

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; — MÉDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MÉDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O

Página artística: Porto, Teatro de S. João. —
A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. —
Estudos àcerca dos Caminhos de Ferro do Estado,
pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Os
Mistérios da Espionagem. — Ecos & Comentários,
por NICKLES. — Melhoramentos públicos, As
Obras do Porto de Cezimbra, por CARLOS
D'ORNELLAS. — Figuras do Passado, pelo
Dr. ARMELIM JÚNIOR. — Figuras do Dia, pelo
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — Ha quarenta anos.
— Viagens e Transportes. — Almirante Gago Cou-
tinho. — Concursos. — Publicações recebidas,
—: pelo Dr. ALFREDO BROCHADO :—

1934

ANO XLVI

1 DE JUNHO

NUMERO 1115

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

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

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A TABELA

A SINALISAÇÃO



Um dos órgãos mais sensíveis da aparelhagem ferroviária é a *sinalisação*. Todos conhecem o ponto de perfeição a que se tem chegado e não seremos nós que aqui recordaremos os seus brilhantes resultados, tão vulgares são. Mas, como em todos os campos, o espirito humano não descansa de aperfeiçoar e melhorar, procurando vencer os ultimos defeitos das suas descobertas e industrializações.

Em tempo de nevoeiro, sabe-se, toda a sinalisação é imperfeita, e grandes desastres, principalmente marítimos, marcam a negro a inutilidade ou deficiência dos sinais que os homens inventaram para se avisar mutuamente. Em caso de nevoeiro é necessário criar para os navios e para os caminhos de ferro um novo processo de sinalisação que dê a confiança dos viajantes.

E' logico que, desde o primeiro instante em que o *raio X* fez a sua aparição nas operações industriais, se pensou na sua applicação á sinalisação a distância.

Pelas características do *raio X*, o seu aproveitamento na sinalisação, põe em utilização a sua propagação em linha recta, a sua penetrabilidade através o ferro e todos os metais sem reflexão ou refração, a sua não absorção excepto pelas grandes placas de vidro, a propriedade de excitar a fosforescencia e impressionar os *filmes* cinematograficos e películas, mesmo envolvidos em papel negro, etc..

Como se pensa agora em utilizar os *raios X* na sinalisação?

Por meio dum posto emissor que envia um feixe invisível através um diafragma de tamanho e configuração estudada, e que é recebido num aparelho receptor.

Este é constituído por um *ecrain* feito duma substancia fluorescente que se ilumina quando recebe os *raios X*.

A nitidez da imagem dá a orientação do *ecrain* relativamente ao feixe recebido; ao mesmo tempo, um *filme* cinematografico vai registando as imagens recebidas e serve para as verificações ultteriores.

Um observador colocado na locomotiva do combóio estará especialmente encarregado de observar por ocasião de pouca visibilidade, nevoeiro, o quadro onde se desenhavam, á aproximação, os sinais emitidos por *raios X*.

Pensa o governo francez em começar a sua applicação, na navegação junto ás costas, substituindo, por assim dizer, os farois na ocasião de grandes nevoeiros em que a visibilidade é nula.

Para os caminhos de ferro, o problema é de relativo interesse. Em menor numero são os desastres causados pela falta de visibilidade dos sinais luminosos.

Mas o que poderá vir a ser no futuro o grande travão evitando choques será o accionamento da celula foto electrica pela aproximação doutro combóio conduzindo um posto emissor de *raios X*.

No campo das teorias, que é como dizer no campo das esperanças, aproxima-se a época da segurança absoluta.

Para isso, para a garantia da vida do ser humano e outros seres em vigílias e estudos, consomem suas vidas á margem de prazeres, discussões, políticas...

Mas eles são os esquecidos, os ignorados de sempre.

ARMANDO FERREIRA

ESTUDOS

ÁCERCA

D O S

CAMINHOS DE FERRO

D O

ESTADO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

(Conclusão)

VII

A REORGANIZAÇÃO PROPOSTA

Entende a Comissão que se deve alargar a esfera de acção das duas Direcções, dando a cada uma todos os órgãos necessários e relativa autonomia, simplificando-os porém segundo regras da mais rigorosa economia que se impõem hoje mais do que nunca a todos os serviços públicos.

Não se dispensa todavia um organismo central, ordenador e fiscal, intermediário entre as Direcções e o Ministro, podendo ser um Conselho de Administração com a sua Comissão Executiva, como até à reforma vigente, ou uma Administração Geral segundo a fórmula adoptada em 1920 para os diversos serviços técnicos e administrativos do Ministério, devidamente simplificada porém.

O Conselho cumpriu satisfatoriamente a sua missão na primeira fase, em que tudo estava no seu lugar e funcionavam normalmente os diferentes graus de hierarquia. Capitulou mais tarde perante as tendências perturbadoras da política, como perante a indisciplina crescente do pessoal, e não soube desempenhar cabalmente a sua função. Á medida que esta se amesquinhou e falseava, crescia o número dos vogais do Conselho com a mira nas regalias inerentes ao cargo.

Dois factos novos se deram que importa ter em conta. Em 1919 o fundo especial dos C. F. E. foi dotado com a receita integral dos impostos de trânsito e sêlo em todas as linhas do país, que já se aproxima hoje de 20.000 contos anuais e não tardará em ir a 30.000. Assim ficaram affectos exclusivamente a duas regiões determinados recursos, provindos de todas as

linhas do país e que deviam ter mais larga e equitativa distribuição.

Criou-se além disso, a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, com representação das chamadas forças vivas e de diversos organismos da Administração civil e militar.

Essa corporação consultiva deve pronunciar-se sobre as questões técnicas e económicas relativas à nossa rede ferroviária: construção e concessão de linhas, contratos com empresas, tarifas, etc.. Não devem ser distraídos do seu exame, de mais largos horizontes e tendo em conta as conveniências gerais do país, os assuntos capitais que interessam à economia dos C. F. E.. Sobre tudo em matéria de tarifas, de impostos, de regras gerais de exploração, não se pode menosprezar a solidariedade das diferentes linhas, nem renunciar ao exame das questões em conjunto.

Dispensa-se pois um Conselho de Administração junto da Administração Geral, aproveitando-se a Junta Consultiva para esclarecer os problemas gerais de administração.

Egualmente dispensavel é um Conselho Fiscal, relativamente a uma Administração que está estritamente subordinada nas nomeações e promoções, nos contratos e nas suas contas de gerência ao Conselho Superior de Finanças.

Assim pois basta um Administrador Geral, escolhido pela sua competência, dotado de largas atribuições, com dois adjuntos técnicos especialmente encarregados cada um deles de preparar os assuntos relativos a uma das Direcções. As resoluções que transcendam o mero expediente podem ser tomadas com audiência prévia de uma espécie de conselho consultivo presidido pelo administrador geral e formado pelos adjuntos, pelo consultor jurídico e pelos directores das duas linhas para isso convocados.

As atribuições fixadas à Junta Consultiva na sua organização devem ser extensivas aos C. F. E., e abranger os planos de construção de linhas e distribuição anual dos recursos do fundo especial.

Os limites da competência do Administrador Geral e dos Directores podem ser alargados. Um dos adjuntos deve presidir à Administração da Caixa de Aposentações.

A organização dos serviços de Administração deve ser consideravelmente reduzida em harmonia com o alargamento das funções das Direcções. Importa renunciar à concentração, nela, dos serviços de fiscalização, tráfego, saúde e construção.

Também não há necessidade de criar um serviço especial de contencioso. Basta que a Administração Geral, tenha um consultor jurídico, ajudante do Procurador Geral da República.

Quanto aos aprovisionamentos há certa vantagem na sua unificação. Diversos materiais e dos que representam o principal dispêndio, como carvão, óleos, travessas, material de via, etc. podem ser adquiridos em comum. Assim se procedia antes da criação da

Administração Geral. Era a Comissão Executiva do Conselho quem preparava essas aquisições, sem necessidade de um serviço especial.

Pode ficar um dos adjuntos do Administrador Geral encarregado de superintender especialmente nos abastecimentos e preparar de acôrdo com as Direcções as aquisições em comum.

A Estatística pode do mesmo modo ser centralizada na Secretaria da Administração que coordene e unifique os elementos preparados nas Direcções. Á testa da Secretaria deve estar um secretário geral, que dirija as duas secções: Expediente e Contabilidade e Estatística e Caixa.

Assim, pois, poder-se-ia fixar o seguinte esquema:

ADMINISTRAÇÃO GERAL

Um administrador e dois adjuntos, tendo uma Secretaria

SECRETARIA

Expediente e aprovisionamentos

Contabilidade, Estatística e Caixa

Um consultor jurídico

Vejamos agora como se devem organizar as Direcções.

Não foram satisfatórios os resultados da experiência à cerca da inovação introduzida em 1919, pela criação do cargo de chefe de exploração que superintendia nos serviços de movimento, fiscalização e tráfego com o fim de unificar e tornar mais rápida a sua acção conjunta, reduzindo e simplificando o expediente.

Pode-se suprimir o serviço de tráfego, passando-o, assim como as reclamações, para o movimento.

Egual supressão é de aconselhar do serviço de construção, que pode ficar a cargo do de via e obras quando haja poucas construções. Devem-se suprimir neste último as divisões.

O serviço de saúde deve pertencer exclusivamente a cada Direcção.

O serviço de armazens gerais poderia ser eliminado por economia, ficando cada um dos serviços de via e tracção encarregado da aquisição dos seus materiais fornecendo o segundo ao movimento o que êsse serviço não adquira directamente.

Tendo todavia em conta a tradicional existência dêsse serviço nas direcções, será preferível aconselhar o seu restabelecimento.

Direcção	1 director 1 sub-director	Secretaria Contabilidade e tesouraria	Contabilidade Tesouraria Caixa de aposentações
		Fiscalização e estatística	Fiscalização Estatística
		Movimento e Tráfego	Movimento Reclamações
		Via e Obras e construção Tracção e oficinas Armazens gerais Saude Construção	Conservação Estudos e construção Obras metálicas

Como ainda há pouco existiam os dois serviços de construção poderiam manter-se enquanto houver tra-

balhos que os justifiquem. Por isso no projecto figura êsse serviço que no esquema vem fundido com o de Via e Obras. O mesmo se pode fazer em relação ao Tráfego.

Cada Direcção fica assim com uma Secretaria e 7 serviços.

Os serviços de Caixa ficariam a cargo da Contabilidade numa secção especial.

Os dois serviços de Fiscalização e Movimento podem ficar directamente subordinados ao sub-director com as funções de chefe de exploração.

Eis o esquema da organização que se poderia propor para as Direcções:

A fórmula indicada tem carácter transitório. Para que seja benéfica, importa sobremaneira que tanto á testa das Direcções como da Administração Geral estejam engenheiros com as qualidades de competência e prudente energia que se requerem para uma acção restauradora da disciplina e conducente à máxima eficiência dos serviços dentro de um critério de simplificação e rigorosa economia.

No projecto de decreto junto se indica o modo de pôr em prática a fórmula administrativa proposta, passando-se rapidamente e com as mínimas perturbações possíveis do regimen actual para o que o deve substituir transitòriamente.

Tudo está na escolha do Administrador Geral, dos seus adjuntos e dos directores.

Reformadas a Administração Geral e as Direcções devem êsses organismos proceder à revisão dos seus quadros e regulamentos, trabalho minucioso e árduo que a esta Comissão não pertencia empreender.

Lisboa, de Março de 1924.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Concurso para a exploração de anuncios

Esta Companhia recebe propostas, até ao dia 15 de Junho, para a concessão da exploração de anuncios e outros réclames nas carruagens, gares e outras dependencias da sua exploração.

As propostas, que devem explicar detalhadamente os processos usados para o reclame, etc., podem ser apresentadas sobre duas modalidades:

a) — Englobando a exploração de todos os anuncios ou réclames, tanto nas carruagens como nas várias dependencias da Linha.

b) — Isoladamente, para os anuncios nas carruagens ou para os nas restantes dependencias.

A execução da concessão terá inicio no dia 1 de Janeiro de 1935.

A Companhia reserva-se o direito de optar pela proposta que mais lhe convenha ou ainda de não adjudicar a concessão se nenhuma das propostas fôr vantajosa.

Para mais condições e esclarecimentos, dirigir ao Serviço do Movimento e Trafego da Companhia, na Figueira da Foz.

EVOCANDO A GRANDE GUERRA



Scotland Yard, a grande fortaleza, sobranceira ao Tamiza, onde se activou uma guerra incansável contra o crime de leza-pátria ou seja a espionagem

OS MISTÉRIOS DA ESPIONAGEM

OS SEUS ENGENHOSOS ARDIS

OS SEUS PERIGOSOS AGENTES

OS SEUS MISTERIOSOS SEGREDOS

Quem era «sir» Basil Thomson



Nos arredores de Londres, em Bryton, instala-se esta prisão, por cuja porta davam ingresso todos os espões apanhados em Inglaterra. A Liberdade ali era um mito...

JÁ a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se referiu largamente aos crimes de espionagem que se deram quando da Grande Conflagração Européia — artigo que pelo seu emaranhado assunto obteve — passe o elogio — um verdadeiro sucesso jornalístico.

Hoje temos a acrescentar ao *dossier* da espionagem outros factos importantes para a maioria dos nossos presados leitores. Dentro êles citamos, em primeiro lugar, o seguinte:

Um espião completo deve ter um olho de vidro, ou uma perna de borracha, cabeleira e dentes postiços, trazer consigo chaves falsas, gazuas e uma bengala ôca. Cada um dêstes objectos pôde transportar mensagens, mapas, relatórios, que escapam à investigação acurada dos agentes da policia.

Um espião russo detido na fronteira, e ao qual se arrancou a cabeleira postiça transportava uma mensagem de três mil palavras, escrita sobre o craneo, em caracteres minúsculos. Com uma lavagem à cabeça, com suco de limão, ficava apto para nova comunicação.

A aspirina é a base dessa triste simpatia, que os espões — segundo um livro de especialidade que temos presente — seguem na sua correspondência. Como porém, as dores de cabeça são frequentes nas pessoas muito viajadas, a policia, nem a grande alfandegaria podem impedir, que transportem consigo, a preciosa aspirina, que serve para as dores de cabeça e para as comunicações secretas.

Em tempo de paz, os espões circulam como caixeiros viajantes. É, apenas quando nas fronteiras surgem dificuldades, que os espões recorrem aos dentes postiços, e até mesmo ao calçado, no qual, entre as solas, transportam as suas mensagens.

Durante a guerra não houve, decerto, espões mais notáveis que na França e na Inglaterra, os primeiros em terra e os segundos no mar.

Por três vezes, durante quatro anos de hostilidade, que os agentes britânicos roubaram o Código secreto alemão, depois de ter sido sucessivamente substituído.

Foi essa bravura que originou a tradução das cartas de Zimmsermann que em grande parte impeliram os Estados Unidos para a Grande Guerra.

Nos domínios prodigiosos da «Intelligence Service»

O publico, reduzido aos comunicados officiais, ignorava muitos factos importantes que se desenrolavam e, mesmo nos ministérios respectivos dos diversos países, apenas se recebiam noticias fragmentárias da acção desenvolvida nas várias frentes da batalha, nos mares e também nos encobertos e disfarçados meandros onde se urdia o que à guerra dizia respeito ou lhe podesse interessar.

Onde nada escapava, porém, era nos domínios prestigiosos do *Intelligence Service*, sob a criteriosa direcção do audacioso e resolutivo inimigo J. C. Silber.

A repartição especial de espionagem e a secção da policia criminal, está instalada no vetusto edificio sobranceiro ao Tamiza, *Scotland Yard*, trabalhavam em estreita cooperação, revezando-se até muitas vezes o pessoal respectivo que, desta maneira, mutuamente, melhor adquiria novos e bem preciosos conhecimentos.

Por efeito compreensível, a guerra trouxe também a consequência inesperada de reduzir consideravelmente o número de roubos, de assassinatos e de outros crimes de delicto comum, visto que os malfeitores alistavam-se em massa, com os demais voluntários, para assim auferirem todas as vantagens das concedidas aos que, por espirito de amor pátrio, sacrificavam a quietude da sua vida em hulocausto ao Direito dos povos que havia sido tripudiado pelos exércitos tentónicos.

Os serviços de criptografia da «Câmara 40. O. B.»

Os alemães nunca supozeram a existência da famosa «Câmara 40. O. B.» do Almirantado, pela qual durante as hostilidades se conseguia decifrar muitas mensagens inimigas, por mais secretas que fossem.

Esta organização era o indice máximo da acuidade britânica e por essa razão o acesso a tão especial serviço era difficilissimo.

Uma valiosa legião de criptógrafos diariamente decifrava mais de duas mil mensagens, interceptadas aos alemães, ocultas em centenas de códigos ou cifras. Incluem-se nestas aquela que o embaixador Von Bernstorff usava para as comunicações confidenciais entre Washington e Berlim.

Para descobrir este Código a «Câmara 40. O. B.» trabalhou durante seis ininterruptos meses.

Os seus serviços de criptografia, deductivos e científicos eram executados por autênticas celebridades.

Senão vejamos:

Um bilhete postal em branco, expedido da Turquia e dirigido a «sir» Henry Jones, 184 King's Road (Estrada do Rei) n.º 184, Tignabruaich, Escócia, foi como muitos outros um denso mistério para a «Câmara 40. O. B.» Era bem conhecido «sir» Henry Jones, mas não existia King's Road na aldeia de Tignabruaich. Foi um presbítero escocês quem se aliando eficazmente decifrou o enigma, indicando como solução o seguinte: «King's 184 (Reis 18-4)»; no versículo 4.º do 18.º capítulo dum dos livros de Reis da Bíblia — chamado em hebraico o Primeiro Livro de Malaquias — lê-se o seguinte: porque quando Jezabel matava os profetas do Senhor êle Abdias tomou cem profetas e os escondeu numas cavernas, cinquenta numa e cinquenta noutra e os sustentou de pão e água.

Com efeito, era assim, o filho de «sir» Henry Jones mandava dizer da prisão as primeiras notícias do que tinha acontecido aos oficiais britânicos capturados pelos turcos em Kut-el-Amara e comunicava a necessidade de alimentos.

Mostra-se assim que o espirito deductivo dos decifradores se apresentava em paralelo com o de quem comunicar tão secretamente, mostrando subtil argúcia e confiança nos serviços da «Câmara 40. O. B.» do Almirantado.

Os pombos correios e os pequenos balões de crianças

Os pombos correios e pequenos balões de crianças eram frequentemente empregados para transportar mensagens através das linhas de combate.

Os agentes secretos franceses realizaram planos magistrais. Lavradores aravam sulcos e donas de casa estendiam roupa, no chão, com tais disposições, que os aviadores dos seus aparelhos, podiam colher comunicações.

As estações clandestinas de telegrafia sem fio foram pouco usadas, durante a guerra, porque o sem-filismo estava ainda pouco desenvolvido e porque também não seria difícil descobrir os postos. Presentemente todas as organizações de espionagem possuem a sua estação, mas ha um serviço especial de policia destinado a interceptar as suas comunicações. Assim a policia secreta francesa tem um posto em cada cidade principal, onde o operador segue de dia e noite todas as transmissões ilegais.

As famosas espias Bettigny e Mata-Hari

A mais famosa das espias francesas «madame» Bettigny dispunha de um verdadeiro exército canino para transportar mensagens. Possuía setenta cães policias com os quais se estabeleceu na Bélgica, atraz das linhas alemães. Industriou estes animais a atravessar as linhas inimigas; metade deles pagaram com a vida as suas habilidades.

Mata-Hari, a celebre bailarina alemã, usava meios especiais para enviar as notícias da partida dos combóios de Marrocos e Argélia. Expedia papeis de musica a um editor de Madrid.

Os franceses mais de uma vez foram ludibriados, até que

um oficial da espionagem francesa teve a curiosidade de executar um dos trechos de musica enviados pela bailarina. Resultaram sons discordes sem a minima relação harmónica. Veio a descobrir-se, que as notas não tinham valôr algum musical, senão valôres ideográficos. Conseguiu-se decifrar aquella nova musica e pouco depois Mata-Hari era presa.

As Memórias de «sir»

Basil Thomson

«Sir» Basil Thomson que dirigia, com Silber, a importante actividade dos serviços de espionagem e contra-espionagem, seguindo o exemplo de muitas outras individualidades, também publicou recentemente um livro de *Memórias* — livro apreciável e de captivante interesse.

Nessa obra onde se faz eloquente apologia da espionagem, considerado como um mal necessário, expendem-se algumas noções bastante admissíveis e que reproduzimos:

«A palavra espião é quasi sempre tomada em sentido pejorativo mas, se um govêrno aceitando os princípios estabelecidos por certas opiniões austeras se recusasse a votar os fundos precisos para manter um serviço secreto, sob pretexto de que tal instituição seria deshonrosa para a nação, cometeria por êsses errôneos escrúpulos um crime de lesa-pátria.»

Segundo o mesmo autor, nem todos os indivíduos que se dedicam à espionagem aviltam o seu carácter. Isso depende da razão a que obedece a empreitada patriótica ou mercenária a que se votem. Se os motivos forem puramente nacionais, se empreenderem com risco da própria vida trabalhos perigosos em favor da pátria, sem a idéa de lucros a influenciá-los, diz Thomson, não se torna degradante essa occupação, seja qual fôr a nacionalidade do espião.

Pelo contrário, se espionam um país com o qual a sua pátria esteja em beligerância, apenas na mira egoísta ou ambiciosa de receberem vexatórios estipêndos, tornam-se então de humilhante carácter, tal como o dos amigos interesseiros que valorizam qualquer amizade sómente pelo somatório das vantagens a receber.

Definindo assim os bons e os maus espiões considera como herois os que, surpreendidos em flagrante delicto de espionagem, tiveram morte tão nobre como a dos que baquearam gloriosamente nos campos de batalha.

Aos outros, os traidores que voltam as armas contra o seu próprio país, não os considera merecedores da minima parcela de piedade, pois nada os desculpa.

Julga-os àcremente como ignóbeis facinoras, de baixos sentimentos e vis intenções.

«Sir» Basil Thomson, o grande chefe dêsse serviço especial britânico, é verdadeiramente uma figura de grande relêvo internacional.

É interessante acentuar que Thomson nem sempre mostra a menor consideração pela esperteza dos adversários, pois muitas vezes sublinha nas *Memórias* que a espionagem inimiga prosseguia no seu funcionamento convencida e segura da inviolabilidade em que julgava estar envolvida, além de tomar os ingleses e franceses por imbecis sem força nem intelligência para lhes anular os seus serviços de espionagem.

Outro caso de espionagem?

Um telegrama de Genebra informa que nas investigações que estão sendo feitas acerca das transacções de determinados financeiros ingleses, certos indícios parecem dever levar à descoberta dum caso de espionagem.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

PORTUGUESES INSULTADOS!

UM jornal do México, «Defensa», pasquim semanário independente, dirigido por Manuel Gandata, bólsa algumas injúrias, num dos seus últimos números, o último chegado a Lisboa, sobre alguns portugueses que ali vivem, e trabalham honestamente, sempre saudosos da sua terra, sempre saudosos de Portugal.

A «Defensa» é um jornal sem categoria moral ou mental, um jornal de baixos intuitos, cujas colunas são caneiros abertos a todas as lamas, a todas as podridões. Espanta que o govêrno do México consinta na publicação, ainda que semanalmente, de tão hediondo papel, cuja missão única é a de insultar os estrangeiros que vivem naquele país ao abrigo de todas as leis. Portugal e o México têm vivido sempre nas melhores relações culturais e económicas. Bom será que o govêrno daquele país ponha cobro a semelhantes d'slates, às asneiras da «Defensa».

FITAS...

ESTAMOS certos que o leitor da *Gazeta* ainda não se deu ao trabalho de fazer uma estatística àcêrca dos cinemas portugueses.

E para quê?

Tudo quanto é nosso — não nos interessa, a principiar pelos museus nacionais ..

Pois, um jornal francês diz que em Portugal há 250 salas de exhibição cinematográfica, entre a Noruega com 220 e a Holanda com 255.

Na Inglaterra, segundo os mesmos elementos, há 4.672; na França, 7.825; na Alemanha, 5.100. Em compensação, na Turquia e na Lituânia há 80 e na Albania apenas 10.

Poucos cinemas, sim; mas tabernas muitas para a diversão do alfacinha, porquanto um decreto antigo obrigue elas distarem umas das outras uns tantos metros.

EXPLORAÇÃO INFAME

APARECERAM há dois ou três anos umas engomadarias para fatos e se não estou em êrro até podiam as mesmas em cinco minutos passar o próprio fato que se traz vestido desde que se sujeitasse o freguês a ficar encarcerado num gabinete, sem ar nem luz, mas que não era grande sacrificio pelo curto espaço de tempo e então recebia a fateota passadinha de novo entregue por uma dama que estendia o bracinho e não saía da porta para não observar o fantasma em cuecas e camisa.

Mas êste caso não interessa de momento.

Vamos ao necessário.

Depois de movimentadas essas engomadarias, novas vieram e sucursais foi um nunca acabar.

Um nosso amigo, considerado bom cliente duma dessas casas, arvorada depois em «Tinturaria Portugália», Rua do Mundo, 77, mandou ali uma fateota para passar a ferro cujo trabalho respectivo é de dez escudos.

Por alta recreação do empregado da «Tinturaria» o fato (dizem êles) foi lavado e depois passado.

Para evitar conflitos o nosso bom cliente pagou os 25\$00 e dois dias andou a fingir que era elegante e que havia estreado uma fateota nova.

Passaram-se 48 horas e a elegância desapareceu como por um encanto. O fato estava amachucado e as calças já não tinham aqueles vincos garantidos que se tem na «tropa» quando se metem as calças entre os dois colchões e depois de uma boa soneca de manhã podem-se vestir que estão um mimo de graça.

Novamente vai o fato a passar e de novo surge a partida da tinturaria ou seja (a intrujice pegada) em que cobra pelo fato 25\$00 de lavagem e engomadela.

Prova-se a má fé com que trabalham os empregados duma casa que longe de ser comercial é uma ratoeira onde se intrujam os desgraçados que lá caírem.

Não levamos nada pelo rêclamo e só cumprimentamos o sr. Benjamim Buzaglo que dizem ser o representante ou proprietário.

JORGE V

NO Castelo de Windsor, em Londres, teve lugar uma festa íntima, comemorando o 24.º aniversário da subida ao trono do Rei Jorge V.

O actual rei de Inglaterra, sucedeu a seu pai o Rei Eduardo VII, filho da Rainha Victoria, soberano, inteligente e profundo conhecedor da política do seu tempo. A sua prespicácia e o seu saber fizeram terminar a guerra do Transvaal.

Jorge V, também tem sido um estudioso político conseguindo unir os elementos mais distanciados da política inglesa e encaminhal-os para o campo do contacto com o povo.

Em 6 de Maio de 1910, Jorge V subiu ao trono e no decorrer d'esses anos fez uma política de paz não se salvando do mau caminho que enfileirou as grandes Nações do Mundo para aquela guerra que tudo devorou.

No dia 6 do mês findo a Cathedral de Westmiester realizou uma cerimónia religiosa comemorativa da sua ascensão ao trono.

Esquecer-se-ia o Rei que de novo se quer envolver o mundo numa nova guerra?

A MENINA DAS BORBULHAS

EM certa secção especial de um diário o sr. dr. Domingos dá consultas às meninas que delambidas fazem perguntas dispartadas àcêrca de belesa e «otras cosas más».

Uma Maria que nasceu na terra de António Candido Domingos, quer dizer ao dr. Domingos a dizer que tinha comichões na cara e que esfulava as borbulhas teimosas com as suas unhas aguçadas.

A resposta do sr. dr. foi esta:

«Pela manhã e à noite friccione o palminho borbulhento de vagar e suavemente:

Glicerina — 40 gr.

Oxido de zinco — 5 gr.

Tintura de sabão — 10 gr.

Alumen de potassa — 2 gr.

Em jejum, uma hora antes da primeira refeição tome uma hóstia de:

Magnésia calcinada — 5 decig.

Sulfato de soda puro — 5 decig.

E agora meta o mesmo António Candido por empenho para que Deus lhe ponha no remédio a virtude necessária.

Como vê, não se brinca com coisas sérias. E mesmo quando se brinca não se apouca aquilo que muito vale, acima de qualquer riqueza, vem a ser a mocidade e frescura de uma cara bonita.»

Achamos graças ao «palminho borbulhento» da menina

MELHORAMEN

NUMA pequena local desta *Revista*, por sinal imensamente gralhada, anunciámos um série de entrevistas com várias entidades Cezimbrenses afim de elucidar-mos os nossos leitores das necessidades de melhoramentos que são precisos nesta importante vila e, entre esses melhoramentos as muito faladas obras do Porto de Abrigo, que, são ainda peores que as obras de Santa Engracia.

Não se vá julgar que Cezimbra é uma vila ou aldeia sem merecimento.

Não.

Cezimbra tem o seu comércio, embora reduzido mas de muitas dezenas de milhares de contos. O seu movimento é importante e assim merece ser olhada a direito. Vamos primeiramente dar alguns dados de Cezimbra que tem algumas tradições.

Philippe Ferrari diz no *Lexicon Geográfico* que Cezimbra era a *Zambra* dos romanos. Outros autores dizem que era chamada *Caetobrix* ou *Cetobriga*. Segundo a opinião mais seguida, *Lambra* era a actual Cezimbra, e *Cetobriga* a cidade fenicia que está defronte de Setubal e a que vulgarmente se chama Troia. É, pelo menos, o que nos diz Pinho Leal apoiado em autoridades incontestaveis, como Claudio Ptolomeu Alexandrino, Caio Plinio, Strabão e outras pessoas que, ha vinte ou mais seculos se ocupavam dessas coisas de historia, com o mesmo encarniçamento e talvez com menor competencia do que o meu illustre colega e amigo Rocha Martins.

Tem duas fortalezas, uma dentro da vila e outra fóra, chamada do Cavalo, fortificações estas que foram restauradas por D. João IV em 1648.

A povoação foi fundada pelos *Galo-celtas* e *Sarrios* uns 300 anos anies de Jesus-Christo. Foi tomada aos mouros por D. Afonso Henriques em 1165. Reedificou-a e repovoou-a D. Sancho I em 1200, dando-a aos francezes que o vieram ajudar em 1199 contra os mouros, e concedendo-lhe foral em Coimbra em agosto de 1201, com todos os grandes pravelegios, fóros e regalias do foral de Evora, foral que foi confirmado em Santarem, em Janeiro de 1218, tendo-lhe, dado D. Manuel foral novo em Lisboa, a 28 de Julho de 1514.

Nos campos de Cezimbra derrotou D. Afonso Henriques, em 1195, o rei mouro de Badajoz, que vinha socorrer os castelos desta vila e Palmela.

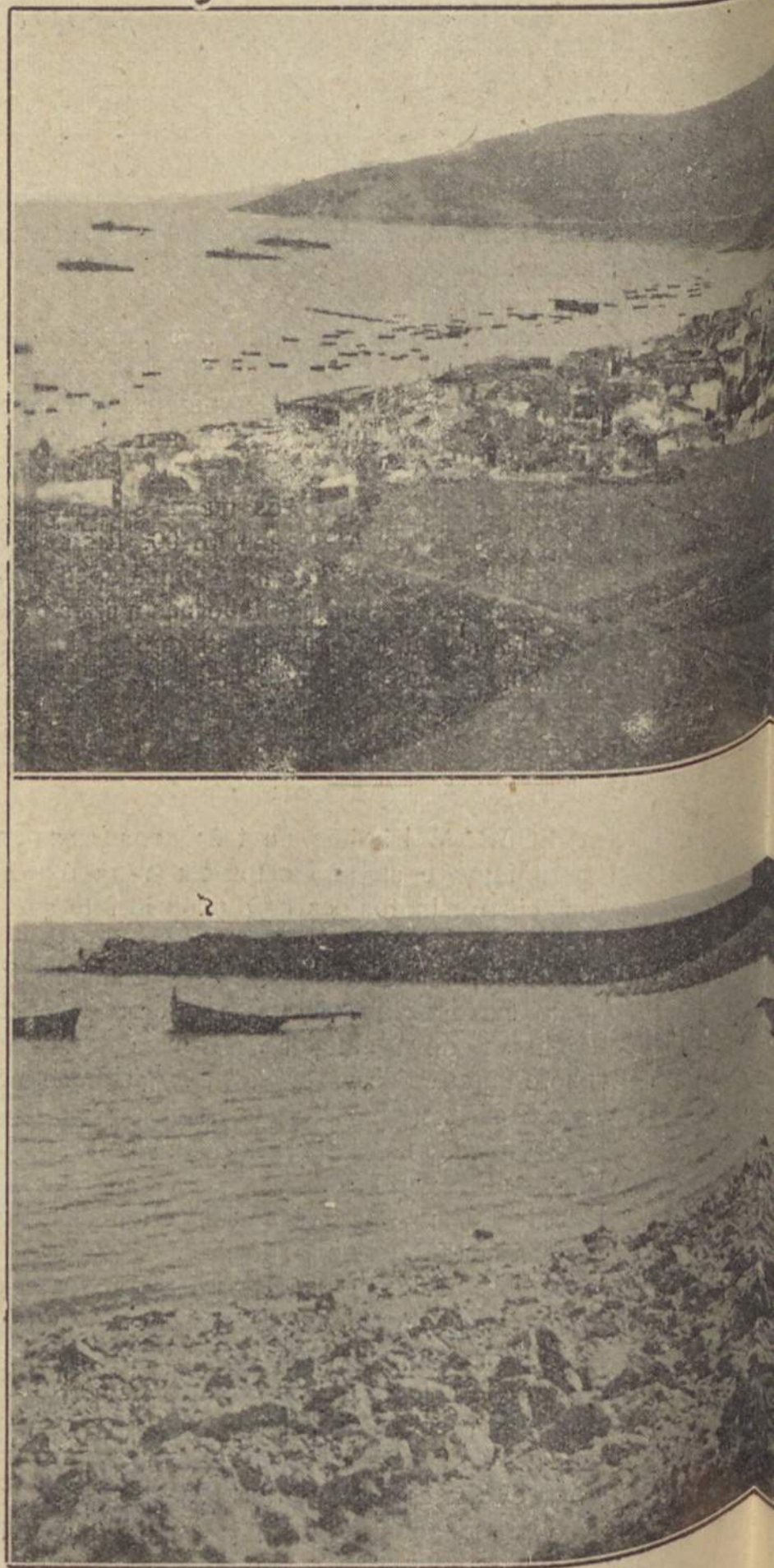
O concelho de Cezimbra foi creado em 1323 por D. Diniz, talvez por possuir uma corôa e um sceptro magnificos feitos com ouro encontrado nas areias entre Cezimbra e Almada e de ouro da mesma procedencia foi feito o sceptro de D. João III.

Entre outrás coisas dignas de se verem que existem nos arredores de Cezimbra destacam-se a serra da Arrabida e o santuario de Nossa Senhora do Cabo. Esta festa era em tempos feita com grande pompa e hoje não se pode dizer o mesmo porque difficilmente se podem cobrir as despesas porque há poucos concorrentes, na parte de donativos, e esses poucos subscrevem com importancias relativamente pequenas ao ponte de não se poder equiparar as festas aos

AS OBRAS

CEZIMBRA

Por CARLO



OS PÚBLICOS

O PORTO DE

CEZIMBRA

D'ORNELLAS

barbarico dos romanos que se ergue a 640 metros sobre o nível do mar e que estende os seus 35 quilómetros de beleza, de poesia, de misticismo, desde o termo de Setubal até ao cabo Espichel?

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



(Em cima)—Vista geral

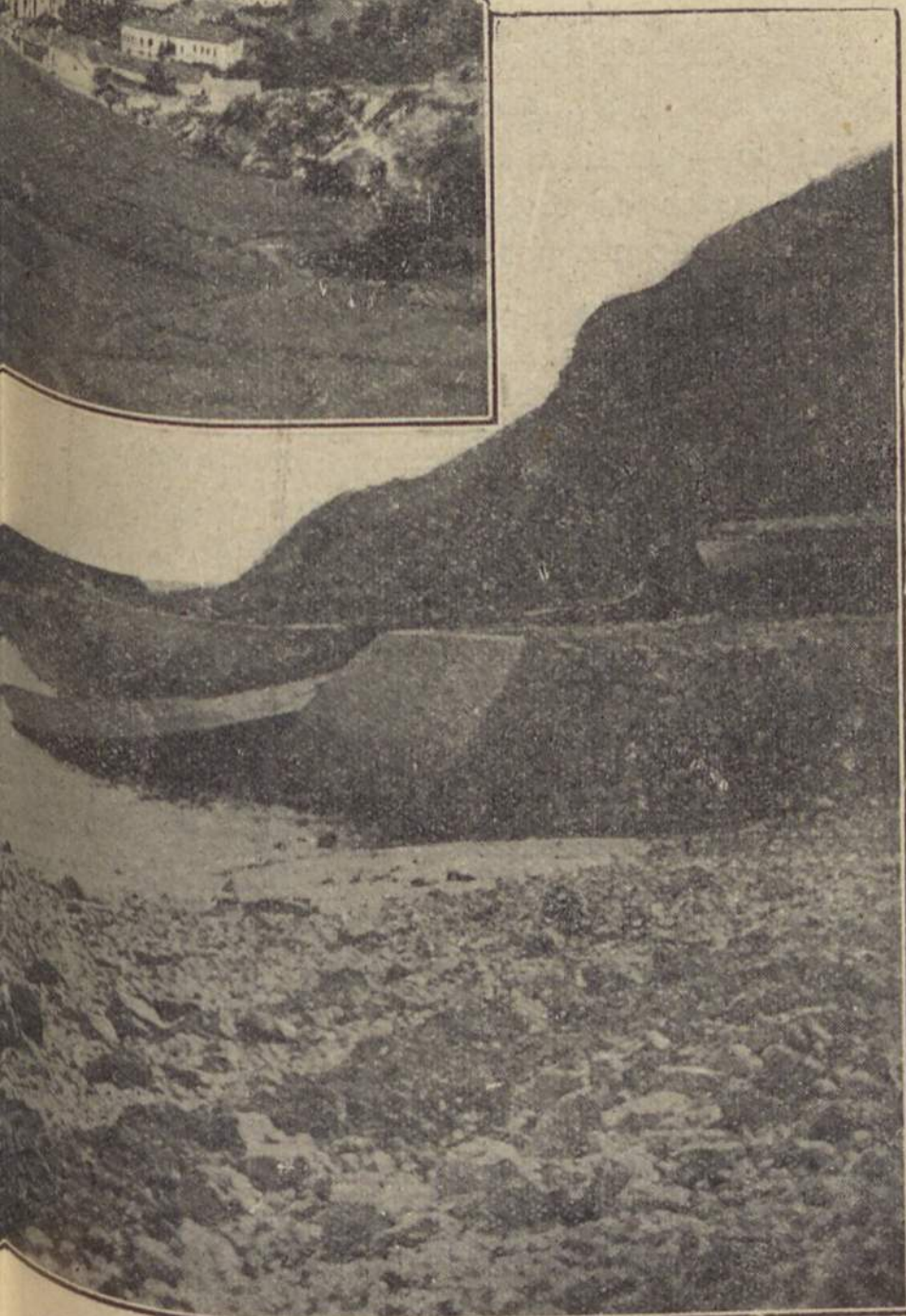
: : de Cezimbra. : :

(Em baixo)—Enseada

de Angra onde se iniciou

as obras do Porto de

: : : Abrigo. : : :



tempo passados. Quem há, em Portugal, que não conheça pelo menos pelas descrições dos jornais, o famoso santuario que a si chama o cirio dos saloios pela Ascensão, o cirio de Azeitão pelo Espírito Santo, o de Cezimbra no primeiro domingo depois do dia de S. Pedro d'Alcantara, etc., etc.; e tantos milhares de pessoas que ali acorrem, umas pela delícia do passeio e do panorama, outras pelo desejo de prestar homenagem á Senhora do Cabo que, segundo a tradição, ali appareceu em 1250?

Quem há, sobretudo, que não conheça, pelo menos pelas descrições de pessoas que de lá regressam encantadas, essa famosa e impressionante *Arrabida*, a *Arrabdá* dos arabes, o *Promontorio*

de Setubal até ao cabo Espichel?

Quando se sobe a serra, 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 houvéramos chegado, trajados de burel, os pés descalços sangrando, numa ascensão de penitencia, num designio irrevogavel de renuncia, numa ancia de solidão em que a nossa humildade acabasse por se erguer triunfante sobre as miserias humanas.

E quando se desce a serra, que melhor logar para alguns minutos de descanso do que essa bela gruta de Santa Margarida em que mais de 500 pessoas podem juntar-se para admirar as suas admiraveis stalatites e stalagmites?

Cezimbra é pois uma zona de turismo, sem favor, pois as suas belezas naturaes, que as possui em grande numero, e é uma das mais ricas costas piscatórias do nosso país, exportando anualmente milhões de cabazes de peixe, daquele peixe que só se apanha no mar e que não cai do céu aos trambulhões como muita gente julga.

Cezimbra, apesar do seu comércio importante não tem um caminho de ferro, para conduzir esses milhões de cabazes de peixe para várias localidades.

Cezimbra não tem um porto de abrigo para recolha das suas embarcações e para segurança desses pobres pescadores que se empregam na rude faina da pesca ocasionando essa falta desgracias como a que se deu em 9 de abril do corrente onde um nobre e audacioso rapaz de nome Alberto Pedro Pitorra, arrais do barco *Boa Esperança*, se distinguuiu salvando imensos pescadores de uma morte certa.

OUVINDO O PRESIDENTE DA CAMARA DE CEZIMBRA CAPITÃO PRETO CHAGAS

Num elegante *atelier* somos recebidos depois de declinada a nossa identidade.

Á primeira pergunta que faz o jornalista responde o sr. Capitão Chagas desenrolando um sudário dos benefícios urgentes que são necessários á velha e laboriosa Cezimbra.

Nota-se logo que é um cezimbrense que de alma e coração pretende que se faça justiça.

Tenho amor à terra onde nasci, diz o entrevistado que não mais nos deixou falar, e por ela farei tudo que esteja ao meu alcance sem registar qualquer sacrifício.

Sabíamos de antemão que a gerência camarária do Capitão Chagas tem sido admirável e de benefício para a terra e seu povo.

Um dos seus grandes melhoramentos foi acabar com o transporte de peixe em burros, pois êste antiquado meio de transporte inpestava as ruas cuja limpeza também naquêlo tempo deixava muito a desejar.

Acabaram os burros que eram mais de 50 e vieram as camionetes.

Vamos ao progresso. Assim é que está certo.

Preparamo-nos para a primeira e única pergunta.

—Sr. Capitão, diga-nos se Cezimbra merece ou não um Porto de Abrigo!...

—Cezimbra, merece tudo, está visto e necessita urgentemente dêsse grande melhoramento, mas, os governantes da Nação já disso teem conhecimento.

Estou certo que, desde que entramos na fase dos melhoramentos, Cezimbra não deve ficar no esquecimento. Olhe que são perto de 3.000 pescadores que necessitam de algumas facilidades para as suas condições de vida.

Tenho a certeza que êsse Porto de Abrigo não custaria ao Estado mais de quatro mil contos.

Hoje, continua o sr. Capitão Preto Chagas, depois da construção ou de abertura daquela estrada que dá ligação ao local onde foram iniciadas as obras do porto, fácilmente se poderá fazer o que há quási um seculo é ambicionado pelos Cezimbrenses.

Mas, olhe sr. jornalista. Os poderes públicos estão senhores do nosso pensamento. Sabem que a nós assiste o direito de pedir e vamos sempre pedindo até chegar a vez de sermos atendidos.

Não deve estar longe o dia em que Cezimbra terá que estar em festa porque a Ditadura Nacional vai fazer uma obra, há quantos anos aprovada, começada e recomeçada.

E assim nos convenceu o presidente da Câmara de Cezimbra que o assunto está bem encaminhado para uma solução rápida onde tem a interferência da Hidráulica cujo administrador tem em seu poder vários e importantes estudos os quais não tem descurado.

—Uma coisa me desgosta, diz o Presidente da Câmara.

Parece impossível que Cezimbra não tenha sido classificada, como outras povoações do nosso país, zona de turismo.

Mas isto fica para depois.

Voltando ainda ao Porto de Abrigo, é necessário notar que a nossa praia é batidíssima por enormes vendavais e não tem qualquer defesa para as suas embarcações.

Setubal tem um porto extraordinário e avançado para o seu desenvolvimento, que se não compara com o nosso.

Façam-nos o Porto de Abrigo e Cezimbra multiplicará.

Terá a sua praia de banhos limpinha e haremos de fazer vários melhoramentos que bem necessários se tornam para o seu completo desenvolvimento.

E a fechar o presidente da Câmara diz-nos:

Ápezar de não abundar o dinheiro já alguma coisa se fez por Cezimbra.

Fez-se um mercado que não havia; matou-se as môscas que, oconseguia ser uma praga para nós; acabou-se com a *gericada* no transporte do peixe; fez-se os encanamentos, etc., etc..

E caso curioso — termina o sr. Capitão Preto Chagas — é que todos os melhoramentos que se fizeram na Câmara foram postos em prática, segundo o meu pensamento de garoto.

Terminámos a entrevista.

Um cumprimento amistoso e uma despedida rápida separa-nos do Capitão Preto Chagas que cheio de fé e bairrismo espera os momentos oportunos para defender os interêsses dessa Cezimbra que tanto tem que vêr, que não está no rol oficial do turismo, mas que é uma vila que ha-de marcar de futuro.

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

FIGURAS DO PASSADO

JOÃO SOARES DE ALBERGARIA DE SOUSA

Nasceu este ilustre açoriano, a 16 de Janeiro de 1796, na pitoresca e linda Vila das Vêlas, capital da Ilha de S. Jorge, séde de concelho e de comarca, e situada na costa sul, na falda e suave declive duma extensa e colorida montanha abrupta, parte arborizada e culta — a *Ladeira*, e parte alcantilada e fragosa — a *Queimada*, por lava vulcânica.

Foram seus pais legítimos o Coronel Inácio Soares de Albergaria de Sousa e sua mulher D. Isabel da Silveira de Lemos, das mais illustres famílias dos Açores.

Aí por 1814 pertenceu á milícia velense no pòsto de alferes, e sob o nome que então usava, de João Inácio Soares.

Em 1818, com 22 anos de idade e o espirito cultissimo, aventureiro e audaz, foi-se á corte do Rio de Janeiro a solicitar de El-Rei D. João VI, o pòsto de Capitão-mór para seu pai. Aí permaneceu até 1820, que se retirou para Portugal, e só regressou de Lisboa á Vila natal daí a sete anos.

Foi, durante a sua estada em Lisboa, que publicou a sua notável e erudita obra — *Corographia Açórica* — de que falarei noutra artigo, para fazer justissima reivindicação. Desde o seu regresso de Lisboa á sua linda Ilha natal, em 1827, até á sua prisão política em 14 de Novembro de 1829, por causa das suas rasgadas ideias e convicções liberais e constitucionais, a sua fecunda e agitada vida foi entrecortada de mil incidentes graves, de tremendas lutas partidárias, para a conquista dos seus levantados ideais, para a realização das suas nobíssimas aspirações de liberdade, de civilização e de progresso.

Emquanto João Soares de Albergaria de Sousa, vítima da devassa miguelista, preso, indiciado e julgado como constitucional e rebelde, e encarcerado, sucessivamente, nas férreas prisões das Vêlas, Ponta Delgada, Limoeiro em Lisboa, Elvas e Almeida, por quasi cinco anos consecutivos, sendo solto desta última praça pelo nobre Duque da Terceira; seu irmão, e não menos ilustre açoriano, tenente coronel José Soares de Albergaria de Sousa, batia-se, denodada e valentemente, desde a memorável e renhíidissima batalha da *Vila da Práia da Victória*, na Ilha Terceira, em 11 de Agosto de 1829 até á convenção de Evora-Monte, em 27 de Maio de 1834.

Em 1835 regressava João Soares á sua bela casa de Santo André, na sua querida e saudosissima Vila natal; «vindo encontrar as suas propriedades territoriais, que haviam sido sequestradas pelos miguelistas, completamente abandonadas, destruídas as arvores de fructo que plantára; um vandalismo. Parecia que um furacão levára tudo! E sôbre tantos males, encontrava na sua terra, como autoridades constitucionais, os mesmos homens, que o eram no regime absoluto, que o perseguiram como liberal!... Que severa lição

FIGURAS DO DIA

MANÉ-KATZ

MANÉ-KATZ é um pintor russo, nascido numa das provincias que hoje pertencem à Polónia, um pintor de clima mongólico, mais psicólogo do que paisagista: — um pintor de tipos e de almas, de expressões em as quais se adivinham traços de luta, hereditariedade e fatalismo, a anatomia patológica do destino.

Visitei a exposição de Mané-Katz, constituída na sua maioria por quadros antigos, e por uma duzia de apontamentos, colhidos nos arredores de Lisboa, ao acaso uns aqui outros acolá, consoante a impressão que o artista colheu, e sua retina, viva com tons nostálgicos, visionou.

Esta exposição de Mané-Katz, feita a pedido de alguns dos seus admiradores de Lisboa, não marcou uma étape na vida do artista, de pintor considerado um dos sete maiores pintores modernistas da Europa.

Contudo, ela foi muito significativa porque nos desvendou um temperamento, diferente da maioria dos nossos pintores, uma alma nascida e formada num país auzente de sol, num país que pertence a uma Europa diferente da nossa, que vive voltada para a Ásia, assim como nós os portugueses, atlânticos e não europeus, vivemos voltados para o Atlantico, banhados de azul e de sol, indiferentes e sonhadores.

Na galeria de quadros de Mané-Katz, os que mais nos interessaram, foram os tipos judaicos, rostos voltados para o deserto, sonhando uma Jerusalem libertada, e livre, pátria e lar para os que a não possuem, último, ou primeiro raio de sol na tragédia das perseguições.

Mané-Katz, nascido e criado numa das judiarias da Polónia, fixou para sempre na sua maravilhosa retina de artista moderno os tipos dos Judeus polacos e transmitiu-os às suas telas, cheias de verdade, documentos vivos dos Judeus da outra Europa.

Mané-Katz é um grande pintor, um pintor do século XX, mais psicólogo do que paisagista, um pintor de tipos e de almas, de expressões, em as quais se adivinham traços de luta, a anatomia patológica das emoções, que o destino emprestou à raça eleita.

AUGUSTO D'ESAGUY

a futuros políticos» — escreve o sr. Silveira Avelar, a pag. 394 da obra aqui anteriormente citada.

E bem de lição e péssimo exemplo têm servido êsse e outros factos historicos... mas só a corruptos e venais, a desqualificados e sem caracter nem brios.

A História repete-se; os factos reproduzem-se.

É o *corsi e ricorsi* de *Vicco*, arvorado em principio basilar da *Filosofia da História!*...

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Junho de 1894)

Questão de principios

Se ha assumpto em que o nosso espirito, altamente imitador do estrangeiro, se tenha manifestado, é por certo na orientação do modo de ver de algumas instancias officiaes sobre a questão de tarifas de caminhos de ferro.

O exemplo *lá de fóra* sorri d'uma forma tentadora; o resultado de uma ideia que em França ou na Inglaterra, na Russia ou na Hungria fructificou, é d'uma força prodigiosa para resolver as duvidas que temos cá por casa; cá por casa onde as condições do meio e do desenvolvimento da nossa viação são bem differentes.

Logo os primitivos contractos de exploração se resentiram d'este peccado original em muitas disposições que são puramente (?) trazidas, e por tal fórma foi descuidada a sua adaptação ao nosso paiz, que ficaram eternamente manquejando para o lado. . d'além dos Pyreneos.

Para a fixação das tarifas maximas ou taxas legais do transporte, é ver que uma simples reducção de francos 18, em réis, ao cambio do par, cortou o nó gorúo da difficuldade de se encontrar o typo ao qual os transportes deviam ser taxados para que o producto do tráfego desse o sufficiente para as despesas de exploração e o juro do capital empregado na construcção.

Em França o typo de passageiros de 1.ª classe era então 10 centimos; pois $0,10 \times 180 = 18$ réis. É um preço exquisito, mas é a rigorosa traducção do francez.

Cobrava o Estado 5% sobre essa base; pois augmentou-se tambem 5% aos nossos 18 réis, o que deu em total 18,90.

Ainda é mais exquisito, mas não importa; é francez

Em 1.ª classe as mercadorias pagavam 16 centimos mais 5% ou 0,163 francos. Truduziu-se pela mesma fórma e deu 30,24 réis.

Exquisitissimo, não é verdade? Mas que faz isso se, visto que se adoptou a base franceza, o resultado é seguro? Está feito o calculo, *lá para elles*, e a coisa rende; tambem hade render entre nós.

Devem concordar que é commodo e de uma facilidade infantil.

Fez-se mais; preveniu-se nos contractos que quando em França as tarifas fossem modificadas poderia ser imposto ás linhas portuguezas acompanhal-as n'essa modificação!

Isto é, que necessariamente um facto qualquer que determinasse em França uma remodelação do systema tarifario devia reproduzir-se em Portugal, dando um salto sobre a Hespanha fazendo trampolim dos Pyreneos e *couche* das secretárias do ministerio das obras publicas.

Desde então até agora (e já já vão bem bons annos) sempre a situação se tem conservado a mesma.

Inventou a Hungria umas tarifas por zonas? Pois não faltaram logo conselheiros (não nos referimos aos *encartados*)

que conclamaram que, adoptado o mesmo principio cá, era meio de ficarmos todos ricos.

Felizmente que d'isto nos salvou uma commissão que tem tido o raro criterio de ver a questão pelo seu verdadeiro lado, e a ideia salvadora vae sendo posia de parte, traçando a commissão acertadamente de tudo menos de tarifa zonatica.

Mas n'outros sentidos ainda o vibrião estrangeiro não attenuado vae lavrando por cá.

Em França, o Estado tem um regimen apertado sobre a approvação de tarifas. Em França o Estado paga a *todas* as companhias quantiosas sommas annuaes de subvenção, por isso dispõe de certa força sobre as fontes de receita das linhas, visto que os sacrificios que lhes impõe é o Estado que os paga.

Aqui onde, a algumas linhas, como as de Leste, Norte Beira Alta, Povoas, Guimarães, etc., o Estado não dá um real por anno, recebendo ainda uns 136 contos de réis de impostos, (como recebeu em 1892), onde em contractos que são lei se fixaram bases de tarifas que devem ser lei como elles, e em troca d'essas condições se impuzeram encargos que reciprocamente tem que ser cumpridos, é agora faltar á fé d'esses contractos querer a essas linhas impôr tarifas mais baixas do que as que o contracto de concessão lhes garante, ou pretender subordinar a applicação de preços de transporte a outras condições que não sejam as que d'esses contractos resultam.

E já que tanto se olha para o estrangeiro, bom será ver em que situação se encontra o governo inglez perante as poderosas companhias, ás quaes, em virtude dos seus contractos de concessão, que elle tem que respeitar, não pôde impôr o regimen tarifario que, por vezes, o commercio reclama, e as companhias, no exercicio dos seus direitos, se negam a adoptar.

Para atender a estes clamores e conseguir umas certas modificações na applicação de tarifas, o governo inglez tem seguido o unico caminho direito que lhe traçam os seus deveres para com as linhas ferreas; tem negociado com as companhias, offerecendo concessões em troca de concessões, e reconhecendo sempre que, para modificar as clausulas de um contracto bilateral, só ha o accordo entre as duas partes e, na falta d'elle, só o resgate das linhas pôde deixar o governo á sua vontade para dispôr das fontes de receita.

No nosso paiz, dada a reacção expressa das clausulas dos contractos das linhas a que acima nos referimos, não percebemos como se pretenda que o Estado possa impôr outras tarifas que não sejam aquellas cujas bases esses contractos estipulam.

Estas considerações foram-nos suggeridas pela portaria de 9 de maio, e coincidentemente pelo projecto de lei sobre tarifas de caminhos de ferro, apresentado na camara financeira pelo ministro do gabinete demissionario Mr. Jonnard, cujo relatório, bastante resumido, de resto, expõe claramente a questão, demonstrando a differença que vae do regimen francez ao inglez e americano.

Eis um documento cuja leitura se recommenda aos que insistem no nosso paiz em querer applicar regras e principios francezes, bem entendido que só na parte em que estes podem convir ás ideias que defendem.

Mas o assumpto é vasto e teremos que voltar a elle.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

VIAGENS E TRANSPORTES

BILHETES DE BANHO E ÁGUAS TERMAIS

Em serviço combinado com as outras companhias ferroviárias do país e com as Empresas de camionagem de Entre-os-Rios, Braga, Bom Jesus e Peniche, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu estabelecer bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, para as estações que servem praias ou termas.

Êsses bilhetes são válidos por 3 meses, sendo o primeiro dia de venda em 1 de Junho e o último em 15 de Outubro.

Para o regresso, o primeiro dia é o 15.º, contado da data do início da validade dos bilhetes e o último é a 30 de Novembro.

É feita uma concessão especial para transporte de automóveis dos portadores destes bilhetes.

Para esclarecimentos sôbre preços e demais condições podem os interessados consultar as estações.

Os bilhetes de Caldas da Rainha para S. Martinho do Pôrto vendem-se como nos anos anteriores, apenas nos meses de Agosto e Setembro e são válidos para ida e regresso no mesmo dia pelos combóios n.ºs 221 e 222.

Os bilhetes de Coimbra, Coimbra B, Taveiro, Formoselha, Alfarelos, Bif. de Lares e Figueira da Foz para Amieira, Banhos de Amieira e Bicanho, são como de costume, válidos unicamente no dia em que forem vendidos.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Despachos Centrais

Desde 15 de Maio que foram abertos ao público os seguintes Despachos Centrais:

Mangualde, ligado com a estação do mesmo nome, a cargo dos Srs. José Bernardino d'Almeida & Filhos, Sucs., actuais concessionários da Central de Castendo, onde são estabelecidos.

Vila Nova de Tazem, ligado com a estação de *Contenças* e explorado pelos Srs. José Abrantes Coelho & C.^a, estabelecidos em *Contenças*.

Ponte do Abade, ligado com a estação de *Vila Franca das Naves*, é explorado pelo Sr. Francisco

A L M I R A N T E G A G O C O U T I N H O

Para o Brasil, donde seguirá para França e Itália, embarcou no dia 24 do mês findo o nosso presado amigo, sr. almirante Gago Coutinho.

Aos caes de Alcantara acorreram a despedirem-se do glorioso homem de sciências, várias individualidades.

Ao portaló do "General S. Martin" foi recebido o sr. almirante Gago Coutinho pelo comandante e officialidade daquele transatlântico.

No momento da entrada a charanga de bordo tocou os hinos português e alemão.

O almirante Gago Coutinho conta demorar-se três meses no Brasil, de onde seguirá como já dissemos para a França e Itália, e só em Outubro conta poder voltar a Portugal.



António da Silva, estabelecido em Moimenta da Beira.

Os referidos Despachos Centrais executarão todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias, nas condições do presente Aviso ao Público e da Tarifa de Camionagem, aos preços indicados, respectivamente nos 8.º, 9.º e 10.º Aditamentos à mesma Tarifa, os quais entraram em vigor naquela data.

O "RÁPIDO" DE LISBOA- PORTO PASSA A SER DIÁRIO

A. C. P., prevendo grande afluência de passageiros entre Lisboa e Porto nos últimos dias do mês corrente e durante o mês de Junho, resolveu que os combóios "rápidos" 52 e 55, que, segundo o actual horário, só se efectuavam, respectivamente, ás segundas, quartas, e sextas-feiras e ás terças, quintas e sabados, passem a circular diàriamente, a partir de depois de amanhã.

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

OBRAS PUBLICAS

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 13 de Junho de 1934 pelas 15 horas.

Reparação da faixa de rolagem a macadam por duas camadas, sendo a de desgaste por semi-penetração betuminosa e revestimento superficial, da E. N. n.º 49-2.^a, trôço entre Treixedo e Vizeu, construção de calçadas a paralelepipedos e à portuguesa, etc.

Base de licitação 3.181.385\$58

O depósito provisório é de Esc. 79.535\$00.

As condições especiais, orçamento, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 16.^a Secção, em Vizeu.

Dia 13 de Junho de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Construção da faixa de rolagem a macadam em camada de fundação, da E. N. n.º 107-2., trôço entre a Portela dos Caibros e Monchique, alargamento da plataforma, etc.

Base de licitação 947.482\$48

O depósito provisório é de Esc. 23.638\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na séde da J. A. E. e na 10.^a Secção, em Faro.

Dia 13 de Junho de 1934 pelas 16 horas.

Revestimento betuminoso a quente por duas aplicações da E. N. n.º 14-1.^a, trôço entre o Entroncamento e Tancos e reparação por semi-penetração e revestimento superficial do ramal da mesma estrada para a Estação do Caminho de Ferro do Entroncamento.

Base de licitação 449.321\$11

O depósito provisório é de Esc. 11.234\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na séde da J. A. E. e na 5.^a Secção, em Santarem.

Dia 13 de Junho de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Execução da Camada de desgaste por semi-penetração betuminosa e revestimento superficial da E. N. n.º 81-2.^a, trôço entre Santana e Azeitão.

Base de licitação 440.000\$00

O depósito provisório é de Esc. 11.000\$00.

As condições especiais, orçamento, etc., encontram-se patentes na séde da J. A. E.

Câmara Municipal do Pôrto

Construção de uma piscina

Até às 17 horas do dia 7 de Junho de 1934, está aberto concurso entre os arquitetos do País, para apresentação do ante-projecto duma piscina descoberta, em Nevolgide, junto do Castelo do Queijo, com as dimensões e anexos complementares de estabelecimentos desta natureza, destinada a banhos e exercícios de natação, para crianças e adultos. Ao auctor do ante-projecto classificado em primeiro lugar, se apresentar o projecto definitivo dentro de 10 dias, a contar da sua aprovação, será dada a direcção da obra

As condições estão patentes na 3.^a Repartição-Engenharia, onde serão entregues as propostas.

RESULTADOS DE CONCURSOS

Junta Autonoma de Estradas.

Em 23 de Maio de 1934.

E. N. n.º 108-2.^a, ramal para Lagôa (E. N. n.º 23-1.^a), pela estação de Silves.

Base de licitação 595.970\$19

DESERTO

E. N. n.º 13-1.^a, trôço entre Moita e Montijo.

Base de licitação 392.500\$00

Concorrente:

Sociedade de Pavimentos Aperfeiçoados (S. P. A.), L.da. 385.000\$00

E. N. n.º 79-2.^a, entre o Monte e a Costa de Caparica e seu ramal entre o Largo da Torre e a Trafaria.

Base de licitação 285.000\$00

Concorrentes:

Sociedade de Pavimentos Aperfeiçoados (S. P. A.), L.da. 284.520\$00
José Joaquim Amaral. excluido

E. N. n.º 54-2.^a, lanço entre Cardigos e Santa Maria Madalena.

Base de licitação 164.569\$18

Concorrentes:

António Guerra 164.000\$00
Alberto de Oliveira Tavares 164.400\$00

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

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.º 23:883

Concede isenção de direito aos exemplares de um folheto de propaganda de Portugal, editado pelas Companhias de Caminhos de Ferro Franceses, a importar pelas Companhias de Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta para distribuição gratuita.

Decreto-lei n.º 23:865

Estabelece as bases para a conversão do Fundo interno consolidado de 5 por cento em obrigações do empréstimo consolidado de 4 1/2 por cento de 1935.

Decreto-lei n.º 23:874

Autoriza o Governo a contrair um empréstimo interno consolidado, denominado Consolidado 4 por cento, 1934, na importância total de 500:000.000\$, em séries de 100:000.000\$, cujo encargo efectivo, excluídas as despesas da emissão, não poderá exceder 4 1/2 por cento.

Ministério do Interior

Decreto-lei n.º 23:873

Reforça a dotação orçamental consignada a despesas de ordem pública de carácter reservado, compreendendo as da policia de defesa politica e social criada pelo decreto n.º 22:151.

Decreto-lei n.º 23:882

Reforça, por transferência de verba, a dotação orçamental consignada a despesas reservadas de publicidade e propaganda.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 23:860

Considera melhoramentos urbanos, e como tal ficam abrangidos pelas disposições applicáveis do decreto n.º 21:697, as construções de casas economicas a executar de harmonia com o decreto-lei n.º 23:052.

Decreto-lei n.º 23:861

Autoriza o engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Tejo a celebrar o contrato com Guilherme Alves para execução da empreitada de reparação do rombo do valado do canal de Azambuja, a montante e jusante da ponte do caminho de ferro de Vendas Novas no Seuil.

Decreto-lei n.º 23:884

Determina que os encargos com a obra de construção do pôrto de Setubal que excederem a dotação de 27:000 000 concedida pelo Estado, sejam satisfeitos por conta das receitas próprias da Junta Autónoma das obras do pôrto e barra de Setubal e do rio Sado.

Ministério da Guerra

Portaria n.º 7:826

Determina que fiquem suspensos, até á conveniente revisão, os estatutos da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, aprovados pela portaria n.º 3.888, na parte respeitante a assembleias gerais e a eleições de corpos gerentes.

Ministério da Justiça

Decreto-lei n.º 23:870

Estabelece as penas a que ficam sujeitos os que praticarem os delitos de «lock-out» ou de greve.

Declaração referente á validade do bilhete de identidade passado depois e anteriormente á promulgação do Código do Registo Civil.

Camara Municipal de Lisboa.

Em 21 de Maio de 1934.

Pavimentação, por empreitada de várias artérias do Bairro da Lapa.

Base de licitação. **931.742\$41**

Concorrentes:

António Veiga e Manoel Martins de Oliveira	820.000\$00
Valdemar Jara d'Orey	859.047\$00
Francisco Leonardo da Mota	excluído

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Em 21 de Maio de 1934. (2.ª Praça).

Construção de casas para pessoal nas linhas do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base de licitação **789.484\$00**

DESERTO

SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.da)

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os unicos de fabricação nacional), Capsulas Amorce Electricos

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

Publicações recebidas

INSTITUTO FRANCÊS

Recebemos o primeiro volume do «Boletim do Gabinete de documentação económica e financeira francesa», editado pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras de Lisboa, com a colaboração do do Instituto Francês de Portugal.

Pormenorizadamente este número do Boletim se refere à inauguração daquele Gabinete, realizada em 22 de Janeiro deste ano, em Sessão solene, no salão do Museu Comercial do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, com a assistência do Ex.^{mo} Ministro da Instrução Pública, Ministro da França, Reitor da Universidade Técnica, professores daquele estabelecimento de ensino universitário, Léon Bourdon, director do Instituto Francês, muitas entidades oficiais e o sábio professor da Universidade de Lyon, M. René Gonnard.

Este número do Boletim abre com o discurso proferido pelo ilustre professor Dr. Moisés Amsalak, enaltecendo a obra realizada entre nós pelo professor Bourdon, e a cuja iniciativa se deve a criação do Gabinete de documentação.

Depois de dizer que muito há a esperar desse Gabinete, onde vão passar a existir todos os trabalhos de economistas e financeiros franceses e as publicações destas especialidades, o professor Amzalak referiu-se em termos de elevada justiça à obra do professor Gonnard, e à amizade que une às universidades portuguesas, a Universidade de Lyon, e termina por fazer votos pelo estreitamento cada vez maior entre a cultura portuguesa e francesa.

Insero também este número o discurso proferido pelo Dr. Bourdon e as duas notabilíssimas conferências realizadas nos dias 24 e 27 de Janeiro pelo professor Gonnard, sobre o «Estado Actual das Doutrinas Económicas em França».

Nestas formosas páginas não sabemos que mais admirar, se o profundo conhecimento do crítico e do professor, se a elegância da forma que caracteriza o seu trabalho.

Nas duas conferências, o professor Gonnard, faz a história das doutrinas económicas, anteriormente e depois da guerra.

Fa-lo de modo a apaixonar e prender até os menos versados nestes assuntos, os quais, como sempre, ao serem tratados pelo ilustre mestre, perdem a aridez que tantas vezes caracteriza trabalhos desta natureza.

A luta entre a escola liberal e a escola socialista, as idéias defendidas pelos grandes economistas franceses da escola clássica, o aparecimento do sindicalismo, o papel de Jaurès dentro do socialismo francês, a teoria do intervencionismo do Estado na vida económica da Nação, sob o nome de economia dirigida, são assuntos passados em revista pelo grande professor de doutrinas económicas da Universidade de Lyon, com aquela agudeza e sentido de equilíbrio que caracteriza o génio francês, génio onde a mais perfeita maneira de dizer se alia singularmente ao mais penetrante espírito crítico, de maneira a fazer dos seus professores os mestres de todos nós,

Desejamos longa vida a este Boletim.

ALFREDO BROCHADO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pelo presente se faz publico, que pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório de Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de 24.000 travessas normais e 4.000 rectangulares de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos, que se acha patente, todos os dias uteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas, e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 14 de Maio de 1934.

O Engenheiro Director da Exploração,
Fernando d'Arruda

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coke de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA