus melhores votos de muitas prosperidades e longa vida.

ESTE NUMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# O DESEMPREGO

Por CARLOS MENDES DA COSTA

**D**EU a imprensa diaria noticia de um mapa fornecido ao Governo e que publicamos, sobre o resultado do movimento do desemprego em 31 de Março de 1932 e desde 1 de Abril a 31 de Julho de 1932.

Muito interessante, apresenta entre a primeira e a ultima data, uma diminuição notável, pois que de 40.134 desempregados existentes em 31 de Março de 1932 existiam em 31 de Julho ultimo 26.392.

Apesar de quasi sempre as estatísticas andarem um pouco fóra da verdade, podemos por este estudo avaliar que de facto o desemprego diminuiu em todo o paiz, excepto em Lisboa e Porto, onde aumentou. Nos districtos de Portalegre, Evora e Beja a reducção foi grande, naturalmente e em parte derivada pelos bons e notaveis esforços dos respectivos governadores civis que, á solução do problema dedicaram a melhor das suas boas vontades.

O exemplo dado por estes dignos funcionários do Paiz, deveria ser seguido em especial nos districtos de Lisboa e Porto, onde muito há a fazer.

No mesmo mapa verificámos tambem que os

sem trabalho nas Ilhas Adjacentes, são em percentagem minima e que com um pouco de inteligencia se poderá resolver este pequeno problema.

Oxalá que todos estes numeros sejam indicio do fim da crise geral que nos tem atacado, e que bem depressa deixem de existir na nossa terra os lares sem pão.

Um dos grandes aspectos da crise e que bastante contribue para o mal estar economico, é sem dúvida o que atinge a lavoura nacional, riqueza desvalorizada actualmente. Se se analizar a sua situação, vemos que o produtor tem os celeiros e adegas cheias, não podendo vender as colheitas, porque o seu preço alem de não ser remunerador é ruinoso. Daí o lavrador não tentar produzir melhor e restringir os trabalhos de campo, o que necessariamente deixa de colocar muita gente.

E como estes factos se encadeiam uns nos outros, o lavrador não recebe, não recebendo não dá trabalho, o trabalhador não consome afectando o comerciante; este não vendendo não adquire productos da industria e esta por ultimo não produzindo, dispensa os operarios.

A agravar a crise existe ainda a exiguidade dos salarios e ordenados em geral, o que tambem limita a quem trabalha, o poder de acquisition.

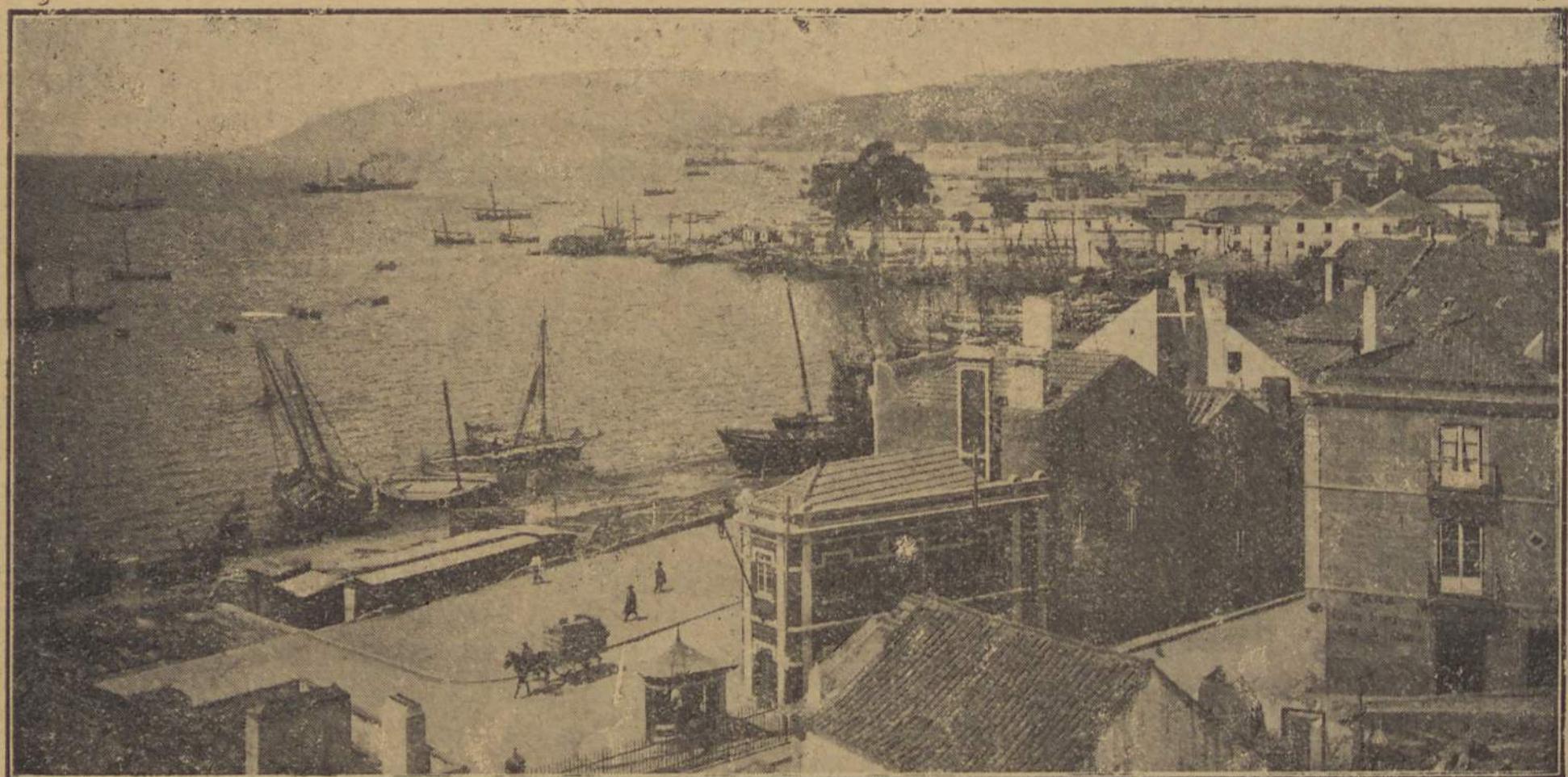
Isto são factos constatados contra os quais não há leis economicas. Nós os apontamos e quem de direito os estude dando-lhes rapida solução.

Mapa indicando o resultado do movimento do desemprego de 31 de Março de 1932  
e desde 1 de Abril a 31 de Julho de 1932

DISTRITOS	Existencia em 31 de Março	Abril		Ficam existindo	Maio		Ficam existindo	Junho		Ficam existindo	Julho		Ficam existindo
		Mais	Menos		Mais	Menos		Mais	Menos		Mais	Menos	
Aveiro	1.509	5		1.314	18	4	1.323	30	3	1.356	35	604	786
Beja	6.071			6.071	10	160	5.921		45	5.876		4.240	1.636
Braga	932	14		946	50	3	993	64	13	1.044	538	274	1.308
Bragança	155			155			155			155	1	153	3
Castelo Branco	1.651			1.651			1.651	2	628	1.025		779	246
Coimbra	901	1		902	2		904	7		911	174	213	872
Evora	4.418	1		4.419	51		4.430	62		4.532		2.928	1.604
Faro	2.639	1		2.640	2		2.642	2	25	2.619	7	644	1.982
Guarda	340			340			340			740		192	148
Leiria	1.009			1.009	7	2	1.014	1	18	977		754	243
Lisboa	6.201	23		6.224	45		6.269	572		6.841		404	6.437
Portalegre	2.824	27	20	2.831	23	53	2.821	5	4	2.820	74	2.045	789
Pôrto	6.595	557		6.752	429	42	7.159	601	9	7.731	406	601	7.636
Santarem	1.197	4		1.201	3		1.224	21		1.225	8	714	519
Séteba	2.551	12		2.563			2.563	1		2.564		867	1.697
Viana do Castelo	534	57		591	7		598	6		604		333	271
Vila Real	420			420			420	1		421		571	50
Vizeu	567	1		368	7		575	9		584	1	420	163
Total	40.134	483	20	40.597	654	244	41.007	1.382	745	41.644	1.184	16.436	26.392

## Ilhas Adjacentes

Angra do Heroismo	45		45		45		45		45				
Funchal	21	755		774	3		777	16		793			
Horta	150	10		160		1	159	2	2	159			
Ponta Delgada	24	1		25			25			25			
Total	240	764		1.004	3	1	1.063	18	2	1.022			



VISTA DO PORTO E CIDADE

# SETÚBAL

A LINDA CIDADE DO SADO, QUE ESTÁ ATRAVESSANDO  
UMA GRANDE CRISE, NÃO DEIXA DE MARCAR  
COMO UMA GRANDE REGIÃO DE TURISMO

(*Do nosso enviado especial*)

**A**linda cidade do Sado não fáz, este ano, os tradicionais festejos em homenagem ao glorioso poeta Bocage. E' com magoa que fazemos esta solene afirmação. A fim de analisarmos, de visu quaes as condições económicas de Setúbal a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* enviou áquela uberrima e progressiva terra um seu enviado especial. E o que êste verificou entristeceu-o grandemente: comércio e industria paralisados; a pesca reduzidíssima. Miséria por todo o lado.

E é por êste facto, bem de ponderar, que não se realizam os festejos a Bocage. Resume se a homenagem a uma simples sessão solene comemorativa do aniversário do nascimento do grande vate, no Asilo que tem o seu nome.

\* \* \*

Setúbal é de facto, sob o ponto de vista industrial, a terceira cidade do país, abrangendo na sua acção os mais variados e importantes aspectos do labor extrativo e transformador.

Alem das industrias da pesca e das conservas de peixe mereceu especial referencia a grande fábrica

de superfosfatos montada em 1927 por uma companhia belga e a indústria do afamado sal de Setúbal, que foi outrora tão florescente naquela região e que é ainda susceptivel de voltar a desenvolver-se.

\* \* \*

A caracteristica especial da pesca reflete-se sobre todos os aspectos da vida citadina, incluindo o seu aspecto psicológico. Quando a pesca e o labôr das fábricas se faz em pleno, o bom humor sai do porto, dos barcos, das armações, das fábricas, de envolta com os mil ruidos, com o fervilhar, com a azafama de milhares de pessoas em produtiva actividade, satisfeitas com o presente, confiantes no futuro.

Mas, quando não há pesca a miséria alastrá por toda a cidade. E' como acima aludimos, o que neste momento se verifica. Um pavor de crise.

E' ver os barcos regressarem leves, com as velas adejando desalento. Os pescadores põem pé na praia de sobrecenho carregado, de olhar vago, de andar pesado, de busto curvado, como se sobre ele trouxessem o peso dum anatema, e emudecem nas fábricas as mil vozes do labôr industrial. E vem

o mau humor — e este escuréce a cidade! Comerciantes e industriais andam apreensivos e nesta apreensão vêmos nós a mais característica revelação da consciencia da cidade, da sua organisação e da sua psicologia.

\* \* \*

### O que há que ver em Setúbal?

Indiquemos primeiro as excursões aos arredores da cidade, que são riquíssimos em grandeza, em beleza, em encanto. Apezar de em Portugal serem muitas as regiões privilegiadas pela natureza com locais encantadores, podemos dizer, sem exagero, que Setúbal ocupa neste conjunto de belezas um dos primeiros lugares.

Os passeios que especialmente se recomendam são os seguintes:

**ALBARQUEL** — É uma pequena praia da qual se disfruta a linda vista do rio. A fortaleza de Albarquel está construída à beira do Sado, no sopé da Serra onde está o castelo de S. Filipe e principiou a edificar-se, por ordem de D. João IV, em 1643, concluindo-se as obras no reinado de seu filho D. Pedro II.

**COMENDA** — Bonita praia a dois terços do caminho do Outão.

**OUTÃO** — Uma magnifica estrada conduz à velha torre S. Tiago do Outão, cuja construção foi iniciada, ahí por 1390, por ordem de D. João I e ampliada nos reinados de D. Manuel e de D. Sebastião, tendo tambem D. João IV mandado aqui fazer importantes obras de defeza. E' da tradição que neste sitio existiu, no tempo dos romanos, um templo dedicado a Neptuno, sendo certo que, ao abrem-se os alicerces para as obras ordenadas por

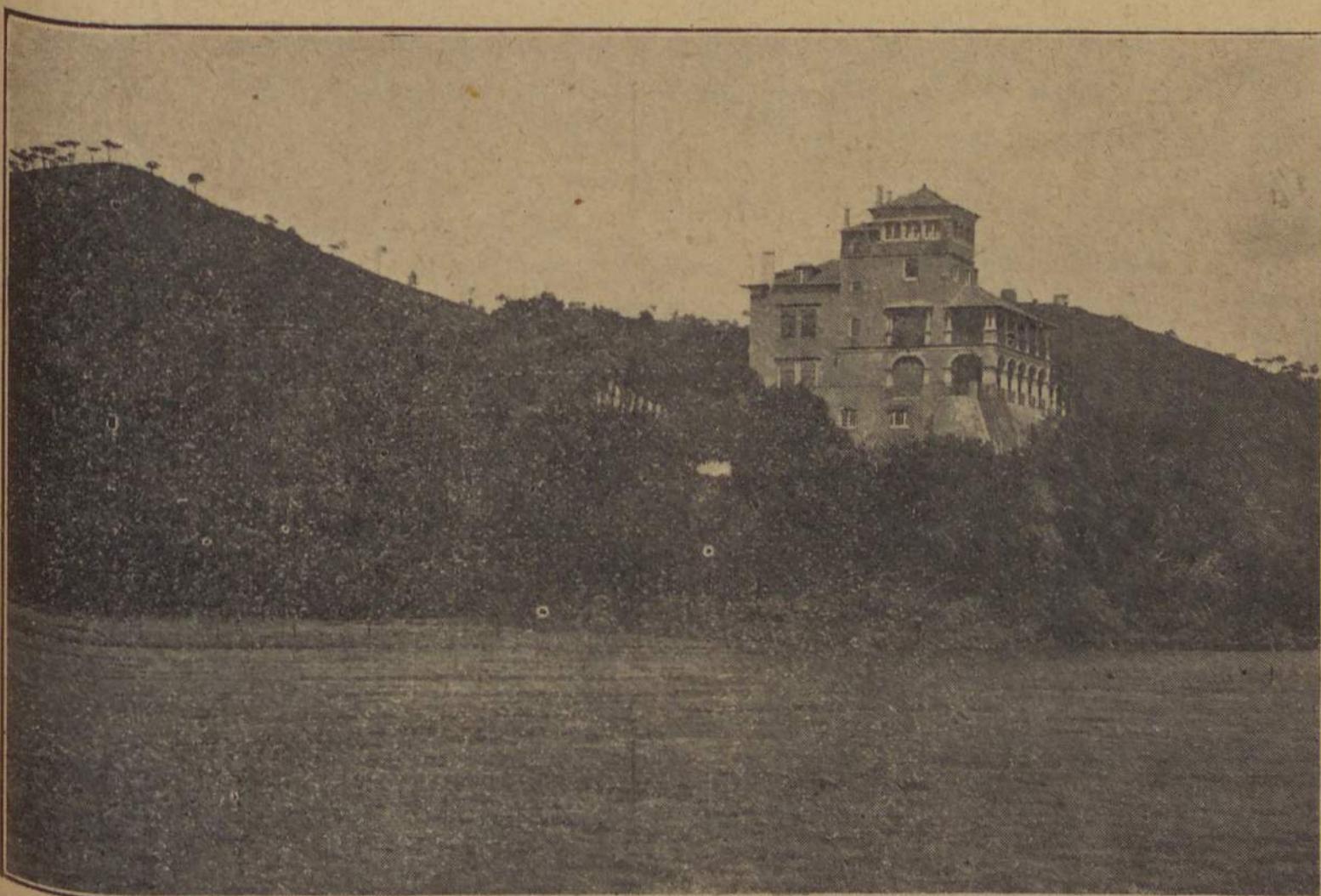


SETÚBAL - MONUMENTO A BOCAGE

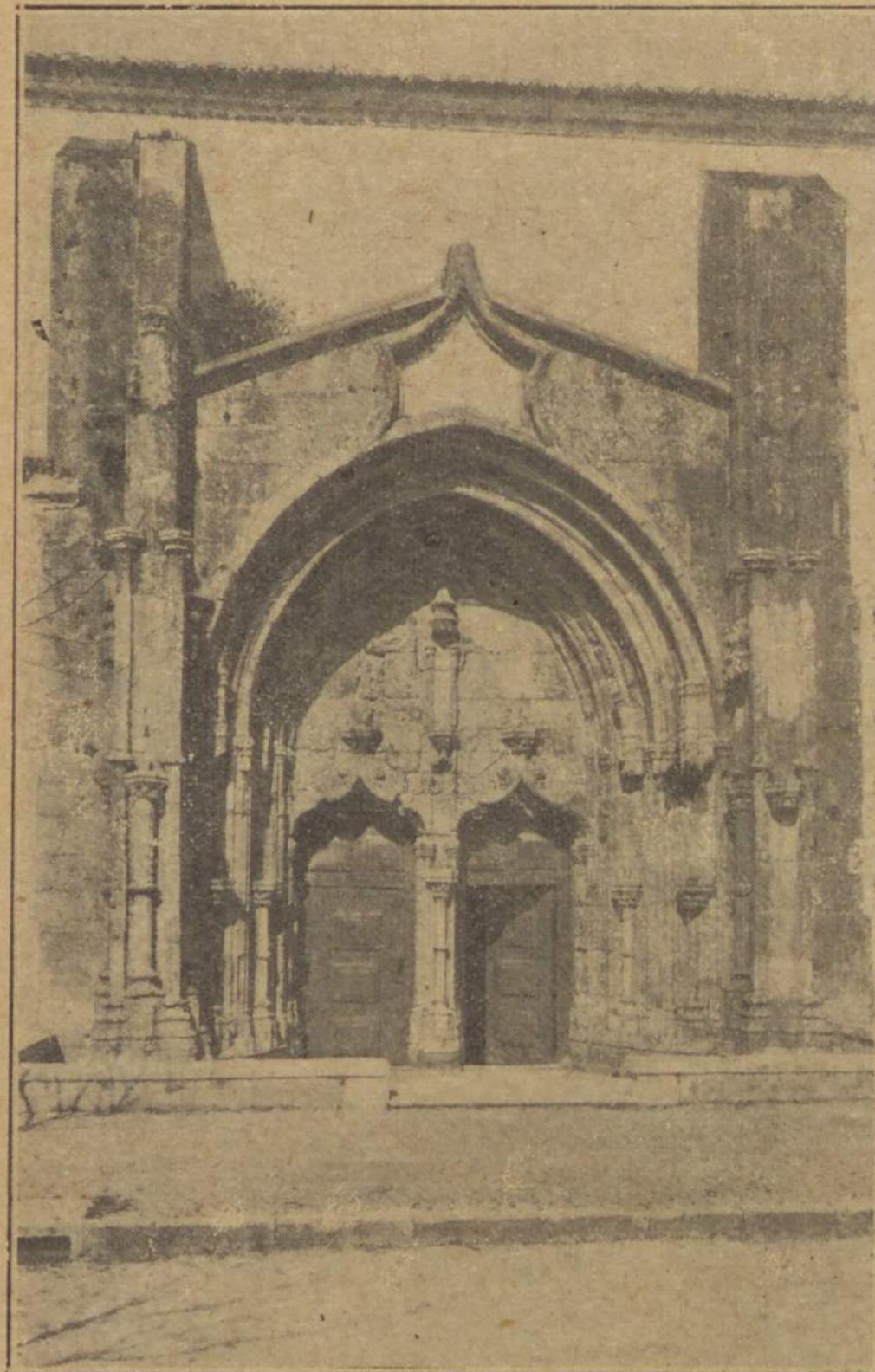
D. João IV, se encontraram uma estátua mutilada de Neptuno e algumas moedas de Julio Cesar, Augusto e Tíberio. Actualmente está lá instalado um esplendido sanatório para tratamento de doenças ossáreas.

**TROIÁ** — Atravessando o rio, de gazolina, em poucos minutos, chega-se à Troia, e d'onde se disfruta a linda vista da cidade e dos rochedos da margem direita.

**CASTELO DE S. FILIPE** — Este castelo, que nos proporciona uma vista esplendida, foi mandado construir por Filipe II pelo risco e sob a direção do arquitecto italiano Filipe Terro. As obras concluiram-se em 1600. O castelo serviu



SETÚBAL — PALACIO DA COMENDA



SETÚBAL — PÓRTICO DA IGREJA DE JESUS

de prisão do Estado algumas vezes, entre elas por ocasião das tentativas de regicídio contra D. João II e contra D. José.

A PONTE DE SANTA CATARINA e os CONVENTOS DOS CAPUCHOS E S. PAULO são pontos que merecem também ser visitados.

Mas, de entre todos os locais dos arredores de Setúbal que podem ser indicados aos excursionistas, como dignos de serem visitados, é justo destacar

A ARRABIDA — Quem há que não conheça, pelo menos pelas descrições de pessoas que de lá regressam encantadas, essa famosa e impressionante *Arrabida*, a *Arrabdá* dos árabes, o *Promontório barbarico* dos romanos que se ergue a 640 metros sobre o nível do mar e que estendem os seus 35

quilómetros de beleza, de poesia, de misticismo, desde o termo de Setúbal até ao cabo Espichel?

Sobe-se a serra e, a cada metro que se sobe, vão os olhos descortinando um maior, um mais amplo cenário de maravilha.

Chega-se a meio dela e, quando se nos depara o convento dos capuchos franciscanos, dos pobres *arrabidos*, fundado em 1522 por Frei Martinho de Santa Maria, filho do conde castelhano de Santo Estevão del Puerto, envolve-nos uma tão forte, tão penetrante atmosfera mística, que nos dá vontade de ficar ali, como se ali houvermos chegado, trajados de burel, os pés descalços sangrando, numa ascenção de penitencia.

\* \* \*

Temos seguidamente as visitas ao imponente templo da *Nossa Senhora da Graça*; ao convento de *Jesus*; à igreja dos frades carmelitas *Nossa Senhora d'Anunciada*; à capela que pertenceu ao mosteiro das freiras dominicanas *S. João*; à capela de Bonfim, muito curiosa e da devoção dos marítimos; ao templo moderno de *S. Sebastião*; aos *Paços do Conselho*; ao *Paço do Duque*; ao convento de *S. Francisco*, construído no século XV e reedificado no século XVIII; aos conventos de *Brancane*s e dos Capuchos; à estatua do Bocage, singelo mas gracioso, e que foi inaugurado solenemente em 21 de Dezembro de 1871, 65.º aniversários da morte do Poeta; ao *Campo do Bonfim*, etc, etc.

A lista é interminável.

\* \* \*

Justo é aqui prestarmos homenagem ao srº drº Paulo Borba, provedor da Misericordia, que é a alma da assistência. O ilustre açoreano merece esta referência especial, como um exemplo vivo de quanto podem a inteligência e bondade quando aliada a uma actividade enorme e a uma vontade de ferro.—I. de M.



SETÚBAL PRAÇA DO BOCAJE

## MISTERIOS INTERNACIONAIS

# A REVOLUÇÃO RUSSA É OBRA DA ALTA FINANÇA

DOIS ARTIGOS DO COTY QUE PROVAM UMA VERDADE — OS BANCOS AMERICANOS — AS «ALTAS» ORDENS E AS «BAIXAS» MAÇONARIAS...

**P**ARA nós, europeus, o melhor ensinamento da verdade que são as teorias claras da contra-revolução, existem nas campanhas sucessivas de François Coty, no *«L'ami du Peuple»* contra os tenebrosos e escuros manejos da finança internacional judaica.

Eis, um desses artigos, onde se apontam as influencias dos americanos na propaganda do comunismo em todo o mundo.

## A OBRA OCULTA DOS JUDEUS DA RUSSIA E... DO MUNDO INTEIRO

William H. Taft parecia ser o único presidente dos Estados Unidos, eleito sem o concurso do Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup> e previamente designado por ele para desempenhar uma missão. Devia essa boa fortuna aos laços de estreita amizade que o ligavam ao seu predecessor, Teodoro Roosevelt, que impoz, de certo modo a sua candidatura.

Mas, se o presidente Taft não foi eleito pela força misteriosa que governa a seu ralante a república mais poderosa do mundo, não estava nas suas mãos, subtrair-se no decurso da sua presidencia, ás injunções que essa força entendia dirigir-lhe. E não levou muito tempo a sentir isso.

Vejamos em que ocasião o Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup> entrou em conflito com o presidente Talt.

A legislação da Russia imperial agrava a população semita em determinado numero de governos fronteiriços, onde se encontrava já instalada desde o tempo da conquista russa. Desta maneira, os judeus da Polonia e da Lituania, tolerados nas regiões onde estavam estabelecidos desde tempos antigos, não podiam fixar-se em território puramente russo, em Moscow ou em Nijni-Novgorod, por exemplo.

Esta proibição, frequentemente violada na prática, tinha por fim impedir a difusão das ideias subversivas, a que os judeus teem sido propensos através dos tempos. As violações parciais do regulamento, que se davam de vez em quando, não traziam grandes consequencias. As autoridades fechavam os olhos ás viagens com fins comerciais.

Mas, a um judeu russo de Varsóvia, por exemplo, suspeito de se entregar a propaganda revolucionaria no interior da Russia propriamente dita, era mais facil ser preso e recon-

duzido à sua residencia anterior, onde lhe era proibido fixar residencia...

\* \* \*

A partir do último quartel do seculo XIX, os judeus russos, para iludir essa lei aborrecida e instalarem-se em qualquer ponto da Russia à sua escolha, empregaram um processo complicado, mas engenhoso que os exigia, de certo modo, à autoridade do governo imperial.

Para isso, faziam uma viagem aos Estados Unidos, durante a qual alcançavam a naturalidade americana e regressavam, depois, tranquilamente, ao imperio dos Tsars, não como judeus russos, mas como cidadãos americanos.

Os tratados existentes entre os dois Estados, garantiam aos seus nacionais a equivalencia e a reciprocidade de direitos: os consules americanos colocavam sob a sua protecção os novos *yankees* e não consentiam que fossem incomodados pela polícia.

Como era de prever, o processo foi sobretudo empregado pelos judeus revolucionarios que tinham excelentes razões para colocar sob a protecção da bandeira americana a sua propaganda sedicosa. Compreender-se-á a importancia do caso, sabendo-se que, nessa época, em dez nihilistas russos, sete eram judeus.

Depois da guerra russo-japonesa, o governo imperial teve que pôr termo a essas práticas, que tornavam intangivel a maior parte dos agentes insurrecionais ocupados em combater á bomba e a pu-



Familia imperial russa — O «Tsarevitch» Alexis, ultimo descendente dos Romanov, assassinado, como se afirma pela finança

nhal — já sabemos com que sangrenta eficacia. Resolveu então, que os judeus russos, quer fossem ou não a Nova Iorque, quer se tornassem ou não cidadãos americanos, não poderiam em caso nenhum, estabelecerem-se na Russia, fora dos distritos fronteiriços internacionais. Seguiram-se bastantes expulsões e recusas de admissão, apesar dos passaportes concedidos na America.

Os agentes consulares americanos fizeram um protesto pro-forma, porque quasi todos eles não deixavam de reconhecer que o governo russo se encontrava em presença de uma verdadeira necessidade. Um antigo embaixador dos Estados Unidos na Russia, M. John W. Forster, concordava, mesmo, em que o governo russo se mostrava demasiado tolerante porque só os judeus suspeitos de accão revolucionaria



MOSCOW - O grande centro da conspiração judaica

eram perseguidos. Os que exerciam pacificamente o comercio eram, apesar da letra da lei, tolerados em toda a Russia. Só em Petersburgo, no testemunho de M. Forster, havia permanentemente, cerca de 30,000 residentes judeus, em lugar dos 1.509 legalmente autorizados a residir na cidade.

**C O B R**

E' facil de calcular que não era esta a opinião dos meios revolucionarios que corriam o risco de se verem privados dos seus emissarios mais numerosos e mais decididos. Dirigiram-se, então ao Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup> e apresentaram-lhe queixa, como os nacionais de um país costumam fazer ao seu consul.

Pouco tempo depois, Jacob Schiff pedia ao presidente Taft uma audiencia para ele «e para os representantes do povo judeu».

A conferencia realizou-se na Casa Branca, no dia 15 de Fevereiro de 1911.

Um jornal americano, o *Deaborn Independant* fez o relato Jacob Schiff era acompanhado por M. Krauss chefe da Maçonria judeica *B'nai B'rith*, por Luis Marschall, presidente das Organizações Sionistas americanas e por outros dois notaveis israelitas, Jacob Furth e Henrique Goldfolge.



Eis uma obra da Finança: fusilamentos de turbas indefesas...

Os cinco almoçaram com o presidente Taft e com a familia; depois foram para a biblioteca e a conversa politica principiou. Porém, na expressão de Jacob Schiff, não deixou muito satisfeitos os representantes do povo judeu. Estes pretendiam que o dever do Governo dos Estados Unidos era apoiar com toda a sua força as reclamações dos judeus da Russia. Havia um meio: a titulo de protesto contra a recusa da admissão dos israelitas que regressavam à Russia, com a nacionalidade americana, denunciar imediatamente o tratado de comercio que existia há oitenta anos, entre este país e os Estados Unidos. A Russia ficaria sabendo, assim, «que não se brinca impunemente com um passaporte americano».

Já dissemos que M. Taft foi o unico presidente dos Estados Unidos que, num longo decorrer de tempo não deveu a sua eleição ao Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup>. Isto mesmo apareceu na sua resposta.

Recusou-se à rutura que exigiram dêle e objectou que seria, sobretudo prejudicial para os interesses americanos.

Socorria-se, assim, da opinião de M. Rockhill, embaixador americano em S. Petersburgo, de quem recebera, justamente nessa ocasião um relatório sobre o assunto. Apesar dos arrebatamentos de Jacob Schiff, cujo caracter violento se manifestara mais uma vez, apesar da insistencia dos outros delegados, estes nada obliteraram.

Ao deixar a Casa Branca, Jacob Schiff, furioso, recusou-se a apertar a mão que o presidente Taft lhe estendia e acrescentou, descendo a escada:

- «Agora só a guerra».

Era a guerra, na verdade. No dia seguinte, todos os jornais israelitas dos Estados Unidos, assim como os grandes diarios subvencionados pelo Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup>, censuravam o presidente Taft por ter «deixado humilhar por um despotismo oriental os cidadãos americanos».

Criaram-se comissões, realizaram-se reunões publicas e todos os homens politicos, sobre os quais era possivel exercer qualquer accão foram mobilizados. O senado e a Camara dos Representantes foram surpreendidos com moções de protesto.

Por muito rapida que fosse, esta campanha custou a Jacob Schiff, segundo parece, três milhões de dolares. O presidente Taft não previra que a sua recusa pudesse ter tais consequencias...

Dez meses mais tarde, em 13 de Dezembro de 1911, Taft era obrigado a ceder.

As duas Camaras do Congresso Americano, obedecendo, como orquestra bem dirigida a batuta de Jacob Schilt, conv davam o presidente dos Estados Unidos a notificar á Russia a denuncia do tratado de comercio

existente entre os dois países — a titulo de represalia contra a questão dos passaportes judeus. A vitória de Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup> era retumbante.

Jacob Schiff tinha, de resto, plena consciencia do facto. Alguns anos mais tarde, tendo sido objecto de criticas da parte de certos jornais americanos ridicilos em «yiddisch» que o atacavam por ter contribuido, com as suas iniciativas politicas imprudentes, para o desenvolvimento do anti-semitismo na Russia, declarou ao «New York Times» em 5 de Junho de 1916: «Vejam que ha quem ouse acusar-me de semelhante crime! Eu, que

ha vinte e cinco anos, comecei, completamente só, a luta e nela prossegui até hoje. Quem, na verdade, senão eu, pôz em movimento a agitação que levou o presidente dos Estados Unidos, como todos devem saber, a denunciar o nosso tratado com a Russia?»

Não foi mais arrogante a resposta desdenhosa de Scipião o Africano aos seus acusadores: «Num dia como este venci Anbal em Lama: subamos ao Capitolio para render graças aos deuses.

Mais justa para com o director do grande banco judaico-germano-americano, a *Tribune Juive* de Paris, dizia, em 5 de Novembro de 1920, num artigo consagrado a Jacob Schiff, que morrera pouco antes:

«O historiador do futuro fixar-se-á, com atenção e respeito sobre a pagina da Historia judaica consagrada ao efeito que teve para a Russia e os outros povos a realização do tratado de comercio entre os Estados Unidos e a Rússia».

Estas consequencias, na verdade, tinham excedido em muito, o conflito diplomático de 1911, em redor dos passaportes americanos. Veremos como se prolongaram e ampliaram, durante a Grande Guerra e no periodo da crise económica que se seguiu.

#### A GUERRA À CIVILISAÇÃO EUROPEIA PELO CELEBRE BANCO KHUN, LOEB & C.<sup>a</sup>

Ainda pelo porta-voz do «*L'ami du peuple*» seguem as interessantíssimas revelações do sentido íntimo e oculto da acção financeira do Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup> no fomentar da revolução russa:

«Nas reuniões de Kientbal e de Zimmerwald, os chefes bolchevistas dividiram entre si os países a trabalhar, Leão Trotsky escolheu a França, onde publicava um pequeno jornal em língua russa «*Nache slovo*» (A nossa palavra) destinado às tropas que governo do Tzar enviara para combater na frente ocidental.

Esse panfleto periodico não era senão o incitamento à revolta e ao derrotismo: mas o nosso serviço de propaganda no exercito, participando da apatia do nosso mundo político, tomara a seu cargo, sem compreender o que fazia, a distribuição do jornal aos soldados russos.

Os resultados não tardaram muito principiando, como sempre, pelas formações da retaguarda: em 1916, no depósito de Marselha, os soldados russos assassinavam o seu coronel.

O caso teve demasiada importância para ser abafado, apesar da presença, no governo francês, de socialistas militantes, os srs. Guesde e Sambat, cheios de indulgência pelo «pequeno motim» de Marselha.

João Longuet, neto de Karl Marx tomara Trotsky sob a sua protecção e conseguiu que o colega Lenin fosse expulso, com todas as deferências, em vez de ser sumariamente fuzilado como agente da Alemanha. Trotsky foi conduzido à fronteira de Espanha, onde o governo lhe concedeu autorização para residir em Cadiz.

Chegou a pensar-se em enviar-lo para mais longe: para Cuba. Mas Trotsky que estava encarregado de se avistar com Jacob Schiff, considerado como árbitro dos partidos revolu-



O ultimo atentado dos revolucionários russos foi contra o Grã-Duque Sergio

cionários e conseguiu que o deixassem partir para Nova Iorque.

Ao embarcar no «Monte Serrat», que levava com ele para o Novo Mundo, a fortuna do bolchevismo, gritou de punhos cerrados para terra, todo o seu ódio a «essa vil canilha da Europa» e a tudo o que ela representava para ele.

Os meios de fazer guerra sem quartel à civilização europeia, não tardariam a serem-lhe fornecidos pelo Banco Kuhn, Loeb & C.<sup>a</sup>.

Contudo, a entrevista realizada entre o chefe bolchevista e Jacob Schiff não deu nada de decisivo. O grande banqueiro americano, jogava, naquele momento, a carta democrática na Rússia. Prestes a atingir o seu fim, não estava muito disposto a contrariar o jogo daqueles de que se servia.

Trotzky, introduzido pelo director dum jornal judeu revolucionário de Nova Iorque, «Forward» apenas obteve palavras de esperança e subsídios relativamente pouco importantes. Jacob Schiff reservava, todavia, o partido bolchevista para o utilizar no caso em que Kerensky, Goutchkoff e Milioukoff, não se mostrassem, no poder, suficientemente docéis.

A notícia dos trágicos acontecimentos de Petrogrado foram para Trotzky o sinal do regresso. Embarcou evitando cuidadosamente, «os dois cães de fila do capitalismo»: — os submarinos alemães e os cruzadores britânicos — os primeiros porque feriam ás cegas e os segundos por causa da sua vigilância. Não era infundado este receio. Ao largo de Halifax, o paquete que conduzia Trotzky foi visitado: conhecido desde longa data como agente da Alemanha, o chefe bolchevista foi preso a bordo pela polícia inglesa.



Um grupo de polícias russos

Não esteve, porém, muito tempo preso. Milioukoff, o novo ministro dos Negocios Estrangeiros, prevenido por Jacob Schiff, esperava Trotzky, sem suspeitar que este ia encarregado de o vigiar e de o lançar fóra do poder.

Avisado telegraficamente da prisão, Milioukoff reclamou o amigo de Lenine a *sir* Jorge Buchanan, embaixador da Inglaterra em Petrogrado. Este não se demorou em alcançar a libertação de Trotzky que poude, assim, continuar a viagem.

\* \* \*

Alguns meses mais tarde rebentaram os tumultos de 4 de Julho de 1917, pelos quais Lenine e Trotzky tentaram, pela primeira vez, derrubar o governo provisório. Desconcertados pela intervenção de um só regimento que fôra chamado da frente, Lenine teve que fugir. Trotzky foi preso e os seus partidários dispersaram-se.

Tinham, porém, tirado à prova a sua audácia e o telegrafo, dentro em pouco, dava-lhes a notícia do concurso ilimitado de Jacob Schiff, decididamente resolvido a impelir a revolução russa até ao ultimo extremo.

Ignora-se a importan ia dos fundos que foram postos nas ordens de Lenine e de Trotzky para a revolução russa de 1917 — que derrubou o governo provisório e estabeleceu o regime bolchevista na Russia. Mas sabe-se qual foi a via por onde esses fundos passaram. Uma publicação oficial americana reproduziu um telegrama, enviado de Estocolmo, com data de 21 de Setembro de 1917, avisando Trotzky (que imprudentissimamente fôra posto em liberdade, sob fiança) que a «direcção do Banco Max Warburg & C.ª o informava que lhe t nha aberta uma conta corrente, em Estocolmo, para a sua empresa».

Não custa muito a averiguar a origem desta conta, sabendo-se que dos três irmãos Warburg, dois, Felix e Paulo, eram na America os colaboradores de Jacob Schiff na direcção do Banco Kuhn, Loeb & C.ª, enquanto o outro, «Max Warburg & C.ª» um dos Warburg da America. Felix, era genro de Jacob Schiff, ao passo que outro, Paulo desposava a cunhada do potentado Germano israelita.

A «construção do socialismo na Russia» — como dizia a *Humanité*, era afinal um simples negocio de familia..

Magnifico negocio aliás !

Se a realização tardou e se a colocação de capitais foi considerável, a verdade é que, jamais uma empreza dera como esta tão formidaveis lucros !

A conquista da Russia pelo regime bolchevista colocava todo o imperio, com as suas riquezas compreendendo os bens particulares de 150 milhões de habitantes, na mão omnipotente de alguns comissarios do povo. Ora estes na vespera ainda simples subsi iados de Kuhn, Loeb & C.ª não podiam recusar nada ao banco que governava o mundo, quanto a privilégios financeiros como economicos. Era-lhes impossivel já sacudir o jugo—se pensassem em faze-lo.

Ao estabelecer o regime politico e social e privando o homem dos seus mais essenciais direitos, rompendo com as regras milenarias da moral publica, os chefes bolchevistas colocabam-se, de certo modo, à margem da Humanidade. Esta tol-

rava-os — é certo ! — mas por indolencia e cobardia — mas não lhes dava a colaboração indispensavel para governarem.

Negava-lhes claramente, o crédito em troca da sua palavra cujo valor diminuto era conhecido.

Jacob Schiff morreu em 1920, poucos meses antes de Lenine. Mas conseguiu realizar plenamente o programa que professava e que foi traçado alto da catedra da Universidade de Columbia; nos principios d'este seculo, por Eduardo Devine: *E' à Alta Banca que deve pertencer a direcção espiritual da humanidade.*

Por estes dois artigos que a coragem de Francois Coty fez publicar, avaliam os leitores quão tenebrosos e habéis são os engenhos e «cordelinhos» de que se servem a *alta finança* ou a *Alta Finança Internacional* para os seus designios. A's ordens hermiticas de quem esta trabalha (porque ha ainda forças acima) isso é misterio que pertence ás *Altas Ordens*.

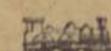
As proprias maçonarias as desconhecem. São estes como fantoches inconscientes puchados pelos cordeis invisiveis das citadas Altas *Ordens*... Mas, adeante ..

O facto é que apôs o atentado de Sarajevo que provocou intencionalmente a Grande Guerra (erro sem duvida, ou desculpo da «Intelligence Service» e sôno pezado do «Deuxième Bureau») a finança judaica de Frankfort e de Moscow abriu mais os tentaculos e — por ordens recebidas — agitou a acção.

Ficaram já bem claramente expostos nos dois artigos que damos á estampa, o poder sinistro e maquiavelico dessa — sem duvida — formidavel organisaçao.

Em outros artigos que a este se seguiram em alguns proximos numeros, trataremos de apontar factos que ainda mais provam a necessidade — especialmente para os povos do ocidente — do apoio ás teorias sãs da contra-revolução ..

O Reporter-Fantasma



## ASSSEMBLEIA DA C. P.

E' no dia 3 de Outubro próximo futuro pelas 15 horas, que se realiza a assembleia geral ordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para discussão do relatório e contas do exercicio de 1931.

Proceder-se-há tambem à eleição de sete vogais para o Conselho de Administração, trez para o Conselho Fiscal e Presidente, vice presidente e quatro secretários da mesa da Assembleia geral.

**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**

# OBRAS PÚBLICAS

## REGIÃO OCIDENTAL DE MARROCOS

Por JOSÉ DE ESAQUY

A parte Atlântica é realmente, a mais rica e de mais futuro em todo o Protectorado. É natural que se procure dotá-la de todos os meios necessários para intensificar o seu aproveitamento, muito principalmente das obras públicas modernas, estando em primeiro plano, as vias de comunicação.

Nos últimos três anos resolveu-se intensificar a construção e renovação das estradas existentes para obter o maior rendimento e segurança na circulação, subsistindo no entanto a grande dificuldade da ausência de pedra, e as torrentes chuvas do inverno que muito prejudicaram esses trabalhos.

As características das principais estradas do protectorado espanhol de Marrocos, são as seguintes:

*Estrada de Tanger-Rabat* (zona espanhola desde a Ponte Internacional com a zona francesa) — Comprimento, cento e oito quilómetros; largura, cinco metros. Há cento e seis quilómetros e setecentos e cincuenta metros asfaltados. Plantações em cem quilómetros.

É a principal via de comunicação, e passa por Arzila, Larache e Alcacer-Kibir.

*Pista de Dar-Xauen* — (Região ocidental, desde Tanger, Rabat até Sinana). Comprimento, trinta e um quilómetros e seiscentos metros; largura cinco metros.

Encurta o trajecto de Larache a Tetuan. Bifurcação com a pista militar a Beni-Arós.

*Pista de Tlala de Raisana* — Comprimento, desseis quilómetros e duzentos e quarenta metros; explanação, oito metros.

Une Larache com a estação de Tjala, do caminho de ferro Tanger-Fez.

*Outras Pistas* — Existem oito mil quilómetros de pistas ordinárias, mas secundárias, que unem a estrada principal com as estações e centros oficiais.

*Ponte Republica* (antiga Alfonso XIII) — Concluiu-se em Janeiro de 1929, sendo a ponte mais importante de todo o Império Marroquino, e é um modelo na sua classe e arquitetura. A estrada Tanger-Rabat é cruzada por esta ponte no rio Lucus, cerca de Larache.

Compõe-se de cinco triângulos de cimento armado de trinta e dois metros de altura cada pilar. A largura da ponte é de cinco metros.

A principal dificuldade da obra, residiu na cons-

trução dos pilares e na cimentação, realizada sobre terrenos difíceis.

A altura da água é de doze metros, e as correntes produziram aumentos, alcançando por isso velocidades de 1,50 por segundo, e caudas de mil e duzentos metros cúbicos por segundo, igualmente.

## PORTOS

*Arzila* — Continuam-se as obras do dique de abrigo para se alcançar o resguardo necessário que se deseja para este pequeno porto pesqueiro.

*Larache* — Começaram-se as obras na foz do rio Lucus, para melhorar as naturais dificuldades, obtendo-se já resultados satisfatórios.

As obras, na hora actual, continuam com grande intensidade.

## SINAIS MARITIMOS

*Ponte Nador* — O farol de Nador acaba de ser dotado dum novo aparelho de luz eléctrica, e de alcance médio de sessenta quilómetros.

## ABASTECIMENTO DE AGUAS

Em Alcacer-Kibir continuam activamente as obras para o abastecimento de águas. As águas provêm do manancial de Smid-el-Ma; a instalação elevadora, e os tubos, levam as águas a um depósito de dois mil a quatro mil metros cúbicos, de onde se dirigem a trinta quilómetros de distância.

O caudal é de sessenta litros por segundo.

*Larache* — Encontra-se já em serviço provisório, faltando terminar a construção. A rede de distribuição é de quatorze quilómetros. O caudal é de noventa litros por segundo.

E, aqui deixo ao leitor, nesta rápida apresentação do serviço de obras públicas no Marrocos espanhol, uma leve ideia do activíssimo trabalho a que a Espanha colonizadora se empregou.

\*

A Espanha de hoje, muito diferente da Espanha colonizadora de há cem anos, tem realizado em Marrocos uma obra notável, uma obra digna dos mais rasgados elogios.

A massa de colonizar é muito diferente: o mouro, vive apegado à sua religião, e desde que as nações colonizadoras respeitem as suas crenças religiosas, as mesquitas solenes, e frias, deixam-se facilmente conduzir, e guiar.

O mouro não é refractário à civilização, e quando depõe as armas, quando a tranquilidade, ainda que aparente, reina nas tribos dispersas pelas montanhas e desertos, deixam que os outros trabalhem com proveito o solo africano. Abrem estradas, sondam o seu riquíssimo e fértil terreno, e rompem as montanhas misteriosas, ambição fatídica das nações ibéricas.

# LISBOA HÁ 70 ANOS

## FRAGMENTOS DUM GUIA DA ÉPOCA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

**L**ANÇAR uma vista de olhos pelo passado é sempre curioso, e um dos campos em que esta recordação de velharias se apresenta particularmente apreciável é quando evocamos o que era o turismo há setenta anos.

Tenho na minha frente um raro e precioso «Novo Guia do Viajante em Lisboa e seus arredores», editado em 1863, por J. J. Bordalo. É esse guia que nos vai permitir verificar o que há perto de três quartos de século o forasteiro tinha de notável a vêr na capital.

Comparado êsse infantil guia com o actual, da Biblioteca, que possue porém os inconvenientes de ser pouco prático, pelo seu volume e pelo seu elevado custo, e estar, além disso, incompleto na parte respeitante ao resto do país; ou comparado com o interessante e bem elaborado *Manual do Viajante em Portugal*, de Mendonça e Costa e Carlos d'Ornelas, manual que é o *vade-mecum* do turista e que, num volume que se traz na algibeira, tem condensado tudo que o viajante deve notar no país, comparado, dizia, o velho guia, com os dois citados, estabelecemos a mesma proporção que encontrariam pondo em paralelo o vetusto Passeio Público com a magnífica Avenida da Liberdade, dos nossos dias.

O guia de Bordalo dividia a visita a Lisboa em quatro passeios, que o forasteiro menos apressado poderia bipartir em oito.

O primeiro aconselhava a partida do Terreiro do Paço, e a visita às secretarias, Camara Municipal, Thesouro, Telegraphia electrica, Obras Publicas — onde se podem ver alguns modelos, e a planta do Palacio d'Ajuda, Praça do Commercio, Caes das columnas, e dos vapores, Alfandega, com um caes e jardim, Aula do Commercio.

Depois, mandava subir a rua Augusta, atravessar o Rossio, ver o Teatro de D. Maria, ir até o Passeio Público, olhar para o Teatro dos Condes, passar ao Circo de Price, à Praça do Salitre, ao Teatro de Variedades — que naturalmente poucas semelhanças teria com o seu actual homónimo do Parque Mayer —, percorrer o Largo do Rato, o Palácio do Marquês de Viana, o Largo das Amoreiras e a Mai d'Agua.

O viajante, de ríjas pernas e apressado, seguiria depois até Campo de Ourique, admiraria o quartel de infantaria 16, a igreja de Santa Isabel, voltava ao

Rato, olharia para o palácio de Palmela, Imprensa Nacional, palácio que foi do Conde de Cea, Escola Politécnica, Praça do Príncipe Real, Asilo das donzelas orfãs, Passeio e Jardim de S. Pedro de Alcântara, Misericórdia, Igreja de S. Roque, casa de loteria e roda dos expostos, Rua de S. Roque, templos da Encarnação, Loreto e Martires, Teatro do Ginásio, Largo do Carmo, com o chafariz e as ruínas, Biblioteca, Academia de Belas Artes, Teatro de S. Carlos, Hotel Bragança, Calçada de S. Francisco, Conceição Nova e Terreiro do Paço.

Os outros três passeios tinham itinerários equivalentes.

Torna-se ocioso apontá-los prolixamente. É preferível folhear o venerando guia, observando-lhe algumas passagens mais curiosas e actualisando agora a ortografia nas transcrições que dêle fizermos.

Sobre hospedagem «o viajante encontra em Lisboa — diz o guia — hospedarias de diferentes preços, desde 3\$600 até 500 reis diários». A principal apontada é o Bragança-Hotel. A primeira das casas de pasto aconselhadas é a «Malta. — Rua do Ouro, lojas e primeiro andar. É sem contradição a primeira casa de pasto de Lisboa, tanto pela boa sociedade que a freqüenta, como pela perfeição de seus diversos e exquisitos manjares».

Menciona dezassete cafés, os mais importantes dos quais são: «Café Concerto», — Largo da Abegoaria. Este café dá concertos musicais e bailes de máscaras; é notável pela sua elegância e reunião á francesa». «Marrare (das sete portas)», na rua do Arco do Bandeira e «Marrare (de polimento). — Rua do Chiado.

E' notável por ser a reunião de todos os bons janotas e literatos da capital».

Sobre o Teatro de Variedades escreve: «O antigo teatro do Salitre acha-se actualmente crismado com êste titulo, todavia é sempre o mesmo teatro, freqüentado por espectadores de baixa classe prontos a promover rixas e continuadas trocas. Várias sociedades tem administrado aquela emprêsa, porém o mau fado constantemente as persegue.

«O género dêste teatro é comedias, farsas e mágicas».

\* \* \*

O principal passeio de Lisboa era nessa época o Passeio Público. Achara o autor do guia «mal escolhido o local em que alinharam alguns centos de árvores, na extensão de 1200 pés de terreno, porque está encravado entre duas montanhas, e privado por consequência de toda a vista exterior, além, das ruas que o ladeiam. E' cercado de uma gradaria de ferro, assente em cantari, e fechado por grossas cancelas como se guardasse os tesouros dos califas».

\* \* \*

Uma parte do guia é dedicada à higiénica missão de afrontar os estabelecimentos de banhos da cidade. A nomenclatura é minuciosa até o ponto de esmerilhar a natureza das lavagens com uma descrição que não ouso transcrever.

De entre os banhos de menos inconveniente menção recordo que no estabelecimento do Dr. José Romão Rodrigues Nilo, da Rua Nova de S. Domingos, um «banho semicúpido simples» custava 200 réis, um «semicúpido emoliente, calmante sedativo, 300 réis»; um «pediluvio, lavagem de pés, 160 réis».

Em Rilhafoles tambem havia banhos de vários preços e designações: emolientes aromáticos, gelatinosos, sulfúricos, duches de água estagnada, de chorro, secos, húmidos, etc..

\* \* \*

Entre as ruas principais da baixa, aponta a «Rua Nova de Et-Rei (vulgo dos Capelistas, por ser espe-

cialmente dedicada às lojas de sedas, bijouterias (*sic*) e modas). — *Rua de S. Julião* (vulgo dos *Algibebeis*, porque quase todas as suas lojas são ocupadas por vendedores de fato feito), etc..

\* \* \*

Acérca do Rossio escreve:

«... formosa e regular (*praça*) e da forma de um paralelogramo; tem o centro empedrado de preto e branco, o que faz muito bom efeito, apesar das censuras dos criticos; o seu comprimento e largura lá está escrito tambem em pedra, por braças e por metros. No meio da praça está começando a erger-se uma coluna à memoria de D. Pedro, Imperador do Brasil e Rei de Portugal, onde outrora se começou a levantar uma estátua á liberdade, cuja obra foi destruida em 1823 (*a da liberdade ou a da estátua?*).»

\* \* \* . . . . .

«A leste dêste edificio (o do então Teatro de D. Maria II) fica o largo e a igreja de S. Domingos e a oeste o largo de Camões, com lindos prédios, que seguem pela rua de Camões, ao Passeio público.»

\* \* \*

As páginas atrás recortadas são as mais pitorescas do curioso guia. É ocioso alongar mais o exame na parte referente à capital. Mas a comparação entre o turismo dessa época e o presente, não é assunto que deixe de se prestar a novos estudos, que não desisto de futuro tentar.

## A GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

SERÁ INAUGURADA NO DIA 29 DO CORRENTE

Já os nossos leitores devem ter tomado conhecimento pela imprensa diária, das inúmeras adesões recebidas de quasi todos os industriaes do Paiz, a esta manifestação da actividade nacional.

Era necessaria e urgente esta demonstração, pois uma grande parte dos portugueses nada conhece do que no seu Paiz se produz e quais as possibilidades do que se poderá vir a produzir.

Estamos certos que será uma revelação para a maioria daqueles que visitarem o importante certame, que há-de honrar-nos e orgulhar-nos perante nós próprios do valor que possuímos e que por desleixo desconhecemos. Desde a industria mais modesta à de mais amplas proporções, tudo caberá a dentro do Pavilhão a inaugurar, e quem sabe se depois de conhecidas, o publico acostumado a comprar produtos com

rotulos estrangeiros nada superiores aos nacionais, tenha por estes um pouco mais de carinho, não enviando para além fronteiras o ouro que tão necessário é à vida da nação.

Pode o nosso paiz vir a ser um grande valor industrial, se bem que até agora as suas energias tenham estado inertes. Ha condições especiais a aproveitar, e, industrias há mais susceptíveis de desenvolvimento do que outras. Deverá o Estado auxiliar aquelas que maior rendimento possam dar ao bem público, servindo a economia nacional e diminuindo a crise social agravada grandemente com o problema do desemprego.

É para que todos os portugueses vejam de perto os valores existentes na sua terra, que se leva a efeito a Grande Exposição Industrial, que demonstrará a conveniencia de até no consumo de menor importancia se comprar só — *Produtos portugueses*.

# Caminho de ferro, Comodidades Excursões e propaganda

Por ATAC

A baixa do tráfego ferroviário constatada nos últimos anos e em todos os países do mundo, motivada em grande parte pela concorrência da camionagem, determinou por parte das empresas de caminhos de ferro um grande e aturado estudo para o aperfeiçoamento de todos os serviços.

Embora devagar, o perfeiçoamento caminha a passos seguros, oferecendo na actualidade o caminho de ferro, condições de conforto e rapidez que, nenhum outro meio de transporte pode superar.

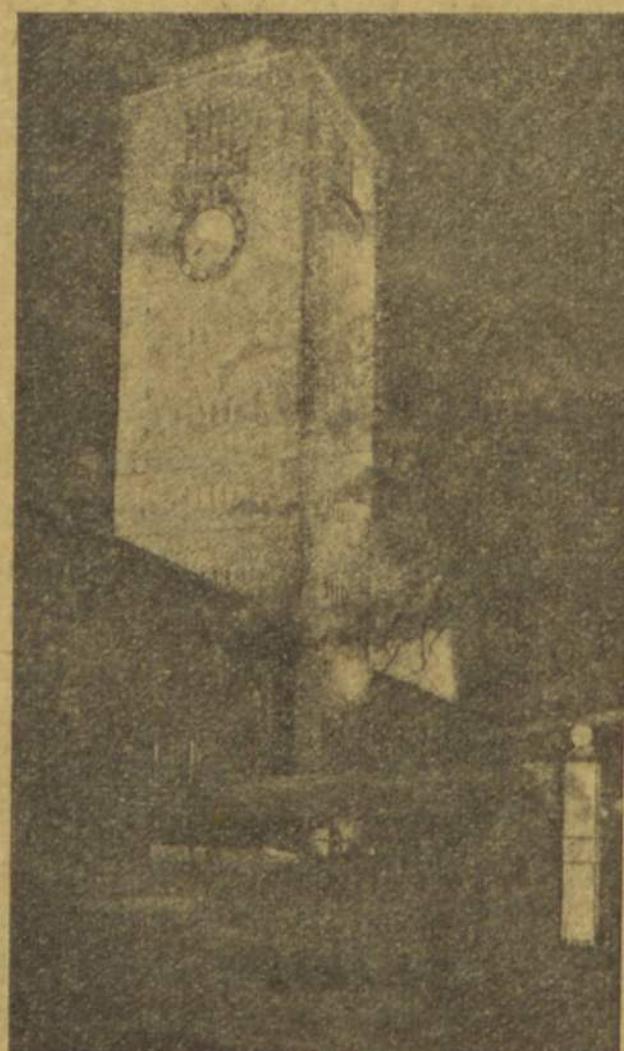
As marchas dos comboios aceleradas, já suprimindo paragens de pouca importância, já aplicando locomotivas capazes de dar um maior rendimento, são um facto por exemplo na França, Inglaterra, Alemanha, Bélgica e já hoje em Portugal.

O progresso da via férrea não pára e o avanço ultimamente registado não se cinge só aos melhoramentos de carácter técnico.

Assim, em Inglaterra, circulam comboios com vagões leitos e restaurantes de 2.ª classe, salões bars, isto é, onde aqueles menos afortunados poderão tomar uma refeição ligeira e por pouco dinheiro.

Comboios com vagões destinados a cinema, com telefonia e muitas outras distrações que oferecem ao público, sempre avido de novidades.

Em Paris, na Estação de St. Nazaire, há também um salão aplicado a cinema, onde aqueles que es-



Destacando-se entre os edifícios da cidade, a torre da estação de Stuttgart, indica o destino e hora da partida do primeiro comboio a sair.

peram, poderão distrair-se assistindo à exibição de filmes.

Muitas e muitas comodidades e vantagens nos oferece já hoje o transporte ferroviário, e entre elas o das excursões em grupos, a preços reduzidíssimos acessíveis a todas as bolsas.

Daí o sucesso obtido em Portugal pelo combóio mistério, que além de despertar o interesse, pelo incognito da viagem, tem marcado pela boa organização e escolha de itinerários.

Há também as viagens com os percursos e paragens escolhidas pelos turistas, pondo a C. P. por exemplo, á disposição destes, funcionários sabedores que com as suas indicações favorecem extraordinariamente quem se serve d'este meio, para abandonar por uns dias a monotonia da vida corrente.

Todas estas coisas interessantes, são porém desconhecidas de uma grande parte do público talvez por falta de uma publicidade bem orientada.

No entanto já vão aparecendo alguns cartazes com certo gosto artístico, que chamam a atenção de muita gente.

A publicidade é actualmente uma ciencia bastante complexa, e para dar resultado necessita sobretudo de ser feita por quem conheça o meio onde ela se deverá praticar, isto é, a psicologia do público.

Por acharmos originais inserimos duas gravuras que bem demonstram o grau de desenvolvimento atingido pela propaganda ferroviária na Alemanha, onde o gosto pelas viagens é quase exagero. Quando dizemos exagero, — não queremos certamente ameaçar, pois que correr mundo é um prazer que nenhuma outra distração pode substituir.

A nossa pena é não exagerarmos as nossas viagens que, na maioria dos casos não são muito prolongadas, em virtude da escassez de certos papéis muito bem gravados que circulam por aí, com a procedência e marca do Banco de Portugal.

No entanto, com um pouco de boa vontade, e para quem dispõe de pouco tempo e dinheiro pode-se hoje ir mais além aproveitando por exemplo, os bilhetes de fim de semana, cujo custo ida e volta pouco passa de uma viagem de ida.



Em Munich, nas grandes artérias, colunas transparentes anunciam lugares selectos para excursões, meios de comunicação e todos os dados que possam interessar ao viagante.

# HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1892)

## Exposição Internacional da imprensa antiga e moderna, em Bruxelas

Nos proximos meses de abril e maio deve realizar-se em Bruxelas esta exposição, á qual devem concorrer todos os jornaes que actualmente se publicam no mundo o que lhe dará uma grande importancia.

A exposição tem por fim:

Fazer conhecida de todos a importancia e o desenvolvimento da imprensa nos diferentes paizes do mundo;

Provocar um estudo sobre esse desenvolvimento;

Indicar aos commerciantes e aos industriaes os jornaes e outras publicações periodicas em que pódem utilmente e especialmente fazer as suas publicações;

Pôr em evidencia os serviços que a imprensa pôde prestar nos diversos ramos da actividade humana.

Para este fim a exposição comprehenderá, alem de todas as publicações periodicas actuaes, que constituirá o 1.º grupo, uma revista retrospectiva de todos os jornaes antigos dos diversos paizes, por meio de collecções, um segundo grupo constante de documentos relativos á bibliographia da imprensa, contendo todos os trabalhos publicados sobre a sua historia, legislação, jurisprudencia e estatistica.

Um terceiro grupo será formado pelas artes graphicas e as multiphas industrias que se ligam á imprensa.

Finalmente um quarto grupo comprehenderá os desenhos, gravuras, esculturas e allusões diversas sobre a imprensa.

As installações terão logar nos magnificos salões do pala-

cio das Bellas Artes, posto pelo Estado belga á disposição da commissão organisadora.

Os jornaes no 1.º grupo, serão divididos e subdivididos pela seguinte forma:

A. Jornaes politicos:—1.

B. Scientificos:—2. Chimica. — 3. Physica. — 4. Mathematica. — 5. Electricidade. — 6. Medicina. — 7. Zoologia. — 8. Botanica. — 9. Economia politica. — 10. Geographia. — 11. Astronomia.

C. Litterarios:—12.

D. Theatraes, mundanos e balnearios:—13.

E. Artisticos:—14. Pintura. — 15. Escultura. — 16 Musica. — 17. Architectura. — 18. Archeologia. — 19. Numismatica.

F. Agronomicos:—20. Agricultura. — 21. Arboricultura. — 22. Horticultura. — 23. Avicultura. — 24. Apicultura.

G. Industriaes:—25. Engenharia. — 26. Artes e Officios. — 27. Caminhos de ferro. — 28. Navegação.

H. Financeiros:—29.

I. Commerciaes e economicos:—30.

J. Pedagogicos e universitarios:—31.

K. Do sport:—32. Equitação. — 33. Velocipedia. — 34. Tiro. — 35. Gymnastica. — 36. Regatas. — 37. Caça. — 38. Pesca. — 39. Esgrima.

L. De modas:—40.

M. Juridicos:—41. Legislação. — 42. Direito.

N. Illustrados:—43. Litterarios. — 44. Satyricos.

O. Philosophicos:—45.

P. Diversos:—46.

Os jornaes estrangeiros que quizerem concorrer a esta exposição pagarão unicamente 7,50 francos.

A exposição nos grupos 2.º e 4.º é absolutamente gratuita.

Recommendamos esta exposição a todos os nossos collegas e pedimos-lhes mesmo a sua adhesão para que o nosso paiz ali seja representado o mais copiosamente possível.

Pela nossa parte damos o exemplo mandando por estes dias a nossa adhesão.

Aos nossos collegas que o desejarem, forneceremos todos os detalhes e gratuitamente nos encarregamos de transmitir as suas adhesões.

A propósito perguntamos a quem saiba responder-nos: O nosso infeliz consul em Genova, Henrique Prostes,

## CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

A CIDADE DE «PAULONA»

(Continuação)

Este era de facto mal confeccionado e por esse motivo houve mosquitos por cordas, tudo serenando com a intervenção de varios graduados.

As mesmas praças foram ameaçadas de prisão num forte, valendolhes, alguém, que viu nos seus soldados, rapazes robustos e portugueses — e não carneiros para exportar.

Depois, em resultado dos pessimos alojamentos, principiaram a ter os

medicos enorme procura, e, cada vez mais, as doenças se desenvolviam, mormente, entre as praças de *pret*, que, á hora de *tocar a doentes* formavam uma extensa *bicha*, assemelhada com a do petrólio, durante a fase tremenda das faltas de tudo durante a guerra. Houve soldados que ostentavam nas mãos as proprias botas, visto que as não podiam calçar, em resultado das forçadas marchas sob um calor intensissimo.

Os pés desses homens eram umas perfeitas chagas!

Todos os que assistiram ás manobras de Tancos podem hoje dizer, em abono da verdade, que aquilo não passou de uma farça em que se gastaram muitos milhares de escudos superfluamente.

Nesse tempo eu gostava imenso de *fazer vista*, e como fôra para uma repartição de Serviços Administrativos, pensei logo usar esporas.

Fiz-me, então, um «caçanho» de cavalaria com bastante sucesso para aqueles que me comentavam, e principalmente para certo comandante (J. A. C.) que, elegantemente *vestido* á militar, *retocava* aquelas estradas

a cavalo com a lingua sempre afiada para as descomposturas, que redundavam com dias de detenção e prisão, conforme o seu magnifico estado de espirito.

Como o meu chefe me ordenou que ficasse encarregado da «compra de lenha», eu dirigi-me ao local de reabastecimento das unidades e ali encontrei um capitão do S. A. M., que hoje, se não estou em erro, é tenente-coronel, com umas barbichas e uma varinha de junco na mão. Olhou-me, mirou-me e remirou-me. Nada me disse porque eu gosava naquele Quartel General de certa influencia que, longe de me beneficiar na vida militar, alguma coisa me prejudicou.

Esse senhor capitão, depois de me mandar distribuir café, assucar e outros generos de maior necessidade, indicou-me onde eu devia actuar para entrar no serviço de compra de lenha. Este não era, nem mais nem menos, que um dos chamados *negocios da China*, rendoso o mais que podia ser.

E, senão, vejamos:

A lenha, para ser distribuida ás

possuia uma valiosa collecção de jornaes portuguezes, desde os primitivos, tão completa, que foi premiada em varias exposições.

Constituia ella uns 6, ou mais, grossos volumes, bem encadernados, que foram pelo seu dono cedidos em tempo á associação dos jornalistas e escriptores portuguezes.

Esta collecção, como outros valores d'aquelle associação, não sabemos que destino teve, quando ella se dissolveu.

Se quem a tem quizesse prestar-a agora para figurar na exposição belga, faria um serviço a toda a imprensa portugueza.

### Boletim financeiro

Lisboa, 15 de setembro.

Na quinzena decorrida a situação geral economica e financeira foi pouco animada. As transacções de commercio representaram-se naturalmente com as provindencias adoptadas para evitar a invasão do cholera em Portugal. No entretanto continuaram a discutir-se, um pouco platonicamente, deve dizer-se, as questões pendentes ácerca dos preliminares da peata, da importação e distribuição dos trigos estrangeiros e da indemnização, resolvida em principio, aos bancos do Porto envolvidos no syndicato Salamanca.

Pelo ministerio da marinha e ultramar foram prorrogados por mais seis meses os privilegios concedidos na sua instituição ao Banco Nacional Ultramarino e que, findos em 1890, haviam sido prorrogados sucessivamente até 1891 e 1892. Parece que este banco havia julgado opportuno pedir uma prorrogação antecipada de outros privilegios, entre os quais o da emissão de notas nas províncias ultramarinas, mas, pela intervenção do Banco de Portugal, interessado no assumpto, não logrou obter o deferimento da sua pretensão, que aliás estaria bem encaminhada.

Anuncia-se uma importante reforma dos serviços agrícolas do ministerio das obras publicas, dizendo-se que o actual

ministro d'esta pasta, muito conchedor dos interesses agrícolas do paiz, está resolvido a promover larga e efficazmente o fomento e o credito agrícola, merecendo-lhe tambem especial cuidado o desenvolvimento do commercio vinícola, uma das maiores fontes de riqueza publica. Se as circunstâncias o favorecerem, o sr. ministro das obras publicas reune condições e elementos para fazer, sob este ponto de vista especial, uma reforma util, efficaz e productiva.

Durante a quinzena houve regular procura de dinheiro, menos na segunda do que na primeira semana, sendo muito facil para descontos que regularam de 6 a 7 p. c. As inscrições mantiveram-se com firma de 53,20 a 53,60 continuando a procura para títulos pequenos. As obrigações de 4 p. c. (com prémios) tem-se conservado firmes, não havendo já vendedores a menos de 14\$500. As obrigações de 4 e 4 1/2 p. c. (1890) tiveram limitado movimento. As acções de bancos não sofreram alteração, nem houve transacções d'importância. As cotações de fundos portuguezes em Londres tem regulado com pequenas variantes a 23.

\*  
Os portadores hollandezes de títulos de dívida externa portuguesa resolveram-se a aceitar o terço do coupon conforme as condições do decreto de 13 de junho ultimo; tendo-se dito na imprensa que a casa Lipmann tem estampilhado os coupons pagos n'estas condições, esta desmentiu imediatamente pelo telegrapho o fundamento d'esta notícia.

\*  
Tem sido pequena a oferta e muito limitada a procura do papel cambial, regulando sobre Londres a 40 e 40 1/2 e sobre Paris a 714 e 718.

unidades para confecção do rancho, era comprada pelos S. A. a vários fornecedores, e transportada em carroças para determinados sitios.

Uma vez chegada, nós apontavamos o peso que os carroceiros indicavam. Como era de principio, a lenha não se pesava porque não havia balança própria para esse efeito. Os dias foram passando e fomos notando que a lenha, que era como quem diz comprada a olho, descia de quantidade (em achas) e aumentava no peso, e nós continuavamos a marcar...

Apareceu a balança e logo os fornecedores que, na maioria acompanhavam as suas carroças e os respectivos conductores, ficaram a perder com o rendoso negocio, porque o caso agora tinha mudado de figura.

Claro que, depois a lenha era fornecida por outro processo muito mais simples e «lucrativo». As «luvas» choviam e tudo recebia gratificações dos fornecedores, ao ponto de marcarem carradas de lenha a mais do que as que recebiam de facto.

Por exemplo: um fornecedor trazia, por dia, tres ou quatro carradas,

e quem apontava registava cinco, sete ou mais. A importância das carradas a mais era dividida, metade pelo apontador e a outra metade pelo fornecedor, que lhe chamava um figo.

Aquilo principiou a constar e não havia cão nem gato que não quizesse vender lenha, tal era o processo rápido e vantajoso de a vender mesmo por preço mais barato...

De começo, os carroceiros feitos com os fornecedores contentavam-se com umas dezenas de quilos, mas depois habituaram-se ás toneladas.

#### Resultado:

Recebiam-se tanto de lenha por semana e fornecia-se ás unidades por meio de documento o que elas requisitavam (conta certa). Quando se fazia o apuramento de contas, faltava o que se havia pago e não tinha dado entrada, claro está, pelos motivos acima indicados.

Quem mais tarde veio a pagar todas essas *miserias* foi o pobre coronel de Administração Militar, Salazar Moscoso, homem honradíssimo, que por este e outros motivos, veio responder em Conselho de Guerra,

falecendo mais tarde, dado o grande desgosto que sofrera.

Depois destas e outras peripécias finalizaram as manobras e desmantelou-se aquela *Cidade de Paulona*, teatro de tantas «fitas», sem esquecer aquela enorme passada numa quinta fidalga onde um *distinto* oficial do E. M. arranjou uma «linda» situação para as pessoas que tão hospitaladamente o recebiam.

Acabou por, a Repartição dos Serviços Administrativos se instalar no Entroncamento, tendo como chefe o então capitão Fernando Chelmicky, recentemente falecido em consequência da posição maravilhosa que lhe arranjou o tambem falecido general Sousa Rosa.

Por algum tempo esta repartição se conservou ali, segundo afirmava o seu chefe, sem rei nem roque, pois que a respeito de instruções nada se sabia, e para se receber o *pret* para as pobres praças era necessário ir a Lisboa ás respectivas unidades.

(Continua)

# ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

## NÃO ESTÁ CERTO

**A**' esquerda de 300 presos condenados por delitos sangrentos, formou na Penitenciaria de El Dueso, monstro casarão de horror, o General Sanjurjo essa figura que perdeu os galões mas que lhe não arrancaram do peito aquelas gloriosas condecorações que rodeiam duas cruzes de alto valor, impostas após os seus gloriosos feitos na eterna questão de Marrocos, a que Primo de Rivera pôz termo com honra gloriosa para a Hespanha e desgosto eterno para os grandes que viviam à sombra d'aquele grande e enormíssimo comércio.

O general revoltado, costumado a ver sorrir os seus soldados, entrar n'um casarão triste e feito a ouvir ranger os dentes aos homens que, nada tendo para perder, acham ali abrigo final para os seus dias, não está certo.

Não sou apologista da pena de morte nem a desejo a ninguém, mas confesso que preferível seria matar esse general que nenhum valor tem para a Hespanha de hoje, do que encurratal-o no carcere de Dueso.

O general, segundo declarou o director da prisão da província de Santander, será submetido ao mesmo tratamento dos restantes reclusos e obrigado a trabalhar como eles.

Era, repito, preferível matar o general e assim a República de Hespanha dava uma satisfação ao seu povo das esquerdas, que pedia a cabeça do criminoso, simplesmente porque era general e quanto bastava, pois os galões são o horror dos homens que os não sabem conquistar e que não sabem pensar.

Os presos de Jaca idealistas, com o mesmo direito dos outros políticos, não mereciam o fuzilamento nem prisão perpetua assim como o general a não merecia.

A Hespanha que, com a República quis dar um exemplo de vida nova e honra-la, segundo afirmaram os manifestos oficiais, devia ter abolido no seu país a pena de morte.

Não o fez.

Em circunstância alguma se admite para os povos a aplicação da pena de morte e entendo que o seu simples decretar, deprime o país que a sentenceia.

Aquele julgamento do general foi, politicamente conduzido ao ponto de conseguirem os bons políticos que a mãe de um dos fuzilados de Jaca viesse pedir o perdão do condenado.

Embora não fosse espontânea da parte da mãe do fuzilado, foi bem conduzida a ideia que teve merecimento pelas pessoas que sabem pensar e repulsa pelo homem desordeiro que é um criminoso.

Emfim!...

Arrumem a casa, livrem-se do perigo comunista e depois... continencia ao general.

## COMBÓIO MISTÉRIO

PUBLICA hoje a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, novas reportagens das ultimas viagens do «combóio mistério». Para elas tem sido convidada a *Gazeta* e pelos nossos representantes sempre verificado a bona organização, modelar cuidado e carinho aos excursionistas. Não só a C. P. como a Companhia da Beira Alta, a quem competiu a organização da excursão a Salamanca tem mostrado uma moderna competência aos elementos não só ferro-viários : a sua especialidade, como na parte turística das excursões.

As várias reportagens quer de jornais diários, quer hebdomadários que temos lido, enaltecedo as belezas turísticas dos passeios, mas nenhuma ainda apontou o lado económico, que é sem dúvida o mais interessante e a prova numérica do valor destas excursões.

Por exemplo, o passeio a Salamanca. Preço em 1.ª classe 280\$00.

Vejamos em detalhe quanto importava esta excursão a uma pessoa, supondo que a podia efectuar dentro do mesmo espaço de tempo.

Combóio, ida . . . . .	240\$60
Almoço no wagon restaurante . . . . .	18\$00
Jantares em Salamanca . . . . .	8 pesetas
Almoço » » . . . . .	8 »
Pequeno almoço em Salamanca . . . . .	3 »
Dormida . . . . .	6 »
Autocars da estação para a estação . . . . .	5 »
Gratificações nas igrejas etc. . . . .	5 »
Jantar no w. restaurante . . . . .	18\$00
Combóio, volta . . . . .	240\$60

Fazendo a conta a 2\$50 cada peseta importava tudo em 604\$70. Os excursionistas tiveram mais uma recepção no Ayuntamiento com café e bolos; uma «verbena» á noite gratuita; e um horário especial que reduziu a despesa da viagem em mais algumas refeições e dormida, porque normalmente o passeio a Salamanca levaria mais um dia, sem utilidade para a visita da cidade.

## UM CHEQUE SEM COBERTURA

**N**UMA cidade de New York um sujeito entrou n'um estabelecimento de artigos para cavalheiro e comprou uma camisa, pagando com um cheque de 1 dolar.

O dono do estabelecimento ficou com o cheque em caixa por ser a importância relativamente pequena e passados dias pagou a um fornecedor com o mesmo cheque que de comerciante a comerciante passou por vinte mãos.

O vigésimo comerciante quis porém, descontar o cheque e apresentou-o no banco.

O pagador depois de notar que o mesmo não tinha cobertura desconfiou do seu portador mas tudo lhe passou.

Os vinte comerciantes, por onde o cheque havia passado, reuniram-se então e fixando em 25% a média dos benefícios obtidos com o negócio de cada um, contribuíram com 5 centimos cada reconstituindo assim o cheque, que passou então a ter cobertura.

Aconteceu assim que vinte comerciantes realizaram negócios na importância de 20 dólares com um cheque sem provisão de 1 dolar, obtendo contudo cada um benefícios de 20% ganhando 20 centimos.

Tudo está certo e tem muita graça mas não mereceu a pena pelo trabalho que tiveram e que 50 vezes mais a remuneração, não chegava para a maçada.

## AUTOMOVEIS MISTERIO

**C**OM a data de 7 do mês passado publicavam os jornaes a seguinte notícia :

ARGANIL, 7. — Devido aos óptimos resultados que a Companhia dos Caminhos de Ferro tem tido com os seus «comboios-misterio», que tanto sucesso têm alcançado em todo o País, a Empresa Automobilista Arganilense, uma das mais importantes empresas do seu gênero, resolveu, também, abrir inscrição para algumas viagens-misterio, para o que já anda em negociações com diversos hoteis, para a primeira viagem que se deve realizar ainda este mês.

Apesar a propaganda poucas pessoas caíram em se inscreverem no automóvel misterio cujos resultados são sempre duvidosos demonstrados na primeira página dos «Ridículos» de 17 de Agosto de 1932.

## A' TABELA

## XIV—MERCADORIAS... MISTERIO

NÃO só os comboios de passageiros são comboios misterios. Ha tambem os mercadorias... misterios!

São aqueles trens-lombrigas, lentos e intermináveis que silvam estridentemente a horas indecisas e são olhados desprezivelmente pelos passageiros dos outros comboios...

Porque são misterio?

Porque... na sua singela lentidão, na sua inofensiva indolencia representam uma das maiores complicações ferro-viarias. Numa rête, vasta como por exemplo a da C. P., os despachos de mercadorias constituem um aspecto curioso e interessante...

A provincia tôda despacha coisas. As indicações na maior parte das vezes são incompletas e enigmáticas. Apezar das cautelas das companhias, exigindo explicações dos expedidores e dos destinatarios, a maior parte dessa tone'agem colossal que circula e deambula pelo paiz nas tenias-mercadorias, anda ao sabor do destino...

Depois resulta o extravio das coisas mais fantásticas. Basta ir a um *leilão* em St.ª Apolonia de mercadorias que não se levantaram, para fazer uma pequena ideia do que se perde devido á falta de bôas indicações.

Num desses *leilões*, que não são apenas de objetos perdidos nos comboios, como guarda-chuvas, ou malês de mão, vimos uma vez, 3 vagons de pedra... e 6 toneis para vinho!...

O mais pequeno erro, uma letra confusa, um *o* por um *a*, leva para o Sul o que devia ir para o Norte, entrega em Coimbra o que é procurado na Covilhã. 3 vagons de pedra, andaram perdidos durante o tempo regulamentar, Sabe-se lá por onde, enquanto o destinatario aguardava impaciente ..

E devido ao pequeno erro de destino vão-se acumulando as coisas mais heterogeneas pelos cais e armazens até que um dia para salvar o que se pagou ao detentor da guia é necessário leiloar tudo aquilo, desde uma mala com cortes de fazenda, aos fardos de palha, do cabaz com ovos frescos (de ha 6 mezes) ao vagon com cimento...

A's vezes sucede a mala com cortes de fazenda aparecer a ser leiloada com os *fatos* já feitos, estranha alquimia moderna vulgar nos *leilões* e a que não fogem á regra os leilões de mercadorias perdidas e estraviadas.

Quando lerem um anuncio destes leilões, não deixem, por curiosidade, de ir vêr; justificar-se-á a nossa rubrica de *mercadorias-misterio* a esses trens-lombrigas, lentos e intermináveis, que não se sabe o que levam, para onde vão, nem quando chegam...

ARMANDO FERREIRA

## O QUE TODOS DEVEM SABER

## IMPOSTO DO SÊLO

Foram mandadas actualizar as taxas fixas da tabela geral do imposto do sêlo, aprovada pelo decreto n.º 16:304, de 28 de Dezembro de 1928.

Transcrevemos os pontos de maior importancia do decreto acima indicado:

—O pagamento do imposto do sêlo devido pelos trespasses, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 16:732 de 13 de Abril de 1929, efectuar-se-á sempre antes da celebração da respectiva escritura, da qual deverá constar o numero e importancia da correspondencia verba fiscal.

—As quantias provenientes do imposto do sêlo e da contribuição industrial devidas pelos demais actos lavrados pelos notários e a êsses entregues como seus legais depositarios darão entrada nos cofres competentes no primeiro dia util de cada semana e de cada mês seguintes áqueles em que forem cobradas.

Tabelas do imposto sêlo:

—Alvarás de quitação de legados pios, cada meia folha (\*)-taxa de 2\$50 — forma de pagamento: papel selado.

(\*)—A taxa pode também ser paga por meio de estampilha ou por meio de sêlo a tinta de óleo.

—Arrendamento ou consignações de rendimentos de bens imóveis, por qualquer modo ou título que sejam feitos, além do sêlo do instrumento comprovativo do contrato, cada meia folha: taxa — 2\$50; forma de pagamento — papel selado.

«Nos contratos de arrendamento de prédios urbanos, feitos nos termos do decreto lei n.º 5.411, de 17 de Abril de 1914, só é obrigado ao sêlo do papel o exemplar destinado á repartição de finanças».

Nos contratos de novos arrendamentos de prédios ou parte de prédios urbanos ocupados por estabelecimentos comerciais ou industriais, ou sua dependência, ou tenham estado há menos de um ano, sobre a diferença entre o valor que resultar da nova avaliação e do rendimento inscrito na matriz depois de corrigido, mais 5% de taxa e sêlo de verba na forma de pagamento.

—Recibos ou quitações e seus duplicados e outros quaisquer títulos ou documentos que importem desobrigação de dinheiro, valores; ou qualquer objecto, sobre o valor do recibo ou da quitação 1 /<sub>0</sub> da taxa.

Os recibos inferiores a 10\$00 são isentos.

Nos recibos ou quitações de laudémos a taxa será apenas de 7,5 /<sub>0</sub>.

Nos recibos de juros ou dividendos de inscrições, acções ou obrigações de cupões ou ao portador, acusará mais, sobre a importância efectivamente recebida a taxa de 1 /<sub>0</sub>, de forma de pagamento: estampilha.

Ficam isentos os recibos dos juros e rendas dos títulos da dívida publica fundada, os recibos das transações das caixas económicas de associações de socorro mutuo quando não excedam a quantia de 15\$00 — todos os outros recibos passados pelas mesmas associações, sem exclusão dos respectivos ás joias e cotizações periódicas dos seus sócios — os recibos de esmolas, ou de subsidio qualquer que seja o seu valor, os de vencimento ou fôlhas pagamento de vencimentos que tenham a natureza de prés, férias ou soldadas — os recibos que os escrivães des execuções fiscais passam nos termos do artigo 80.º do Código das Execuções Fiscais de 23 de Agosto de 1913 e os recibos passados nos vales de correio e telegrafico, não sendo emitidos em país estrangeiro. A forma de pagamento d'estes isentos é em estampilha.

Reconhecimentos de assinaturas, quer feitos por notários, quer por outra entidade que tenha essa faculdade dentro do paiz, cada um \$50 de taxa, e estampilha como forma de pagamento.

Termos de abertura de sinais no livro próprio dos notários, cada termo 2\$50 de taxa, em estampilhas.

Vales de correios e telegráficos:

Até 30\$00, taxa de \$10; de mais de 30\$00 a 1.000\$00, \$20; cada 1.000\$00 a mais ou fração desta quantia, \$30, em estampilhas.

Ficam isentos os vales do correio chamados de serviço.

## PASSAPORTES ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

Foram prorrogadas as facilidades existentes até 1 de Outubro

Pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, foi enviado para o Diário do Governo o seguinte aviso:

«Por ordem superior se publica que os Govêrnos português e espanhol desejosos de evitar prejuizos, que poderiam ocasionar uma aplicação imediata do regime de passaportes estabelecidos entre os dois países, resolveram prorrogar, até ao dia 1 de Outubro próximo, as facilidades que actualmente existem para a passagem na fronteira».

A REVISTA

# "A GUERRA"

PUBLICOU O SEU ULTIMO NUMERO.

Acabamos neste momento de receber o ultimo exemplar desta preciosa Revista dirigida pelo combatente sr. Eduardo Faria, que firma o artigo de fundo com prosa de um combatente, que em todos os campos sabe combater e sabe sentir.



Faria Afonso

de sentido e um soldado que fala antes de morrer, dizendo que «morre vencendo».

Em paginas 21 fa'a o conhecido combatente João Jaime de Faria Afonso que com o titulo de «tudo morre» diz da sua justiça.

Transcrevemos:

Esta Revista não podia fugir á regra geral, horas amargas em dias de balanço incerto, horas de combate, horas de triunfo e de gloria, e, por fim, a morte!

A revista *A Guerra* foi a primeira afirmação dos combatentes no campo vasto da imprensa e foi, durante muito tempo, o amparo espiritual da legião que sofreu a duvida cruenta dos seus destinos e da sua propria força moral.

Dela nos veiu maior coesão e um mais perfeito entendimento, nela se temperaram vontades e se selecionaram caracteres, nela se fundiram alguns dos bronzes fortes que seguram a vasta e prospera organisação a que nos honramos de pertencer como homens de vontade e de princípios.

Morre, com este numero, a revista *A Guerra*!



Dr. Souza Carrusca

Muito depoimento disperso, muita documentação ignorada, recordações que se perdiam e autógrafos que já hoje não podiam conseguir-se, ficam neste repositório á disposição dos vindouros que hão-de fazer a histo-



Ernani Cidade

Esta nova, breve, fulminante, seca, a poucos há-de chocar tão profundamente como a nós nos choca, porque lhe demos alguma coisa de grande no campo do sacrificio que não traz mais recompensa que a certeza do dever bem cumprido.

Com a sua morte apaga-se um pouco da nossa propria vida, da vida de todos nós que nela trabalhamos com denodo e alegria com fé, sem duvidas, antes sempre com a certeza de vencer no aperfeiçoamento de directrizes e no conseguimento de triunfos.

Muito depoimento disperso, muita documentação ignorada, recordações que se perdiam e autógrafos que já hoje não podiam conseguir-se, ficam neste repositório á disposição dos vindouros que hão-de fazer a histo-

ria da nossa época e a historia deste templo de virtudes que é a Liga dos Combatentes.

\* \* \*

É justo e oportuno recordar aqui, entre outros os nomes dos nossos camaradas Sousa Carrusca e Carlos d'Ornellas, do Tenente Assis Gonçalves, de Antonio Antunes e de Eduardo de Faria, com quem colaboramos quasi interruptamente desde 1926, desde a fase interessante do seu 1.º numero até ao ponto final da sua existencia.

O País, o Estado e a Liga, ficam-lhes devendo serviços incalculáveis.

Faria Afonso é o homem a quem os combatentes devem a sua «Liga» portanto o logar d'este combatente está acima de todos os combatentes e não deve ser esquecido.

Demais Faria Afonso não se esqueceu dos que com ele trabalharam modestamente, no que respeita ao autor destas linhas, e presta-lhes uma homenagem justa.

Para nós, comove-nos que *A Guerra* desapareça da nossa coleção das Revistas Portuguesas restando-nos somente a consolação de que na nossa estante es a a coleção encadernada que será guardada religiosamente.

\* \* \*

Á mesma Revista agradecemos a transcrição do nosso eco «A Paz» publicado nos «Ecos e Comentários».

C. O.



## CAMINHO DE FERRO DE TETE

### O ESTUDO PARA A SUA CONSTRUÇÃO

O sr. Engenheiro Lisboa de Lima, vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colônias, está elaborando um estudo para a construção do caminho de ferro de Tete-Moçambique e que, ligará este distrito com o litoral.

E' de esperar que este melhoramento muito beneficie a economia daquela província, tendo as populações interessadas representado às autoridades superiores pedido que se urgencie a solução do assunto, pois que a linha de Tete-Muturara-Beira, dará uma grande facilidade ao escoante dos produtos para a Costa.

Pedem ainda, que a linha passe pelo Matundo e vá, depois, a Tete, de onde seguirá para Muturara. Aqui, ligará com o caminho de ferro transzambéziano, servindo Benga, Nhahepanda, Michenga, Demué, Macerdo, Sungo, Banden, Guenche, Anenazé, Sinjal e as minas de Mestire, onde terá o seu «terminus».

Este trabalho, logo que esteja terminado será entregue ao Conselho que o apreciará devidamente, não demorando o seu parecer.



## FERREIRA GOMES

Partiu no dia 2 para Paris e Bruxelas o nosso preso camarada de redacção Augusto Ferreira Gomes, que como director do Magazine *Fama*, vai tratar de entre outros assuntos importantes, o que se prende com o aparecimento daquela revista ilustrada.

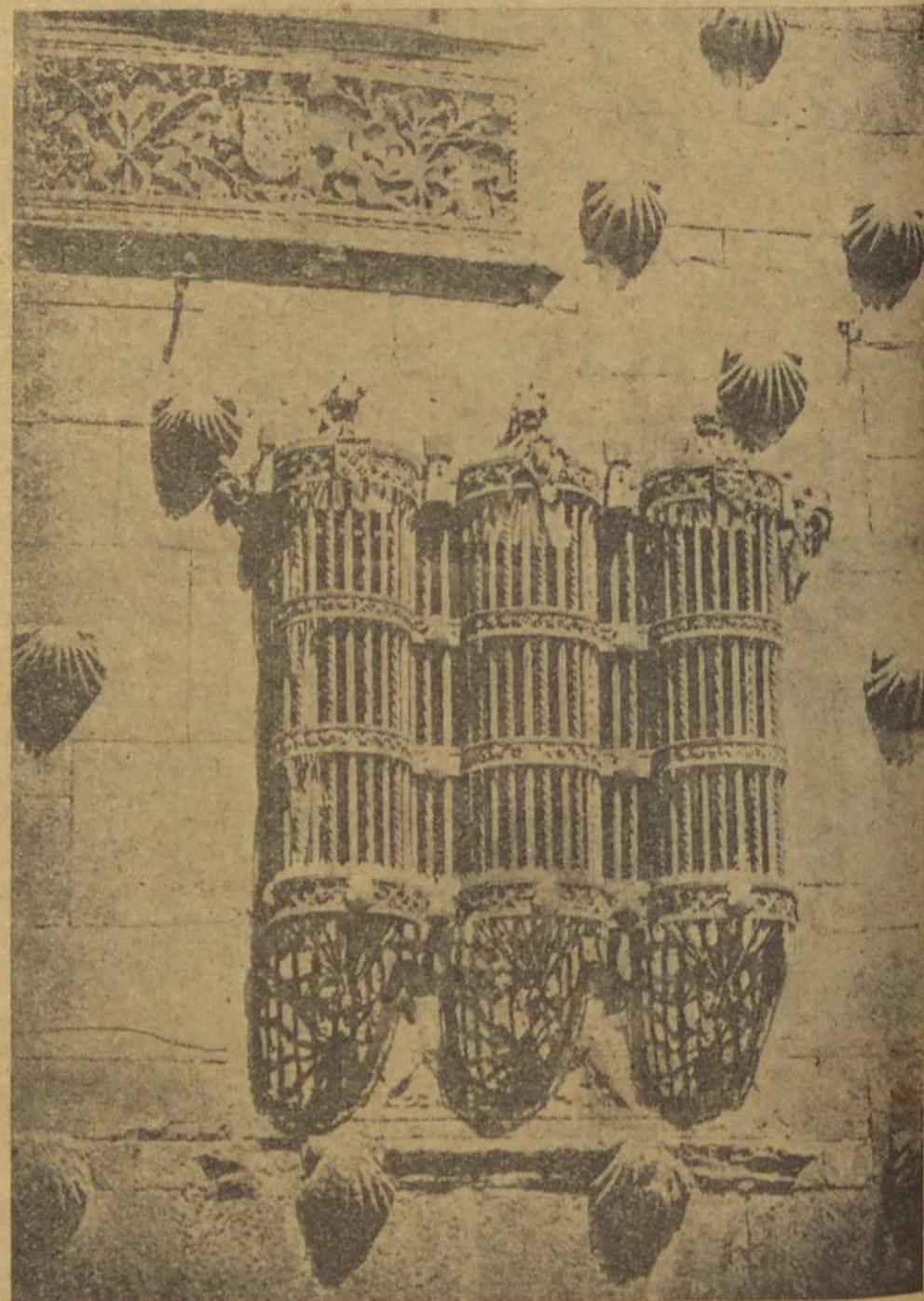
ESTA É A CRONICA QUE ESCREVEU D. ARMANDO FERREIRA TRIPULANTE NA I.<sup>a</sup> NAVE DA X.<sup>a</sup> ARMADA PORTUGUESA PARTIDA COM RUMO DESCONHECIDO PARA O ORIENTE EM 3 DE SETEMBRO DE MIL NOVECENTOS E TRINTA E DOIS DA ERA DE CRISTO E I.<sup>a</sup> DA ERA DAS DESCOBERTAS

**A**OS 3 de Setembro de mil novecentos e trinta e dois da era de Cristo e ano primeiro da nova era dos descobrimentos partiu dos cais do Rossio a decima armada portuguesa, que o infante D. Henrique de Branco Cabral tem enviado do seu promontorio da Calçada do Duque, em demanda dos misterios de terras desconhecidas.

A decima armada era composta de duas naus de primeira, uma de segunda e duma caravela de mantimentos, superiormente dirigidas pelo capitão de longo curso, Frederico da Silva.

A partida, o conhecido velho do Restelo ainda começou com a prosodia do costume: «que era uma vã cubiça deixar as areias de Portugal na miragem de terras estranhas». Corria a bordo das naus, devido a certas particularidades e exigencias na matricula das tripulações que o rumo desta expedição era para o Oriente, procurando terras de diversa lingua e costumes. Tambem a tripulação era diversa e contendo gente de todos os misteres o que deixava prevêr tratar-se de róta inexplorada e destinada talvez á colonização... Cronistas não faltavam; Gustavo Sequeira, o mais esclarecido do seculo, o comandante dos terços de Santarem Cardoso dos Santos encarregado do diario . . de noticias de bordo; e o filigranista Artur Portela, destinados a escreverem e ilustrarem a historia da expedição. Na nau de segunda, elevava-se a voz tronitoante do escrivão da puridade Méga, e numa das naus de primeira ocupava seu lugar o mercador de meias, Costa do Rossio. A largada fez-se com bom tempo e sob os melhores auspicios; uma grande parte da tripulação era já experimentada em anteriores derrotas em busca de terras desconhecidas, gente afeita a dormir ao relento, e aos grandes temporais e balanços das viagens por estradas... encapeladas.

Nos portos do Entroncamento e Coimbra a armada ancora por horas para fazer aguáda; em Pamplhosa, mete um piloto indígena; Pereira de Souza, grande conhedor dos mares da Beira Alta. Veem-se ao longe as serranias da Estrela, dobra-se a mèdo o cabo tormentoso de Santa Comba Dão, não se vá despertar o gigante Adamastor adormecido por



SALAMANCA — Reja de Casa de las Conchás

aqueles paragens, e entra-se em pleno deserto, só vendo as tripulações terra e céu; nas pequenas ilhotas onde tocam, os naturais são atacados para se conseguir frutos da região, pirolitos e outras invenções dos indigenas...

Para aligeirar a marcha da expedição, o capitão Silva dá ordem para que se abandone a caravela dos mantimentos, que fica no ultimo porto de escala que os roteiros e cartas nauticas de Portugal acusam: Vilar Formoso... Com receio dalguma insubordinação ou para evitar que entre a tripulação se tenha metido algum foragido aos ferros de el-rei, o comandante manda neste porto passar revista á identidade de todos os intrépidos navegadores... Refeitos da travessia, põe-se a armada em marcha, agora por mares nunca dantes navegados... Mar e céu... calor equatorial... aqui, e ali, um porto prometedor, mas que o comandante evita por desconhecer as intenções dos naturais. Apenas faz escala em Ciudad Rodrigo, para meter água, aproveitando a parte moça da tripulação para festejar com tregeitos e oferendas três *rubias* que surgiram entre as flores da sua *choça* rustica!

Ao fim de nova jornada estava á vista uma grande cidade... Circunda-a a armada antes de entrar no porto, receando a atitude dos naturais; seriam amigos ou inimigos os habitantes? Por um natural, de fala estranha, que o cronista e ntierprete



SALAMANCA - No mercado...

Matos Sequeira consegue interpelar, sabe-se que é Sal-á-Manca a terra á vista. Reina grande alegria entre a tripulação desejosa de pizar terra firme... Com precaução entra a armada no porto e ancorá. Logo se vê na praia, grande azafama e povoleu... São as autoridades locais, os escribas, vindo testemunhar que estão os navegantes em terras amigas. E logo ali os querem levar para o interior, onde, dizem, maiores belezas e riquezas há para admirar; e que os mercadões estão esperando para o comércio de especiarias e *recuerdos* com a tripulação. Convencidos que falam verdade, o piloto e o almirante Silva autorizam a partida dos portugueses em embarcações ligeiras, que por varias arterias fluviáis conduzem ao interior, á cidade. Desembarcam numa praça quadrada, onde se faz o comércio da cidade.

Com gestos e oferecimentos convencem os indígenas os chefes portugueses a irem ao palacio falar ao sóba, ou regente; este já estava preparado para a recepção, na sala do trono, rodeado dos seus familiares; e falou na sua lingua, saudando o povo amigo de visita áquela terra longinqua. E mandou que trouxessem vinhos de lavar frutas, no dialeto local *cup*, e especiarias e bolama para distribuir pelos nautas. Falou o cronista mór e interprete Sequeira, versado nas historias do Prestes Joam, e disse que de Portugal apenas levavam

*escudos em duros* e era com estas moedas e vil metal que retribuia aquelas oferendas, o povo de Portugal!

O regente que era tambem Carrasco da população, mostrou-se bem impressionado, falou numa maior aproximação entre os dois povos, e em voz baixa referiu-se ás discordias levantadas por algumas tribus rebeldes que talvez fosse preciso combater naquele dia... Manda que se dê alojamentos á tripulação que logo se espalha livremente por toda a parte; as quitandas, lojas, mercados são assaltadas sendo interessantes os dialogos por expressões, gestos entre compradores e mercadores.

Nessa mesma noite, a convite do sóba, realiza-se um batuque que na fala do paiz se chama *verbena*, e que consiste num baile regional, onde aparecem as *niñas bien* e os *pollos* agarrados dois a dois, esfregando o umbigo ao compasso duma musica compassada. As mulheres apresentam-se com grandes lenços de côr triangulares pelas costas até ao chão, *mantones* na fala local, e é este um luxo asiatico, bem como o espetar na cabeça (cruel e barbaro costume) uma espinha de baleia com dois palmos de altura e que na fala do paiz se chama *pente*... É tambem um luxo regional ostentar o maior *pente*!

Os portugueses que se adaptam facilmente a todos os costumes, os mais selvagens, dentro em pouco estão tomando parte na *verbena* que se prolonga até altas horas da noite...

No dia seguinte obtém os exploradores audaciosos, autorização para visitar os templos de adoração dos naturais. Partem os historiadores a visitar as belezas duma civilização passada, grandes obras de fé e cultos estranhos, riquezas acumuladas em pedra, ferro, oiro e pinturas duma ingenuidade verdadeiramente estranha... Assim se instruem os portugueses que passam horas nestas visitas, internando-se por todo o burgo e indo mesmo até ás descobertas das missões, santuarios onde não se permite a entrada a mulheres ou outros bichos palradores; são os templos do silencio, onde os homens se refugiam depois de terem sido guerreiros e aventureiros.

Alguns membros da civilização estão já desejosos que se levante ferro, porque não se dão bem com as comidas; o arroz com *açafrão*, o *pimento*, a *acelga*, são especiarias que não se adaptam á gula nacional... Mas encontram entre a população, um negro de Moçambique, que fôra descoberto por Portugueses e que sabe distribuir *café* com leite e serve de interprete tambem junto dos indígenas.

Como chegassem aos ouvidos do comandante da expedição que devido á intriga entre os chefes daqueles estados, os guerreiros se estavam preprando, e a desconfiança antecedora dos morticinios, já vistos na India e em Portugal nos tempos de Vasco da Gama e Albuquerque e da outra senhora,

reinava entre os naturais, deu ordem de recolher ás náus ancoradas no porto.

Com pena e a custo se cumprem as ordens e a esquadra levanta ferro, seguindo a rota de regresso já descoberta. Mal havia desaparecido no horizonte o vulto da cidade, com suas torres e dorso do casario, nota-se a falta de 5 tripulantes. Logo o comandante manda sustar a marcha e fica a pairar junto do ilheu deserto de Barbadilho. Fôra o caso que aqueles tripulantes aventurando-se mais para o interior, haviam ficado cativos .. de novas belezas. A astucia porem dos portugueses é grande e depois de terem iludido a vigilancia dos salmantinos conseguem tomar uma piroga-taxi e fugir para largo, vindo encontrar a esquadra em .. Barbadilho.

Á chegada a tripulação que andava pela ilha á... caça e atraz das sereias (como na Ilha dos Amores) repete aquela frase ao Veloso amigo, quando os vê chegar em correria, com receio de ficarem em *refens* do soba carrasco:

Olá Ferreira amigo, tens de reflectir. .

Que a Salamanca, é melhor chegar do que partir...

A viagem de regresso fez-se pelos mesmos portos de escala; em Vilar Formoso, estava já abastecida a caravela dos mantimentos. Vão se largando os sabios e carinhosos pilotos dos mares estranhos, e quando chegam a porto de salvamento, aos cais do Rossio, entoa a tripulação hinos e preces ao grande propulsor destas viagens misteriosas em busca de terras desconhecidas e variadas gentes!

ARMANDO FERREIRA



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ESPAÑA** Está-se realizando por ordem do Governo, a Conferência Nacional do Transportes Terrestres, que visa o fim de uma ampla coordenação entre os serviços automóveis e caminhos de ferro.

**INGLATERRA** As companhias de caminhos de ferro inglesas continuam seguindo a orientação de acelerar o seu tráfego.

Em 12 do corrente, data em que começa a vigorar o novo horário de inverno, a velocidade do comboio da Great Western Cheltenham, que já é o mais rápido do Mundo, passará de 69, 18 para 71,3 milhas, sendo esta a primeira vez na história dos caminhos de ferro que um comboio passa a ter um horário previsto para uma velocidade regular de 70 milhas horárias. A London Midland & Scottish, detentora de dois records de velocidade, passará a ter cinco expressos com o andamento médio de 60 milhas à hora.

## FIGURAS DO DIA

### JOSÉ DE ESAGUY

Acaba de chegar a Lisboa, vindo de Marrocos, o nosso ilustre amigo e colaborador José de Esaguy, figura de grande relevo e a quem ultimamente os assuntos que respeitam á história daquela região, teem merecido especial cuidado. Devido á sua

pена brilhante teem sido revelados aos portugueses em diários da capital, os costumes, a política e a literatura e a história marroquina, quer no seu aspecto geral quer no que de mais perto se liga com a história de Portugal. Ficamos desde já á espera da publicação em volume de tão interessantes trabalhos. Esta

modalidade do seu espirito que nos patenteia um jornalista moderno, sugestivo e brilhante, a par com as suas qualidades de Poeta, fazem do seu espirito um dos mais interessantes da geração moderna.

Por todos os seus triunfos como escritor felicitamos o nosso ilustre amigo e o abraçamos sinceramente no momento em que regressa ao seu país.

### ENRIQUE GUIRAL MORENO

O sr. Doutor Enrique Guiral Moreno, Director geral da Direcção da Liga das Nações, do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Cuba, acaba de publicar um notabilíssimo livro, intitulado «*La Liga de las Naciones, sus antecedentes, fines y propositos, organizacion y funcionamiento, algunos de los resultados obtenidos. La cooperacion de Cuba*



### Engenheiro MIGUEL BACELAR

Partiu há dias para Madrid este nosso amigo e distinto engenheiro, administrador geral dos Correios e Telegrafos, que vai assumir a presidencia da delegação Portuguesa que toma parte no Congresso Telegráfico e Radio-telefónico Internacional.

A' partida do comboio compareceram muitas pessoas amigas e funcionários superiores dos Correios e Telegrafos.

# Os nossos mortos

EDUARDO MARTINEZ DE LIMA

Acaba de falecer no Porto o nosso querido amigo Eduardo Martinez de Lima, que durante muitos anos representava naquela cidade a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a *Revista Insular e de Turismo*. Martinez de Lima, foi um antigo companheiro da Flandres, que frequentou com assiduidade as primeiras linhas do «front», arranjando bagagem de sobra para juntar ao seu lucido espirito. Publicou algumas obras que estão bem arquivadas nos colecionadores de obras da Grande Guerra. Belíssimo temperamento e com qualidades de sobra, o moço inteligente e brioso companheiro podia vencer na vida como aqueles que vencem, mas, a sua modestia reduziu-o a só olhar o seu lar que era o seu encanto.

Constituiu uma comovente prova de amisade o funeral deste nosso querido amigo, sendo muito



concorrido tanto por amigos como por colectividades, que da notícia tiveram conhecimento.

A exiguidade de tempo não permitiu que fossem feitos, na imprensa, alguns convites de colectividades, de que o saudoso extinto e seu irmão o nosso amigo, tenente Martinez de Lima, faziam parte.

No préstio, á frente do qual se via um armão de Artilharia 5 conduzindo a urna, seguido de um pronto-socorro dos Bombeiros Voluntários do Porto, com muitas flores oferecidas ao finado, tomou parte uma extensa fila de automóveis transportando amigos e pessoas da família. No cemitério de Agramonte, antes e depois dos resposos organizaram-se vários turnos, até ao jazigo da família Martinez de Lima, onde ficou encerrado o cadáver.

Dos diversos turnos organizados ocorrem os seguintes: antigos combatentes da Grande Guerra, Orfeão Luzitano, sargentos do Exército, oficiais do antigo Batalhão de Caçadores 9, Grémio União Portuense, Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, oficiais da Guarda, capitães: Nobrega Pizarro, Alinto Augusto, Daniel de Barros, tenente Vitor, Pompeu, Parada, Mendo Barbosa, Correia e outros amigos do extinto.

Fechou com um turno composto pelos parentes mais próximos e sempre ladeados pelo piquete dos Bombeiros Voluntários do Porto.

Dirigi o funeral o sr. Carlos de Araújo Bandeira, recebendo a chave da urna o sr. Eduardo Augusto de Almeida.

A viúva do nosso saudoso amigo e a seu irmão o tenente Martinez de Lima apresentamos o nosso cartão de pesames.

## 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.

**Farmacias** - Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensável na escolha dos preparados farmaceuticos.

**Farmácia Guedes & Filho** - Técnico I Guedes ex-director técnico da Farmácia Estacião, todos os preparados. Sabugo Telef. 7

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Hoteis** - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplício.

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

**Pós de Keating** - R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

**Tomas da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>** - Madeiras. - Praia do Ribatejo.

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

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

**Medicos** - Devem procurar-se a tempo para evitar graves doenças.

**Dr. Augusto d'Esaguy** - Clínica Médica Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º - Residência: Av. da República, 33, r/c.

**Mercearias** - A saúde e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Navegação** - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensável 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**.

**Tinturarias** - A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso às boas tinturarias.

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



# O verdadeiro combóio mistério é o TELEFONE

*Ele vos conduz a toda a parte...*

*Por detrás do misterioso e simpático aparelho negro, branco, vermelho (há telefones de todas as cores) esconde-se sempre um mistério; um bom negócio? Um casamento? A combinação dum pic-nic agradável?*

*O telefone bate o «record» da velocidade...*

*Meio minuto do Rossio ao Campo Grande, 20 segundos da Estrela a Belém...*

*Inaltecer as vantagens do Telefone é ridículo no ano de 1932 da era de Cristo! Basta olhar para isto:*

**Rapidez,  
Segurança,  
Economia,  
Civilização.**

*factores primordiais do serviço telefónico...*

*— Um telefone na sua habitação custa por dia: **catorze tostões.***

*— Um telefone na sua casa comercial custa por dia: **21 tostões.***

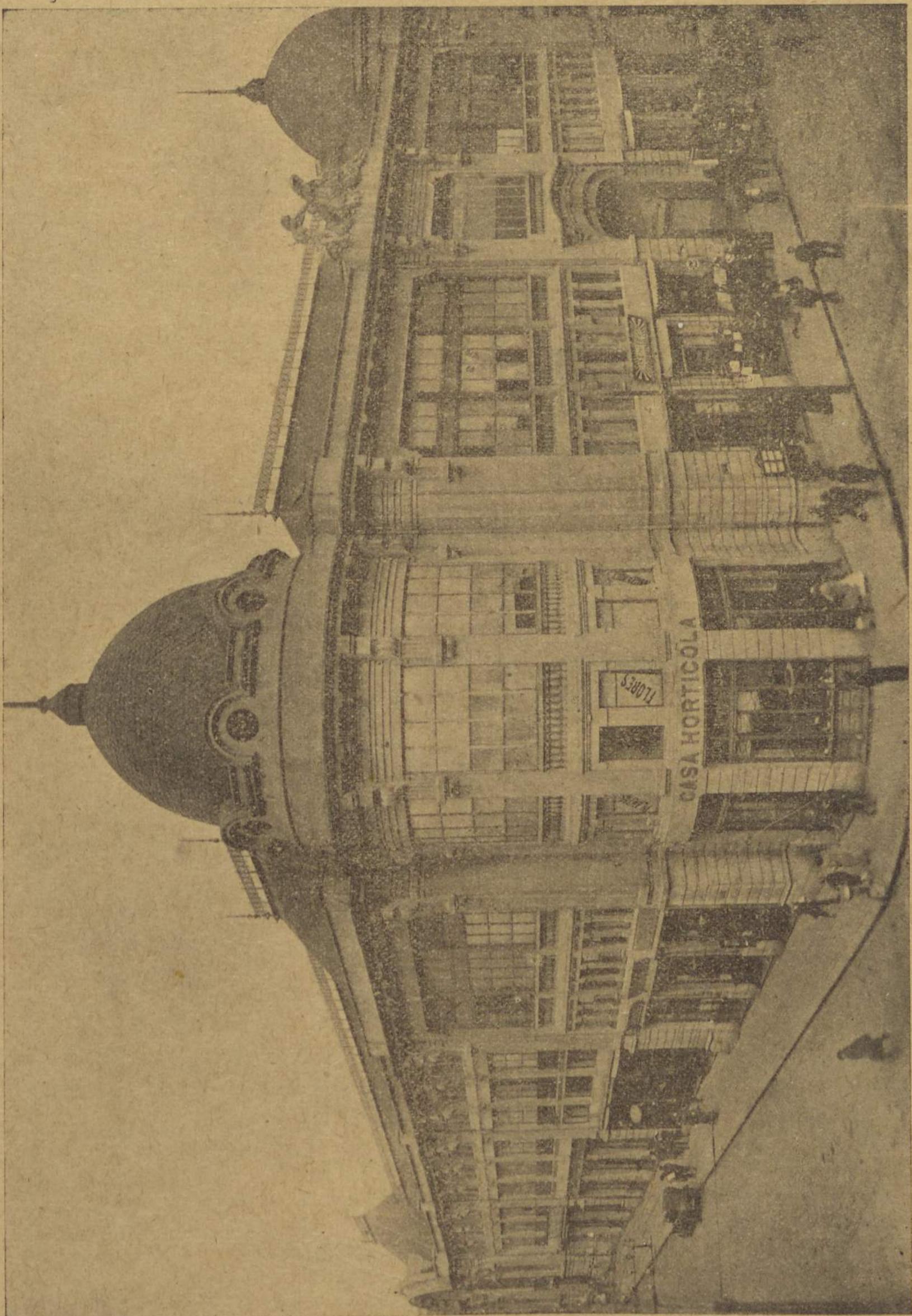
*E' este o verdadeiro **mistério.***

*Um serviço incalculável por um preço ridículo.*

**INSTALE UM TELEFONE**

DIRIJA-SE Á

**ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE Co. LTD.**  
RUA NOVA DA TRINDADE, 43 — LISBOA



PORUTO — MERCADO DO BOLHÃO