

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascará, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

## S U M A R I O

Página artística: Casa Branca, Grupo de cinco  
casas de pessoal (Conjunto). — A' Tabela, pelo  
Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. — O Caminho de  
Ferro de Benguela em 1933, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FER-  
NANDO DE SOUSA. — Pelo Estrangeiro, por  
ALEXANDRE SETTAS. — Ecos & Comentários,  
por NICKLES. — Melhoramentos públicos. — Di-  
recção Geral de Caminhos de Ferro. — Concur-  
sos. — Vida dos Ferroviários. — Ponte sobre o  
Tejo. — Parte Oficial. — Crónicas de Viagem. —  
Ha quarenta anos. — Bibliografia, por JEAN PER-  
SONNE. — O Deserto de Mossamedes, por LEO-  
:— POLDO FRANÇA. — Dr. Manuel Múrias —:

---

# 1934

ANO XLVI

1 DE SETEMBRO

NUMERO 1121



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIO DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

## 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

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS RÔMA 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

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

## DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

ESPANHA ( > ) ps.<sup>as</sup> 35.00FRANÇA ( > ) fr.<sup>os</sup> 100

AFRICA ( &gt; ) . . . 72\$00

Empregados ferroviários (tri-  
mestre) . . . . . 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

## TERRA E MAR

**A**BERTO o precedente pelo Automóvel Club que o ano passado levou à Madeira e Marrocos, os seus associados, e este ano ao Mediterrâneo, nova excursão se realiza sob o patrocínio da Sociedade Propaganda de Portugal, e que em barco português se destina ao Pôrto e alguns portos e praias galegas.

Por outro lado os combóios mistérios de há dois anos, e os combóios de excursão sem ser mistérios do ano passado, desapareceram para dar lugar aos expressos populares... Quere dizer que, em matéria de excursões desenvolve-se a via marítima e tende a desaparecer a via terrestre...

Os expressos populares, de sucesso monetário para a C. P., não deviam ter causado a suspensão ou supressão dos combóios de excursões...

Público há. Prova-o o sucesso retumbante das excursões do A. C. P. e naturalmente da *viagem às colónias* em 8 dias. Há mesmo mais gente que prefere uma viagem sem a probabilidade do enjôo que o limitado panorâma do mar monótono...

Logo o que falta?

A persistência, a organização.

Por certo que a C. P. não é uma agência de excursões e preferiria que outrem as organizasse alugando-lhes os veículos. Mas ninguém melhor do que ela podia ser a animadôra de tais excursões de que ela ficaria com a parte de lião — o transporte —.

O percurso Lisboa-Porto, Vigo, Corunha, Santander, todos sabem, é lindissimo por via terrestre, automóvel ou comboio, e por mar... é igual a todos. Pois lá deixam as companhias ferroviárias aquelas centenas de passageiros que, talvez, passem a ser futuros propagandistas das viagens por mar.

É preciso uma organização especial para tratar de tais excursões. Entre os burocráticos elementos que a C. P., como aliás todas as companhias, tem a estiolar em serviços de somenos importância, podiam encontrar-se os organizadores de tais passeios, cuja ideia e boa realização se patentearam já por ocasião dos combóios mistério.

Era um esforço? Não compensava?

Mas menos compensará a fuga de turistas nacionais para as excursões de férias em navios...

As companhias de Caminhos de ferro ainda têm a vantagem de poder rivalizar com os navios, fornecendo hotel a bordo e restaurant em wagons a tal fim destinados, como em Inglaterra, que se realizam excursões à Escócia, aos lagos, a qualquer parte panorâmica ou histórica, concentrando-se os viajantes no comboio onde dormem e comem...

Qualquer coisa, senhores, que denote vitalidade, sentido oportunista e não deixe criar o deshábito pelas viagens em caminho de ferro.

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



# O CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

## EM 1933

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

**R**ECEBEMOS o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, referente ao ano de 1933. Segundo o costume vamos dar notícia circunstanciada da exploração da nossa mais importante linha colonial que, a despeito das repercussões da crise geral continua desempenhando a sua progressiva acção de fomento.

Registaremos em primeiro lugar a avultada redução de £ 482.596.16,5 na conta do primeiro Estabelecimento que resulta principalmente de deduções na c/Juros de obrigações e diferença entre o seu valor nominal e a venda, somando £ 411.938.2.11.

Resulta esta dedução da conversão das obrigações, autorizada pelo D. 22.973 de 16 de Agosto de 1933 e que encontramos referida nos termos seguintes:

De harmonia com as resoluções tomadas na Assembleia Geral Extraordinária de Accionistas, de 15 de Maio de 1933 e na Assembleia Geral de Obrigacionistas, que reuniu em Londres em 16 do mesmo mês, e de acôrdo com a autorização concedida pelo Governo pelo Decreto n.º 22.973, de 16 de Agosto, foram anuladas as obrigações de 5 % das Séries "A", "B", "C", "D", "E", "F", "G", "H" e "I" e substituídas por obrigações, da mesma importância, juro variável, até ao máximo de 4 %, não cumulativo, pago anualmente pelas receitas líquidas da exploração, depois de deduzidas as amortizações anuais das mesmas obrigações, enquanto a concessão da linha estiver na posse da Companhia.

Estas obrigações de 4 % de juro variável, não cumulativo, foram tomadas, na totalidade, pela Tanganyika Concessions, Ltd., devendo ela entregar, para resgate das obrigações de 5 % que estavam em circulação, cuja troca, conforme a resolução tomada na Assembleia Geral de Obrigacionistas e o que determina o Contrato de Curadoria de 6 de Maio de 1910, é obrigatória para todos os obrigacionistas, por acções preferenciais, da mesma Sociedade, de 6 % de juro não cumulativo durante os três primeiros anos, na razão de 15 acções de £ 1 cada uma, por cada obrigação de 5 % de £ 20, acções estas que podem ser convertidas em acções ordinárias da Tanganyika Concessions, Ltd. durante os primeiros dez anos, como ficou estipulado.

A Tanganyika Concessions, Ltd., devidamente autorizada pela Assembleia Geral dos seus accionistas de 24 de Maio de 1933, obrigou-se a cancelar o seu crédito de £ 2.515.447.6.11, importância dos adiantamentos que, em virtude da sua garantia, nos fez para pagamento do cupão das obrigações de 5 % que agora foram convertidas, o que já levou a efeito.

Das obrigações de 5 % que estavam em circulação, num montante de £ 9.716.960 foram, desde logo, canceladas as da Série "G", que estavam ainda em carteira, no valor de £ 50.000, ficando, portanto, para converter, obrigações no valor de £ 9.666.960.

Destas, restavam por trocar, no fim do ano que estamos relatando, apenas £ 205.780, tendo, portanto, sido resgatadas, até então, obrigações no valor de £ 9.461.180.

O Decreto n.º 22.973 acima referido e a acta da Assembleia Geral de Obrigacionistas de 16 de Maio, fazem parte dos anexos dêste relatório.

A repercussão dêste convénio na cotação das obrigações fez-se logo sentir. Tinha deixado a 500\$00 por obrigação de £ 20. Efectuada a conversão essa cotação atingiu 1.130\$00 em Novembro de 1933 e o máximo de 1.670\$00 em Fevereiro de 1934.

O Conselho Fiscal aprecia no seu parecer a operação nos termos seguintes:

Em matéria financeira e económica sobreleva todos os assuntos a conversão das obrigações de 5 % realizada no exercício de 1933, e desnecessário será fazer referência especial a tam importante operação, já pela grande publicidade que se deu a êste importante assunto, já pelo facto de só faltar converter, apenas, obrigações no valor de £ 205.780 quando a sua totalidade em circulação montava a £ 9.666.960.



Vejamos agora os resultados da exploração.

A extensão explorada foi, como nos anos anteriores, de 1.347 quilómetros, atingida em 1929, tendo sido o de 1930 o primeiro ano completo da exploração de toda a linha.

Eis os resultados dos últimos 4 anos:

	Quil.º	Receitas	Despesas	Receitas líquidas	Receitas quilométricas	Receitas líquidas quilométricas	Despesas quilométricas	Coeficientes
1930.	1347	28:937.127\$51	24:066.518\$86	4:870.608\$65	21.482\$65	3.615\$90	17.866\$75	0,831
1931.	1347	27:027.595\$31	24:782.407\$61	2:245.157\$70	20.065\$04	1.666\$82	18.398\$22	0,916
1932.	1347	26:361.151\$59	21:520.068\$06	4:841.083\$53	19.570\$27	3.593\$98	15.976\$29	0,816
1933.	1347	26:173.697\$50	23:589.724\$31	2:583.973\$49	19.431\$10	1.918\$32	17.512\$79	0,901

As receitas têm diminuído consideravelmente, pois desceram de 28.937 contos a 26.174 enquanto as despesas têm oscilado em torno de 24.000. A receita líquida por quilómetro desceu de 3.615\$00 em 1930 a 1.918\$00 em 1933.

Vejamos como se desenvolveram as receitas de 1933 acusadas no mapa seguinte:

**Mapa das receitas de Africa do ano de 1933**

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINÁRIAS		TOTALIS
	Quantidades	Importâncias	
PASSAGEIROS			
1. <sup>a</sup> classe. . . . .	4.363	768.270\$31	2.666.087\$54
2. <sup>a</sup> classe. . . . .	42.211	1.152.316\$63	
Indígenas. . . . .	109.698	566.606\$76	
Suplementares . . . . .	3.326	178.893\$84	
GRANDE VELOCIDADE			
Bagagens. . . . . Quilos	517.202	513.045\$92	968.450\$38
Mercadorias . . . . . "	1.984.590	362.846\$37	
Carruagens e gado . . . . .	4.119	53.900\$85	
Diversos . . . . .	—	38.657\$24	
PEQUENA VELOCIDADE			
Mercadorias. . . . . Quilos	177.644.205	12.916.013\$06	21.008.214\$03
Carruagens e gado. . . . .	66	26.988\$44	
Transportes de serviço. . . . . Quilos	88.864.786	196.718\$60	
Minério . . . . . "	29.317.080	7.178.329\$49	
Diversos . . . . .	—	690.164\$44	
RECEITAS FÓRA DO TRÁFEGO			
Aluguer de material circulante e portagem. . . . .	—	17.200\$00	1.530.945\$55 26.173.697\$50
Ponte-cais. . . . .	—	471.260\$36	
Água . . . . .	—	34.001\$63	
Telegramas . . . . .	5.765	178.160\$95	
Armazenagens . . . . .	—	23.473\$91	
Receitas hospitalares . . . . .	—	50.577\$55	
Bilhetes de gare. . . . .	—	11.347\$10	
Venda de material fixo. . . . .	—	66.730\$00	
Diversos . . . . .	—	678.194\$05	



Importa registrar as variações do movimento de passageiros nos últimos quatro anos, conforme o mapa que figura no relatório e vem desde 1908.

	Número			Total	Cobrança exploração	Receita
	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe			
1930 . . .	7.915	41.661	208.408	257.984	1.528	2:567.613\$61
1931 . . .	5.868	46.577	185.154	237.599	3.000	3:234.804\$31
1932 . . .	4.928	47.953	130.677	183.558	4.281	3:746.612\$33
1933 . . .	4.363	42.211	109.698	156.272	3.326	2:666.087\$54

A considerável diminuição havida ocorreu na 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes. O movimento da 1.<sup>a</sup> classe chegou a atingir 36.233 passageiros em 1922. A diminuição acentuou-se a partir de 1926 em que foi já 18.771. O número da 2.<sup>a</sup> classe cresceu sempre, pois em 1922 era apenas de 28.734.

A diminuição da 3.<sup>a</sup> classe começou em 1931 em que houve 185.154 passageiros. Em compensação, e, graças ao aumento dos percursos, as receitas cresceram até 1933 em que atingiram o máximo e sofreram considerável diminuição no último ano.

Falta no relatório, mapa igual ao dos passageiros que nos permita seguir a evolução do tráfego.

Vimos pelo mapa do último ano que a tonelagem de g. v. foi de 2.500 toneladas e a de p. v. 178.000 sem falar nos transportes de serviço e que, em 26.174 contos de receita total, em mercadorias entregues 21.976.

Como complemento da exploração registaremos que a venda de água que atingira 162 contos em 1925 desceu a 34 em 1933.

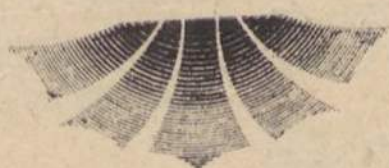
O rendimento da ponte-caes tem-se elevado consideravelmente desde 1930 como se vê dos números seguintes:

1930 . . . . .	77.190\$47,5
1931 . . . . .	645.238\$89,8
1932 . . . . .	405.274\$97
1933 . . . . .	471.260\$36

O máximo fôra atingido em 1927 (547 contos) e desceu desde então rapidamente para tornar a elevar-se.

\* \* \*

Os números que deixamos registados mostram bem a importante função desempenhada pela linha de Benguela.





# PELO ESTRANGEIRO

Por ALEXANDRE SETTAS

## TRABALHOS EFECTIVOS ACERCA DO PRETENSO TUNEL DE GIBRALTAR

Sob a presidência do Ministro das Comunicações, assistido pelos directores gerais dos Correios, Telégrafos, Telefones e Director dos Serviços de Aeronáutica, realizou-se, recentemente, em Madrid, uma assembleia da Comissão do Tunel de Gibraltar.

Pelo respectivo secretário fôram lidos os relatórios da parte técnica elaborados com o concurso dos engenheiros de Marinha, da Escola de Mergulhadores de Cartagena e dos Serviços Oceanográficos.

A-pesar-do Governo Espanhol não haver revestido estes trabalhos de character official, esta reunião de técnicos veio contudo justificar o valor dessa obra grandiosa, tanto sob o ponto de vista técnico como económico.

Os trabalhos apresentados diferem bastante sensivelmente dos projectos que os engenheiros franceses apresentaram em 1926.

## LOCOMOTIVAS SEM CALDEIRAS

A aplicação do motor Diesel às locomotivas tem suscitado vários problemas de transmissão, de facto extremamente áduos, visto que tais motores rodam sempre a velocidades sensivelmente constantes ou, pelo menos, não se podem diminuir ao mínimo no seu rendimento, como sucede com as máquinas a vapor.

Ao lado da transmissão, realizada por Heilmann antes da guerra e já hoje tornada clássica, aparece, agora uma solução muito diferente que talvez se possa admitir como sendo a *transmissão pneumática*.

No lugar da caldeira encontra-se aí instalado um possante compressor movido pelo motor Diesel e que remete o ar comprimido aos cilindros do motor de tração. Canalizações largas e curtas, assim como uma distribuição racional, permitem conservar todo o calor que lhe foi comunicado pela compressão, o que é condição indispensável para se ter um rendimento satisfatório. Nesta via, resultados muito interessantes podem ser obtidos, empregando como geradores de ar comprimido, os *moto-compressores a pistões livres, tipo Pescara*.

Outra solução ousada consiste em utilizar como cilindros motores, os cilindros da locomotiva e além disso em suprimir, radicalmente, tudo o que seja intermediário visto que a impulsão se transmite directamente as rodas motoras por intermédio directo da

biela. Para o arranque, utiliza-se neste caso um pequeno grupo Diesel-compressor que permite a alimentação dos cilindros com o ar comprimido. Quando a locomotiva alcançou sufficiente velocidade muda-se a distribuição e a máquina continua a marchar em motor Diesel, com a regulação por variações de injeção. O andamento da locomotiva pode ser assim modificado em bem largos limites.

Este sistema de Diesel-directo não é, realmente, interessante, senão quando o grupo compressor de demarragem pode ser de bem mais pequenas dimensões do que com uma transmissão Diesel-pneumática.

Uma sociedade alemã conseguiu já reduzir ao extremo as dimensões deste grupo compressor, utilizando uma fraca injeção de combustível nos cilindros motores, durante o período da demarragem. Há, então, desta maneira, um funcionamento mixto que é ao mesmo tempo do ciclo Diesel e do ciclo do motor a ar comprimido, o que permite obter-se assim uma demarragem enérgica: o funcionamento do Diesel clássico é utilizado para a marcha em plena via.

Já foram construídos modelos com a potência de algumas centenas de cavalos para se efectuarem experiências deste curioso sistema que parece resolver inteiramente o problema da locomotiva sem caldeira.

## AUTOMOTORAS

Informa o "Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie", no seu número referido a 11 do mês, pretérito que o Governo do Protectorado decidiu estabelecer o emprêgo de vinte automotoras nos caminhos de ferro da Tunísia, em substituição de outras tantas unidades movidas a vapor e igualmente destinadas ao transporte rápido de passageiros.

Desta maneira conseguir-se-á uma diminuição importante no preço quilométrico das passagens e ainda a quasi garantida possibilidade dum aumento de passageiros, visto as viagens ficarem reduzidas a condições mais vantajosas pela rapidez e também com os preços mais acessíveis.

Além disso também ficou resolvido adquirirem *draisines* automóveis com o fim de aplicar progressivamente o método de manutenção das vias, por cantões de longo percurso, do que resultará uma economia, anual de cerca de seis milhões de francos.

ESTE NUMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



## ECOS &amp; COMENTARIOS

Por NICKLES

## CANÇÃO NACIONAL

**N**O ultimo número desta Revista e nesta mesma secção fiz um leve comentário às disparatadas crónicas que na Revolução Nacional nos impingiram alguns dos seus inteligentes e distintos colaboradores, intellectuais e nobres figuras duma geração de vencedores como os de 80.

O comentário que fiz é tudo quanto há de mais inofensivo para o jornal ou para os referidos senhores e foi feito com correção.

Pois a resposta que nos deu o falecido órgão da tarde foi cosinhada por qualquer ferrabrás que não sabe o que leu ou, então, por uma daquelas figuras venenosas que pelas redacções dos jornais farejam e espalham o seu ódio político.

Nem ao de leve eu me referi ao dr. Alvaro Maia, figura eminente das letras portuguesas e reliquia gloriosa do jornalismo.

Para que diz o articulista que eu ataquei este senhor?

Como pode esse idiota ter compreendido o comentário que fiz?

Forte miserável que se aproveita de uma simples opinião para envenenar a humanidade.

Mas... eu descobri já como foi cosinhada a resposta.

Existe na redacção, ou existia, um homem que, isoladamente trabalha numa pequena secretária e quando é necessário uma notícia com sapatos de ferro, bate-se à porta e o homenzinho levanta-se.

Faz-se a encomenda da notícia ou artigo e o homem que quer imitar a «besta esfolada», põe a cabeçada, levanta os pés, calça os sapatos de ferro e fica pronto e apto a dar um ar da sua graça intellectual.

Foi precisamente o que aconteceu com a resposta ao meu comentário. Um redactor (?) leu e, interpretando-o estupidamente, bateu à porta do gabinete isolado e pediu uma resposta ao dito que foi redigida rapidamente e assim enfiou a vestimenta que lhe compete e pesitou a dar... ares da sua missão.

Adivinhei ou não?

Não fiquem zangados da minha descoberta.

Acompanhando a resposta aparece o veneno duma figura pessohenta que — sabe-se lá — se já por aqui passou, deixando transparecer um bocadinho bom do seu ódio político.

Cottado!...

Estes venenos e pessoas pessohentas é que atiram para a vala os jornais por onde passam...

Mas vamos a continuar.

O eco em questão fecha assim:

Sr. Nickles, arrange categoria moral e intellectual e depois guinche.

Por agora... Nickles.

Quer dizer, para o cavalheiro é necessário uma categoria moral e intellectual para guinchar e depois S. Ex.<sup>a</sup> logo compreenderia e discutiria.

Não nos enganou.

Ficamos sabendo que consigo só se pode falar guinchando, obtendo a resposta, zurrando V. Ex.<sup>a</sup>.

Muito bem. Apoiado.

Nem outra resposta era de esperar.

Então o homenzinho (é favor) que não soube o que leu, pois nem no nome do dr. Alvaro Maia falamos, que não nos pode sequer acusar da mais leve referência em desabono dos srs. Julio e Mota, vem dizer que é necessário arranjar categoria moral e intellectual para depois falar (?).

Deve ser um poço de intelligência este «ginginha do rei». E era com gente deste quilate que Revolução Nacional queria vencer?

Pobre dr. Manuel Múrias; com quem ele estava metido!

Antes de terminar não quero deixar de transcrever o ultimo parágrafo do precioso eco, em referência ao Nickles que também assina esta despresticiosa cronicasita:

E tem este idiota pretensão de, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dirigida pelo nosso antigo e não sabemos se actual camarada, Carlos d'Ornelas!...

Devo responder que o sr. Carlos d'Ornelas está bom muito obrigado e que se recomenda muito, não mandando beijinhos aos meninos para não tirar o reclame ao sr. dr. Bernardino Machado.

NICKLES

## ATROPELAMENTOS

**A**UMENTA consideravelmente o número de atropelamentos ocorridos na área da cidade de Lisboa. Durante o mês de Julho do corrente ano, segundo o gráfico publicado pela Secção de Trânsito da Polícia de Segurança Pública, deram-se os seguintes:

Por carroças . . . . .	9
Por eléctricos . . . . .	9
Por automóveis . . . . .	60 (*)
Total . . . . .	78

(\*) Determinando morte: 1.

## CINTRA OU SINTRA?

**C**OM grande indignação aparece um jornal da provincia protestando e barafustando por que num carruagem-salão de primeira classe que fazia parte dum combóio em que viajava um dos seus redactores viram quadros com fotografias, com vistas dos monumentos mais interessantes e pontos mais pitorescos do nosso país, tendo um uma vista de Sintra e outra de Cintra.

Diz o importante diário da provincia que se fica sem saber qual é a ortografia oficial que devia ser respeitada escrupulosamente, e que para nós portugueses não causa grande estranheza, porque sabemos muito bem como é que as coisas correm entre nós. Mas os estrangeiros que notarem o facto ficam a magicar no caso, julgando duas povoações diferentes.

Termina por perguntar se é Sintra ou Cintra que se escreve.

É de admirar que só tenha notado esse «crime» nos quadros com vistas de Portugal que estão afixados nas carruagens de Caminhos de Ferro.

Porque não adopta também o colega a ortografia oficial no seu diário?

Talvez não fôsse mau.

## ORAÇÃO DO CAVALO

**E**M Nova-York a direcção de policia mandou afixar em todas as cavalariças municipais, a «oração do cavalo» que a seguir transcrevemos:

«A ti, meu dono, faço esta oração: Alimenta-me e mata-me a sede. Quando o serviço acabar dá-me uma poisada que seja asseada, seca e abrigada.



«Fala-me, porque a tua voz é por vezes mais eficaz do que as rédeas. Acaricia-me com frequência, a fim de me ensinares a trabalhar de boa vontade. Quando sairmos não me chiques; e, nas descidas, não puxes as rédeas.

«Quando te parecer que não te compreendo, não me batas. Examina de preferência os arreios e vê bem se todas as suas peças estão nos lugares respectivos e se as ferraduras me não ferem os pés.

«Se eu recusar a alimentação vê os meus dentes: pôde ser que uma úlcera me impeça de mastigar. Não me cortes o rabo: tu, assim, privas-me do único meio de defesa que tenho contra as mósas petulantes e atormentadoras.

«Enfim, meu bom dono, quando a velhice me tornar inútil não me condenes a morrer de fome ou de dores sob os azoragues dum almocreve cruel. Mata-me tu mesmo, sem me fazeres sofrer, e Deus te dará o devido merecimento.

«Peço-te que me perdoes de te dirigir esta humilde súplica, em nome de Aquele que nasceu num estábulo.»

### O MONSTRO DA GLÓRIA

**D**ESAPARECEU já aquele monstruoso túmulo da Calçada da Glória mas ainda não foi demolida a inestética barraca que se ergue à entrada da calçada, único vestígio que resta do famigerado alpendre.

Contaram os jornais que entre a Câmara Municipal e a Companhia Carris se suscitou um conflito a propósito dessa demolição, a que a Companhia se opoz terminantemente, baseada na promessa que a Câmara lhe fez, de transferir a barraca para outro local, onde se possa fazer a venda de bilhetes sem prejudicar a regularidade das carreiras.

A Câmara chegou, porém, à conclusão de que não era possível construir nas proximidades do elevador, sem grave prejuízo para a estética do local, outra barraca para venda de bilhetes, resolvendo deixar a resolução do problema a cargo da Companhia Carris.

Reconheceu-se agora que a construção de qualquer alpendre, seja de que natureza fôr, só prejudicará a entrada na Calçada da Glória, motivo por que ainda não está definitivamente assente se um novo alpendre substituirá o antigo.

Se o assunto não se resolver com brevidade, é de esperar que a Câmara Municipal mande deixar abaixo, quanto antes, a barraca da Calçada da Glória, que a Companhia Carris teima em manter de pé, pela conveniência que tem de proceder à venda de bilhetes fóra do elevador, a fim de não complicar o serviço e diminuir o número de carreiras.

### ADVOGADOS SUSPENSOS

**N**A última reunião do Conselho Distrital de Lisboa da Ordem dos Advogados, ao qual preside o sr. dr. Santos Lourenço, fôram suspensos do exercício da advocacia os srs. drs. João de Castro Osório de Oliveira e João Baptista Cabeça, por motivo dos processos disciplinares contra eles pendentes, sendo o primeiro pelo processo respeitante ao muito falado caso da Morgada da Apariça.

### DE GENERAL A REVISOR

**O** ex-general russo Conde Vladimiro Surgin, que foi comandante da Guarda do Tzar da Rússia, acaba de ser nomeado revisor dos vagões leitos, na linha férrea Budapeste-Debrecen. O conde é detentor das mais altas condecorações da Rússia Imperial e foi um dos heróis da Grande Guerra. Foi ferido catorze vezes, sendo alguns dos ferimentos de gravidade que o obrigaram ao leito longos meses.

A maior recompensa que lhe podiam ter dado pelos seus feitos foi expulsarem-no da cidade vermelha para não o fuzilarem.

Ainda há gente de sorte !...

### OBRIGAÇÕES DO CONTRA-REGRA

**PUBLICOU** um jornal da manhã as obrigações do contra-regra que se resumem em nove a saber:

1.<sup>a</sup> — Comparecer «uma hora e meia» antes do espectáculo e à hora marcada para os ensaios, além da permanência de dia, exigida pela organização dos seus serviços.

2.<sup>a</sup> — Tomar o «ponto de presença» à figuração, alfaiates, costureiras e comparsas da cena (ajudantes), independentemente do «ponto de entrada».

3.<sup>a</sup> — Fazer, de acôrdo com o ensaiador, os roteiros dos pertences a seu cargo e tirar a «contra-regra» da peça que estiver em ensaios, entregando cópia dos roteiros e respectiva requisição do que não possuir ao director de cena.

4.<sup>a</sup> — Assistir a todos os ensaios, atendendo às indicações e requisições do ensaiador.

5.<sup>a</sup> — Dar os sinais para o palco e para o público, nas noites de espectáculo: — 1.<sup>o</sup>, «uma hora» antes de começar; 2.<sup>o</sup>, «meia hora antes»; 3.<sup>o</sup>, «cinco minutos antes», dando depois o sinal definitivo, para a orquestra e para o público.

6.<sup>a</sup> — Verificar, após o 1.<sup>o</sup> sinal, se estão no teatro todos os artistas e mais empregados, a seu cargo; após o 2.<sup>o</sup>, se estão todos prontos e após o 3.<sup>o</sup>, se estão no palco, os que têm de estar em cena, e nas coxias ou portas respectivas, os das primeiras entradas; comunicando, imediatamente, ao director de cena, as faltas que tiver verificado.

7.<sup>a</sup> — Verificar, antes de começar cada acto, se a cena está disposta em conformidade com a marcação; se não falta acessório algum e se todos os artistas estão a postos, independente dos sinais.

8.<sup>a</sup> — Iniciar, no momento exacto, o serviço da contra-regra, assumindo, desde então, toda a fiscalização do palco e das entradas em cena.

9.<sup>a</sup> — Não consentir que durante as representações estejam pessoas ou objectos estranhos ao serviço entre os bastidores ou coxias; evitar que se faça qualquer ruído; que se fale alto; que se espreite pelas portas e frestas dos gabinetes ou coxias de cenas armadas e que permaneçam no palco pessoas estranhas ao serviço.

### À MARGEM DOS ECOS E COMENTÁRIOS

**H**Á espíritos tão tacanhos e mesquinhos que na craveira social nem sequer chegam a atingir o limite da vulgaridade equilibrada nos moldes dos bons costumes e na trivialidade dos cometimentos, mas que teimam, por mera persuassão dum fantasioso valimento, em julgarem-se entes predestinados a atingir a apogeu, aclamados pela fama que os tornaria quasi divinos, ou pelo menos sublimes nas artes a que se consagram.

Contudo, impando de vaidade mórbida e muito própria, amparando-se ao favoritismo facultado por amigos de poucos escrúpulos e galgando descaradamente a vertente da celebridade chegam, às vezes, a alcandorarem-se instavelmente nalgum pináculo mais acessível ás suas ambições.

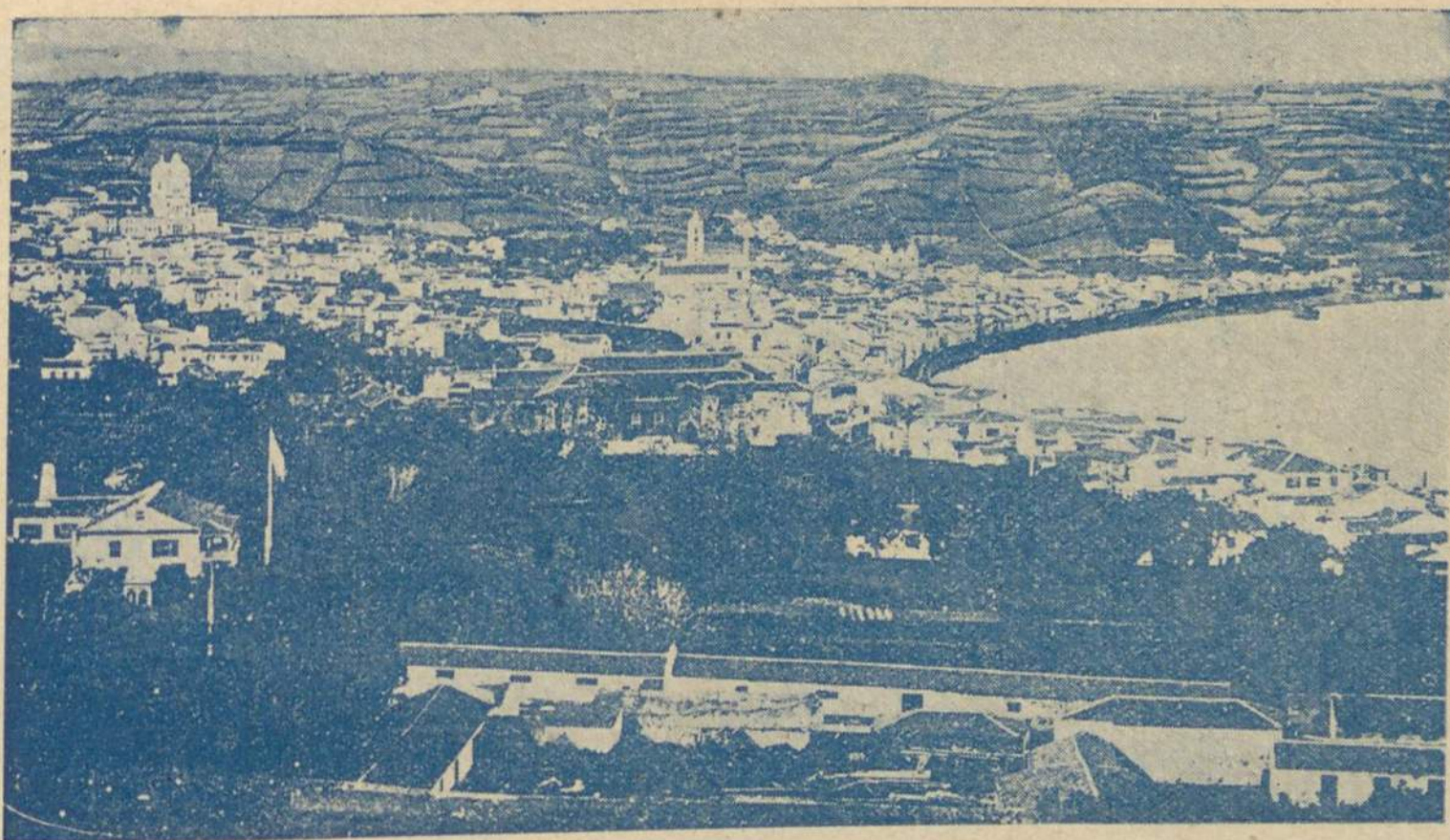
Depois, vem o inevitável: por falta de capacidade moral ou artística para manterem a posição usurpada, tombam do ponto onde ascenderam e rolam, desgraçadamente, pelas frágulas contundentes do descrédito, estatelando-se vergonhosamente no ridículo, onde se atascam de igmomínia.

É justo o castigo. Um espírito ciênte do seu mérito nunca lhe deve opor, como compensação do merecimento, exigências descabidas por tôlas, e, menos, ofuscar com acções desprestigiosas dum carácter o relativo valor que tiver.

Mas como nem todos têm o carácter recto que os deveria guiar na senda da vida, deixemo-nos de divagações e vamos recrear o espírito com a exhibição do «Gado Bravo» maravilhosa fita, bela e tão grande que nem precisava de outras fitas reles e insignificantes para a valorisar...

Jean Personne



*Cidade da Horta*

## MELHORAMENTOS PUBLICOS

### A VIAGEM DO MINISTRO DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA AOS ARQUIPÉLAGOS DA

# MADEIRA E AÇORES

**D**A sua viagem oficial aos arquipélagos da Madeira e Açores, regressou a Lisboa o sr. Ministro do Comércio e Indústria, sr. engenheiro Sebastião Ramires.

Ao ser entrevistado o ilustre titular declarou que não havia feito promessas aos habitantes dos dois arquipélagos quando deles partiu e que agora também as não faria.

Apenas declarou que, dentro do âmbito da sua pasta, tudo fará pelos habitantes do Portugal Insular.

No entanto sabemos que percorreu quilómetros e quilómetros, visitando os portos artificiais, fábricas, escolas, estabelecimentos públicos, sistematicamente votados aos abandono pelos poderes públicos.

Não podemos deixar de transcrever algumas notas que a-pezar-de já publicada na imprensa diária, temos gosto em registar, pelo que transcrevemos, algumas palavras proferidas pelo sr. Ministro a propósito da Autonomia Administrativa:

“Confundi-se simples autonomia administrativa com ideias separatistas. Foi sem dúvida um mau serviço prestado aos habitantes do formoso arquipélago e uma injustiça a êsse seu carácter leal e ao seu nunca

desmentido patriotismo. O açoreano, talvez precisamente porque esteja afastado do continente, sente com enorme intensidade a ideia da Pátria una e indivisível. O alheamento em que tem vivido tornava-o desconfiado do Poder Central, e o imperfeito conhecimento, por parte dos governantes das suas qualidades, aspirações e desejos, explicam um certo mal entendido quanto à apreciação do seu modo de ser, uma errada interpretação da sua personalidade. No fundo, um desconhecimento mútuo a levantar questões que de facto nunca existiram. O açoreano é estruturalmente português e o convencimento de que os homens do Governo por êle têm o mesmo carinho que a todos os outros portugueses dedicam, há-de levá-lo a prestar justiça às intenções e desejos de quem detém o Poder.

Se esta minha visita às ilhas do Atlântico conseguir êste objectivo, ou pelo menos desfizer o mal entendido que existia, terá esta viagem plena justificação e eu ficarei inteiramente satisfeito”.

Ao ser abordado por um jornalista, ainda a propósito da concordância de S. Ex.<sup>a</sup> com autonomia administrativa micaelense e terceirense, o titular, respondeu:





ILHA DA MADEIRA — S. Vicente Fajã da Areia

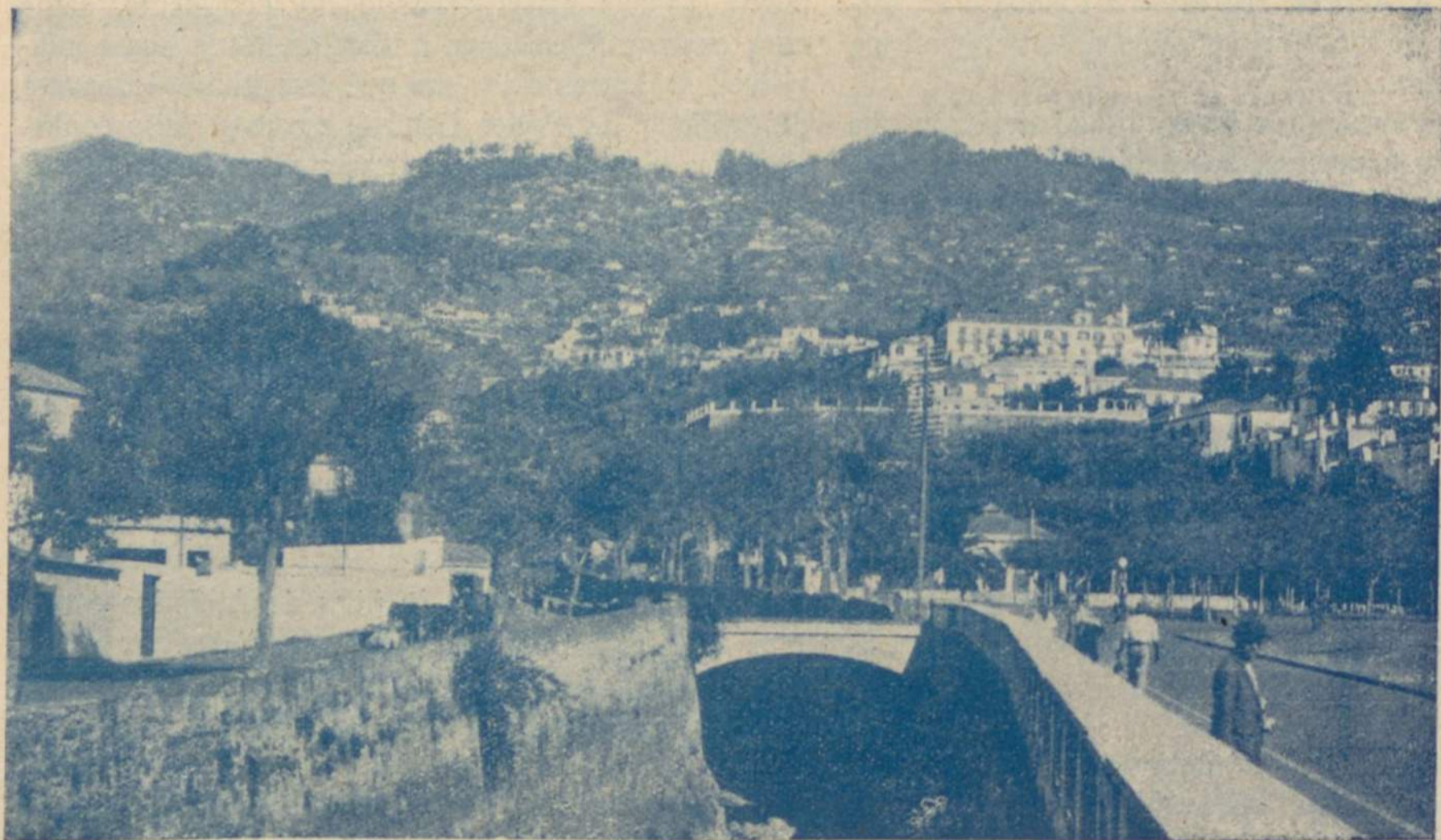
podiam e deviam ser fortemente reduzidas, senão eliminadas. São o que eu classifico de serviços parasitários. Possivelmente tiveram em tempo a sua justificação, mas constituem hoje um encargo em demasia pesado, que não corresponde às vantagens que deles se esperaram».

O sr. Ministro do Comércio e Indústria foi abordando sucessivamente os outros problemas que se lhe depa- raram na viagem.

Referindo-se ao problema dos ananases de S. Miguel, declarou:

«O ananás de S. Miguel, devido a especiais condições, constitue, de facto, um monopólio. Não tem concorrência com nenhum produto similar de qualquer outra origem.

«Concretizando: o ananás de S. Miguel, produzido em boas condições, possui qualidades *sui-generis* e uma apresentação que não receia qualquer confronto. Lamentável é, porém, que esta verdade seja desconhecida entre os povos interessados e que, por esse efeito, se produzam e se exportem produtos de qualidades inferiores. É grande a desorganização. Vai desde a produção á classificação do produto, ás suas embalagens e aos processos de comercialização.



ILHA DA MADEIRA — Aspecto da Ribeira de João Gomes

«Dentro de determinadas condições. É um regime que tem a sua justificação, quanto mais não seja pela distância a que as ilhas se encontram do continente e pela dificuldade de comunicações, havendo, em consequência, problemas que, pela sua importância, têm de ser resolvidos dentro do arquipélago, sem que, evidentemente, se perca a unidade na acção governativa.

Resta saber o que pensa o Governo, e o que pensa V. Ex. do uso que S. Miguel tem feito da sua autonomia.

Eu lhe digo: de uma maneira geral, tem sido exercida por forma benéfica e até por vezes brilhante. Reconheci, em todo o caso, que problemas há que deviam ser revistos, despesas que

possam ser reduzidas, e que não correspondam ao interesse da ilha. O problema da produção do ananás, portanto, apresenta várias dificuldades.

— Que fazer então?

— Produzir melhor. Não quero isto dizer que não haja produtores que conseguiram já atingir, dentro da técnica conhecida, o máximo das possibilidades. Mas estes são ainda, infelizmente, em pequeno número, constituindo excepção á regra geral.

— E resolver-se-á o problema apenas pelo aper-



feiçãoamento da produção?

— É condição indispensável, mas não suficiente. Impõe-se a necessidade de uma fiscalização cuidada, ou melhor, uma fiscalização rigorosa do produto a exportar. É preciso fixar os tipos de embalagem, uniformizá-los, não esquecendo reduzi-los ao menor possível. É preciso corrigir os processos usados no comércio de exportação, eliminando as fraudes ou possibilidades de fraude, reduzindo muitos dos encargos actuais, estabelecendo, enfim, uma maior e melhor actividade entre quem produz, quem exporta e quem coloca o produto nos mercados consumidores.

“Como o ananás, que é um fruto de alta nobreza, tem exigências especiais, e como a grande maioria dos produtores não possui os indispensáveis conhecimentos da técnica da produção, ou, se os possui, não dispõe dos meios necessários para a sua efectivação, é obvio que se torna preciso educá-los, fornecer-lhes as plantas devidamente seleccionadas, fiscalizar-lhes a actividade. É bem preferível evitar a produção de frutos maus, a aguardar um ano inteiro de trabalhos, canseiras e despesas, para no fim sermos forçados a inutilizar a produção defeituosa.

— Em resumo?...

— Há que submeter os produtos a uma regra e a uma orientação; há, por outro lado, que estreitar os interesses de todos os que exercem o comércio de exportação, subordinando-os também a uma regra e uma disciplina, de forma que seja possível e fácil obter finalidades concretas que permitam uma maior expansão e resultados mais remuneradores”.

O sr. engenheiro Sebastião Ramires falou, seguidamente, dos problemas económicos da Ilha da Madeira, fazendo-o nos termos seguintes:

— Na Madeira, o problema fundamental é o do turismo, porque todos os outros com elle mais ou menos directa ou indirectamente se relacionam.

“Tenho a impressão de que assim resolvendo muito se facilitarão a solução de tantos outros problemas que interessam á economia da ilha e que de actualidade são de difficuldade quasi insuperável. O Estado é ali proprietário de três magníficas quintas, situadas num dos melhores locais do Funchal, dispondo de excelentes condições para a construção de um Casino que tanta utilidade faz na Madeira. É já uma possibilidade de encontrar uma solução con-



ILHA DA MADEIRA — Freguezia de Ponta Delgada



ILHA DA MADEIRA — Cabo Girão



veniente a essa necessidade do turismo local. Sem dúvida. É urgente e indispensável a construção desse Casino moderno, em condições de poder receber os milhares de turistas que com tanta frequência desembarcam no Funchal. Impõe-se também a construção de um bom campo de *golf*, exigência quási absoluta do turista em geral, e de uma maneira muito especial, dos subditos da Grã-Bretanha.

— E hotéis?

— Também possivelmente se tornará necessário edificar um grande hotel, mas êste assunto pode muito bem ficar para uma segunda fase de realizações, visto que a cidade dispõe já de hotéis que oferecem excelentes condições.

— Quanto ao problemas dos vinhos?

— Eis o que seriamente me preocupa. É particularmente complexo.

— Mas as soluções já adoptadas para o continente...

— Têm de ser revistas, meu amigo, e de alguma forma diferente para a organização da produção e comércio dessa riqueza da ilha. Deseja-se melhorar o fabrico, garantir a marca, defender os interesses que directa e indirectamente lhe estão subordinados, mas é preciso proceder com tôdas as cautelas possíveis, exclusão de pressas, sobretudo, sem que por isso, claro é, se perca.

— E os bordados?

— É uma indústria que, pela tradição e pelos braços que ocupa, deve merecer uma especial atenção do Governo. Também êste problema oferece sérias dificuldades. Isso, porém, não implica que se abandone a si própria, demonstrado, como está, não ser essa a

solução que melhor convém. Antes se reconhece haver necessidade e urgência em estabelecer uma orientação que procure assegurar o exercício dessa actividade."

As últimas declarações do sr. Ministro do Comércio, foram feitas acêrca dos lacticínios e exportação de gados para o continente.

O sr. engenheiro Sebastião Ramires manifestou o parecer de que essa exportação seja feita em época que não coincida com o período de maior oferta no continente.

E sintetizou:

— Dispondo as ilhas de condições eminentemente favoráveis para a produção de pastos, é conveniente intensificar a cultura dos prados artificiais e instalar silos, de maneira a ser possível assegurar a engorda do gado durante os meses de inverno, com manifesta vantagem para a economia do arquipélago e sem ofensa grave para os interesses da pecuária continental. É preciso estudar também na altura própria a questão dos fretes e o transporte de gado em boas condições. Bem vê que não são coisas que se resolvam de um jacto.

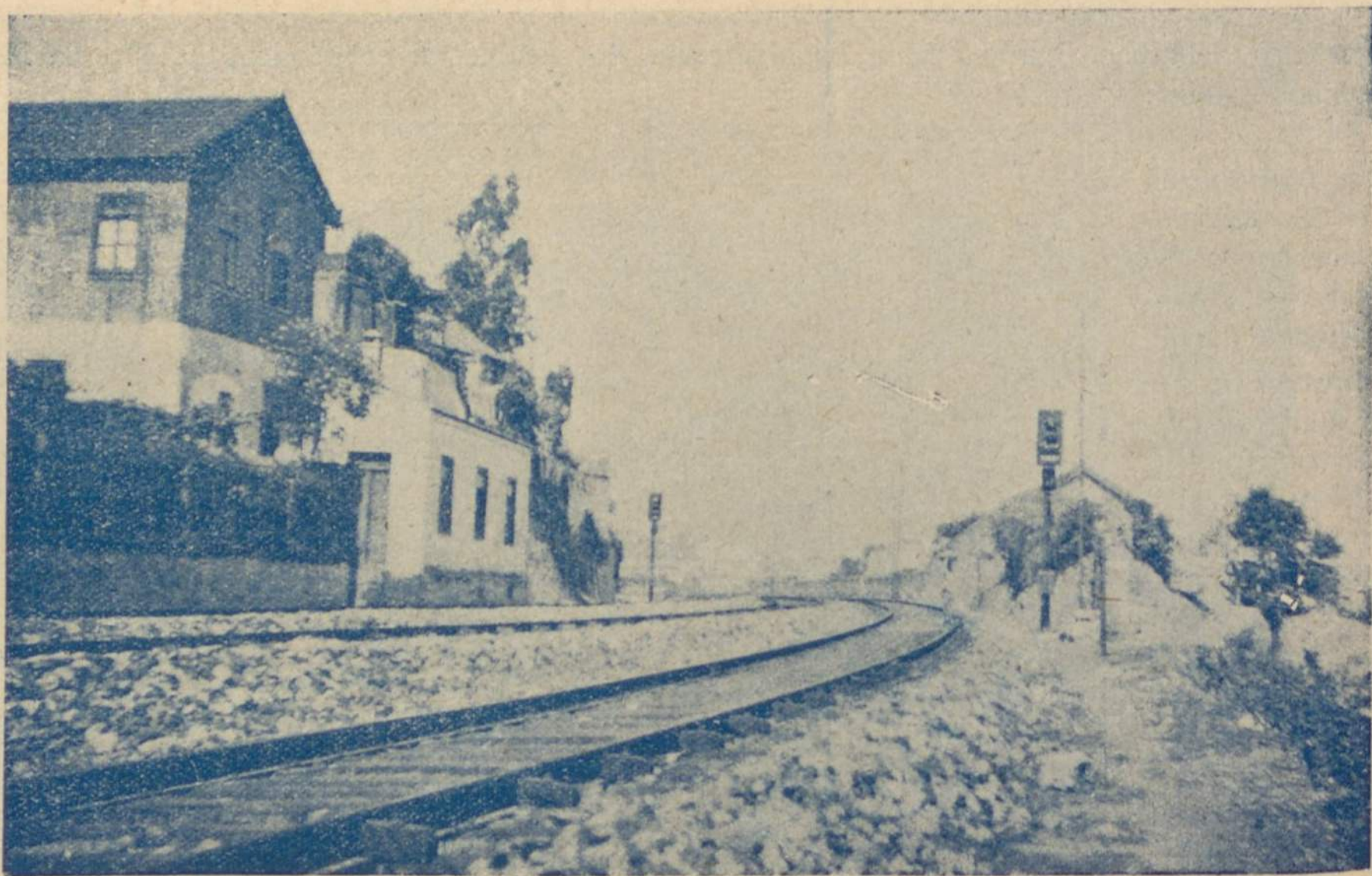
— Mas não deixa de ter interesse fixar desde já as etapas da sua solução...

— A que também está ligado o problema dos lacticínios. Outro assunto complicado...

— Como todos, afinal, o do pôrto de Ponta Delgada também em primeiro lugar...

— Êsse é um simples problema de consolidação, a defesa do existente e nada mais."

## DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO



CAMPANHÃ — Sinalização eléctrica



# CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

## OBRAS PUBLICAS

### Junta Autónoma de Estradas.

Em 12 de Setembro de 1934, pelas 15 horas

**E. N. n.º 8-1.ª, Reparação e betuminação do troço entre a ponte sobre o Mondego e Guarda.**

**Base de licitação. . . . . 1 473.742\$00**

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na Caixa Geral de Depósitos ou suas filiais o depósito provisório de 36.844\$00, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma das Estradas, ou pelo engenheiro chefe da 17.ª Secção, na Guarda em qualquer dia útil até à véspera do dia do concurso, podendo também ser feito na Tesouraria da Junta até às 14 horas do dia do concurso.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso, acha-se patente todos os dias úteis das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e na Guarda, na 17.ª Secção.

**E. N. n.º 3-1.ª, Construção do empedrado do lanço de Cidadelha à fronteira.**

**Base de licitação. . . . . 481.161\$68**

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na Caixa Geral de Depósitos ou suas filiais o depósito provisório de 12.030\$68, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma de Estradas, ou pelo engenheiro chefe da 11.ª Secção, em Braga, em qualquer dia útil até à véspera do dia do concurso, podendo também ser feito na Tesouraria da Junta até às 14 horas do dia do concurso.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente todos os dias úteis das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Braga, na 11.ª Secção

**E. N. n.º 12-1.ª, execução da camada de desgaste e betuminação da variante em Sacavem.**

**Base de licitação . . . . . 379.057\$66**

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na Caixa Geral de Depósitos ou suas filiais, o depósito provisório de 9.477\$00, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma de Estradas, em qualquer dia útil até à véspera do dia do concurso, podendo também ser feito na Tesouraria da Junta até às 14 horas do dia do concurso.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso, acha-se patente todos os dias úteis das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção.

**E. N. n.º 20-1.ª, reparação do troço entre Brejo Fundo e Aljezur.**

**Base de licitação. . . . . 399.572\$48**

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na Caixa Geral de Depósitos, ou suas filiais, o depósito provisório de 9.990\$00, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma de Estradas, ou pelo engenheiro chefe da 10.ª Secção, em Faro, em qualquer dia útil à véspera do dia do concurso, podendo também ser feito na Tesouraria da Junta até às 14 horas do dia 3 do concurso.

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso, acha-se patente todos os dias úteis das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Faro, na 10.ª Secção.

## RESULTADOS DE CONCURSOS

**E. N. n.º 01-2.ª, Mora a Pavia.**

**Base de licitação . . . . . 1.449.274\$09**

*Concorrentes:*

Francisco José Morgadinho. . . . .	1 232.000\$00
Estevam Baptista e José dos Reis Sanches . . .	1.232.000\$00
Francisco Xavier Centeio . . . . .	1.234.000\$00
Manuel Xavier Ramalho Rosa . . . . .	1.379.000\$00

**E. N. n.º 68-2.ª, Carmões a Portela.**

**Base de licitação . . . . . 819.432\$00**

*Concorrentes:*

Leon Patrick Ó Meaghes. . . . .	845.000\$00
Adelino Deniz da Rosa . . . . .	889.432\$00
José Coelho da Silva Marques. . . . .	889.000\$00

**E. N. n.º 10-2.º Lanço Argeriz a Arganil.**

**Base de licitação . . . . . 696.178\$13**

*Concorrentes:*

António José Alves Ferreira . . . . .	539 000\$00
Construtora de Aguiar da Beira, L.da. . . . .	585.500\$00

**E. N. n.º 40-2.ª, Lanço no Ribeiro do Tripeiro a Portela da Lameira Grande.**

**Base de licitação . . . . . 279.919\$00**

*Concorrentes:*

Albano Castel-Branco e Pires Marques . . . . .	278.950\$00
Estevam Baptista e José dos Reis Sanches . . .	256 000\$00

**SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.ª DA**

(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.da)

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

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



# VIDA DOS FERROVIÁRIOS

## Associação Protectora dos Ferroviários Inválidos

Realizou-se no passado dia 20, no salão nobre do Centro comercial do Pôrto, uma reunião de ferroviários inválidos, com o fim de tratarem da formação naquela cidade duma Associação Protectora e respectivos estatutos organizados pelo sr. António Pacheco de Almada, antigo chefe de serviços da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Presidiu à reunião o sr. Pacheco de Almada, secretariado pelos srs. José Gomes e Ricardo Teixeira.

O presidente indicou aos ferroviários presentes a necessidade da fundação duma associação de assistência social, a fim de retirar da miséria centenas de operários inválidos no trabalho, e expôs os fins da reunião, pedindo a colaboração de todos os seus camaradas para a obra de solidariedade humana que poderá ser a sua Associação Protectora, sintetizando a finalidade desta agremiação no seguinte: 1.º—Procurar conseguir para os ferroviários inválidos todos os benefícios que as empresas ferroviárias lhes possam conceder; 2.º—Adquirir, quando lhes seja possível, um edifício onde possam ser recolhidos os ferroviários inválidos, que não possuam meios de subsistência; 3.º—proteger, tanto quanto lhes seja possível, as famílias dos ferroviários inválidos, considerando-se como tal os pais, os filhos e a esposa dos mesmos ferroviários.

Para a organização da Associação Protectora, consideram-se como ferroviários inválidos todos os que uma junta médica mande afastar dos serviços ferroviários, seja qual fôr a situação em que sejam colocados.

O sr. Pacheco de Almada referiu-se, em seguida, à obra e à acção da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, demonstrando a necessidade dos operários se unirem também na invalidez para que eles não se vejam a braços na miséria.

Apelou depois o orador para os seus camaradas pedindo-lhes que se unissem em volta da nova agremiação, a fim de que, pelos seus esforços pudessem bastar-se a si próprios, não pedindo ao Estado, senão aquilo que é lícito pedir-lhe.

Em seguida, foram lidos, pelo secretário, os estatutos da nova associação, que instituem como sócios protectores todos os indivíduos que desejarem auxiliar esta associação de beneficência, e como sócios auxiliares os funcionários em serviço activo, que quizerem auxiliar os seus colegas na invalidez.

A Associação poderá solicitar a cooperação de asilos e outras associações de beneficência, para a realização completa dos seus fins.

Foi eleita uma comissão composta pelos srs. Pacheco de Almada, Carlos Nogueira Pontes, Carlos Silva Melo, Carlos Pereira de Almeida, José Gomes, Ricardo Teixeira, Pompeu Nicola Oneto, Domingos Oliveira e Pereira da Silva e Mendes Reis, com o fim de organizarem os trabalhos associativos e a propaganda pela classe.

Pode pois a nova Associação contar com o apoio da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" que está sempre colocada ao lado das organizações que dentro da ordem e da disciplina trabalham para o engrandecimento da classe ferroviária.



## PONTE SOBRE O TEJO

No dia 30 do passado mês, ás 15 horas, nos termos do programa do concurso, fôram abertas as propostas das três firmas concorrentes cujas nacionalidades são: Americana, dinamarquesa e francesa.

A comissão apreciará as propostas durante sessenta dias, prazo que poderá ser prorrogado até noventa, se fôr necessário. Só depois é que o Govêrno decidirá a adjudicação.

**Quereis dinheiro?**

**JOGAI NO**

*Lama*

**Rua do Amparo, 51  
LISBOA**

**Sempre Sortes Grandes!**



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

## Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

### Despacho

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à apreciação superior o projecto-tipo de abrigo em cimento armado para plataforma lateral de passageiros, desenho n.º 9:269, para ser construído em algumas estações da sua rede, concordando com o parecer da comissão técnica, nos termos do artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto do mencionado abrigo.

Lisboa, 13 de Agosto de 1934. — Pelo Director Geral, *R. Monteiro*.

### Divisão de Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-me com a informação da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 2. de Maio de 1931, aprovar o projecto de modificação da estrada nacional n.º 26-2.ª, em frente ao apeadeiro de Urroz, da linha do Vale do Sabor, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 55.216\$03.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Agosto de 1934. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

### Divisão de Via e Obras

#### Fundo Especial

Por ordem superior se publica o seguinte:

Acôrdo celebrado entre o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e a administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, representada por dois vogais da comissão executiva do seu conselho de administração, António de Almeida Vasconcelos Correia e brigadeiro Raúl Augusto Esteves, para regulamentação dos transportes, em todas as linhas por esta explorada, dos materiais destinados às obras para melhoramentos das linhas do Estado.

1.º Os transportes de materiais efectuados em todas as linhas que a C. P. explora, desde 1 de Janeiro de 1934, inclusive, e os que hajam de efectuar-se para a execução, nas linhas do Estado actualmente exploradas pela C. P., das obras de melhoramentos, custeadas pelo empréstimo de 100:000.000\$ e por quaisquer outras verbas que o Governo venha a destinar para aquele fim, serão pagas pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em harmonia com os preços e condições que esta aplica actualmente aos transportes de materiais destinados às suas próprias obras, isto é, conforme o mencionado na *Ordem da Direcção Geral da Companhia* n.º 233, de 11 de Janeiro de 1932, acrescidos os preços de 10 por cento, salvo o disposto no artigo seguinte.

2.º A todos os transportes de serviço que estejam ao abrigo do que foi estabelecido no acôrdo de 15 de Dezembro de 1932 e sua interpretação dada em 3 de Julho de 1933 pelo primeiro outorgante e aceite pelo segundo serão aplicadas as taxas estabelecidas na já aludida *Ordem da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses* n.º 233, sem nenhum adicional.

3.º Este acôrdo será válido até 30 de Junho de 1935, e será considerado prorrogado, por períodos sucessivos de um ano, enquanto se mantiverem as actuais condições de explo-

ração da Companhia, não podendo, em caso algum, ir além do termo do actual contrato de arrendamento das linhas do Estado, de 11 de Março de 1927.

Para os efeitos de alteração deste contrato deverá a parte que tomar a iniciativa da sua modificação denunciá-lo até trinta dias antes do final de qualquer período anual da sua duração.

3 de Julho de 1934. — *Duarte Pacheco*.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Os Administradores: *A. de Vasconcelos Correia* — *Raúl Esteves*.

## 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

### Decreto-lei n.º 24:422

Tendo pelo decreto n.º 24:318, de 4 de Junho último, sido prorrogado até 31 de Dezembro próximo o prazo para levantamento do empréstimo de 1:800.000\$00 que a Administração dos Portos do Douro-Leixões foi autorizada a realizar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, para pagamento das expropriações a realizar para a construção da doca n.º 1, em Leixões, tornando-se por isso necessário incluir na receita e despesa da Administração dos Portos do Douro-Leixões para o actual ano económico a quantia de 630.582\$33 proveniente do referido empréstimo;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º No capítulo 8.º «Administração dos Portos do Douro-Leixões» do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações em vigor para o corrente ano económico é reforçada com a quantia de 630.582\$33 a dotação do artigo 114.º «Despesas com o material».

Art. 2.º No orçamento das receitas do Estado é igualmente elevada da citada quantia a dotação do artigo 143.º «Administração dos Portos do Douro-Leixões», do capítulo 5.º

Art. 3.º No orçamento privativo da Administração dos Portos do Douro-Leixões são inscritos na receita, no grupo «Diversos», sob a rubrica «Expropriações a realizar pelo produto do empréstimo autorizado pelo decreto-lei n.º 22:557, de 22 de Maio de 1933», 630.582\$33; e na despesa igual importância, no artigo 6.º «Aquisições de utilização permanente», onde constituirá o grupo «Aquisição de imóveis», com a sub-rubrica «Para pagamento de expropriações».

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 25 de Agosto de 1934. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Antonino Raúl da Mota Gomes Pereira* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Luiz Alberto de Oliveira* — *Anibal de Mesquita Guimarães* — *José Caeiro da Mata* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Sebastião Garcia Ramires* — *Leovigildo Queimado Franco de Sousa*.

O *Diário do Governo*, n.º 201, II série, de 28 de Agosto findo, publica a seguinte portaria, determinando nos termos do artigo 6.º do programa do concurso para adjudicação da construção e concessão da ponte sobre o Tejo que, a Comissão que deverá proceder à abertura das propostas seja composta da seguinte forma:

Presidente, engenheiro inspector, *Raúl da Costa Coutureur*.

Vogais Engenheiros, *Rodrigo Severiano do Vale Monteiro*, *João Alberto Barbosa Carmona* e *Afonso Zuzarte de Mendonça*.



# CRÔNICAS

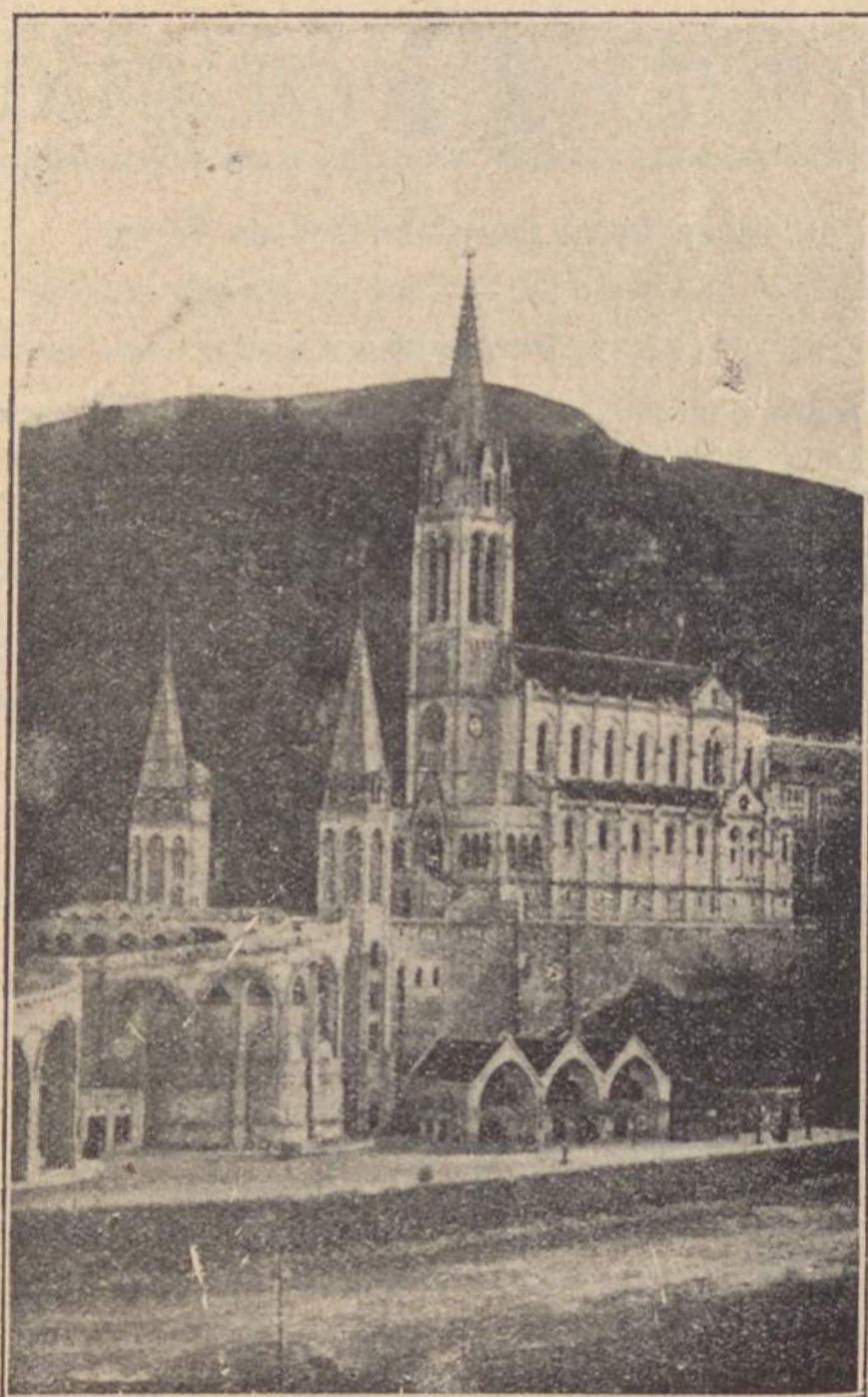
## DE VIAGEM

### LOURDES

NÃO sei de mais ideal estância de repouso do que Lourdes, a celeberrima cidadezinha das cercânias de Bigorre, cuja fama enche o mundo, e cujo nome significa, para as almas piedosas, qualquer coisa de sublime e de enternecedor. Citei, porém, a linda urbe, que a Virgem celebrizou, como um sítio ideal de tranqüilidade, porque a Natureza lhe criou um dos mais serenos e reconfortantes edens de beleza sem artifícios, onde parece que os picos alterosos e formidáveis dos Pirenéus fôram escalados para custodiarem, gigantescos e invencíveis, a linda cidadezinha e o grandioso santuário que entre êles se albergam. Mais perto, a feroz e efervescente torrente de Pau, águas sempre insubmissas, revoltas, espumosas, é como o mastim acorrentado aos pés da princesa, e a defendê-la das ofensivas estranhas.

Guardada pois, entre o abrigo das serras, perfumada de mil bálsamos que nascem nos campos vizinhos onde pastam rebanhos, Lourdes é a cidade serena, sem ódios nem paixões, onde não se receiam inimigos, não se sentem rancores, não se ouvem disputas. Mas como se o próprio ambiente natural da cidade, a sua isenção de ruído e de bulício não bastassem para a acreditar como a mansão do sossêgo, outra tranqüilidade mais íntima, mais alta, mais irreal, perfuma ali os corações:—a atmosfera sagrada que naquele centro de crença se respira, onde se pressente por toda a urbe a influência religiosa, onde a idéia de Deus domina, o perfume da piedade se evola mais nítido que o odor das flores e as emanções dos vérges do amor do próximo se intensifica. Tôda a cidade nos fala da Mãe de Deus, nos recorda a sua miraculosa aparição, nos afirma os milagres que dali levaram transfigurados e são os enfermos que à sombra mística da gruta se acolheram. Ainda o comboio vem a distância da estação e já, de repente, num golpe súbito que nos esmaga e deslumbra, se ergue na margem de lá da torrente a basílica sunptuôsa, branca como a face da Virgem a quem a dedicaram, majestosa como as multidões que de todo o orbe ali vieram ajoelhar, sublime como as preces que milhões de lábios daquele ponto ergueram.

Pela cidade tudo nos evoca a Virgem.



LOURDES - SANTUÁRIO

Não há um estabelecimento onde o seu nôme ou a sua imagem não nos salte aos olhos. A estatuária modelou-a de inúmeros tamanhos, a oblegrafia reproduzi-a em todos os tons do colorido. Os relógios, desde os bronzes solênes das alterosas tôres da basílica, aos mais modestos despertadores à venda no mercado, tocam quando dão horas, os primeiros compassos do "Avé".

Por todos os estabelecimentos, se vendem, alfaias sacras, velas, imagens, livros sagrados, estampas de santos, artigos de devoção, postais panorâmicos, rebuçados feitos com água da gruta, etc.. E quando se transpõe a ponte sobre a torrente e se penetra no sagrado recinto que um gradeamento circunda, e que dois anjos de pedra custodiam, quâsi que involuntariamente sômos levados a descobriremo-nos. A tôdo o momento, desde a estação à gruta, cruzamos com a bôa gente dos Pirenéus, mulheres tôdas vestidas de negro, cabelos bastos, espessos e escuros cobertos com o característico e não desgracioso chapéu de fitas, pele curtida pelos frios das serras, mãos encodeadas pela labuta dos campos. Cruzamos igualmente com religiosos de variadas ordens monásticas, criaturas ostentando medalhas ou escapulários, ouvem-se não só o metálico dialecto bearnês como também diversos idiomas europeus. Até a nossa língua teve a fortuna de ali se fazer ouvir, numa pensão mantida por umas bôas senhoras portuenses, pensão



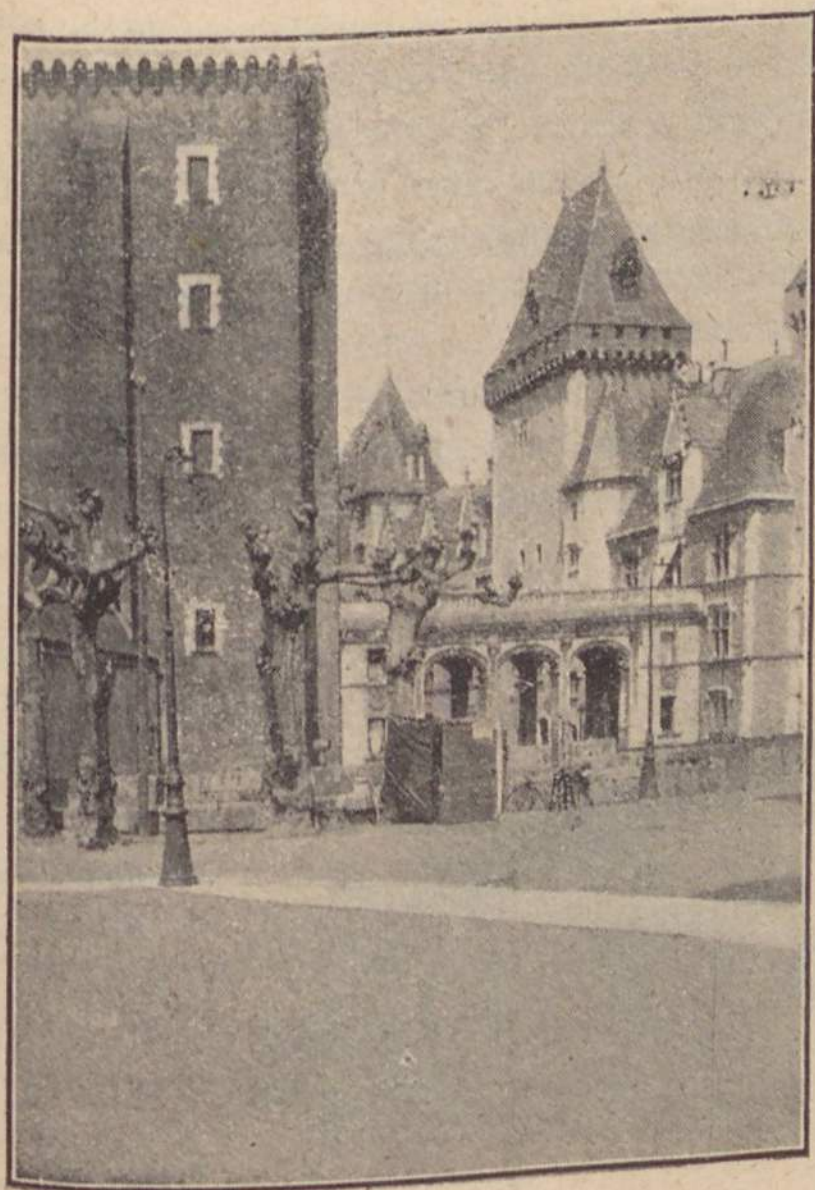
que ostenta o evocativo título de «Pavillon Portugais-Jesus Christ Roi». Demais, entre os nossos compatriotas que lá residem, conta-se um ilustre sacerdote que há muitos anos deixou a pátria e em Lourdes foi viver.

Percorrendo a vasta esplanada das procissões, já dentro do recinto sagrado, depara-se-nos logo a pequena estátua de S. Miguel e a seguir o pitoresco Calvário dos Bretões. Um pouco afastado, ergue-se um tocante monumento aos mortos da guerra, e mais próximo um primoroso grupo de mármore representando a aparição de Jesus a Maria Margarida. Finalmente, de face para a basílica, uma Virgem coroada, que em noites de grandes cerimónias fica coberta duma rêde de luzes, aglomera à sua roda devotos ajoelhados.

Ao fundo eleva-se a massa alterosa e elegante da basílica a que duas rampas conduzem passando sobre a igreja bisantina do Rosário, rotunda festiva e polícolar, em cujo tímpano do portal, a Virgem entrega o rosário a S. Domingos, num magnífico alto relêvo de Maniglier. As capelas que circundam interiormente a igreja representam passagens da vida e paixão de Jesus.

Subindo as rampas que conduzem à cripta, onde um sacerdote a toda a hora ministra os sacramentos, benze os artigos sagrados e recebe as oferendas, temos sobre este recinto a majestosa basílica, traçada nas linhas nobres e altaneiras do século XIII.

À direita da igreja, cava-se, na rocha viva, a gruta miraculosa, enegrecida pelo fumo dos círios e onde na concavidade em que apareceu a Senhora à pastorela Bernadette Soubirous, uma imagem da Virgem vê a toda a hora a seus pés a multidão genuflexada.



FRANÇA - CASTELO DE PAU

Ao fundo da gruta, levanta-se um altar e na parede exterior domina o púlpito de onde uma instalação eléctrica espalha pelos microfones suspensos por todo o recinto o verbo do prégador.

À esquerda da gruta, alinham-se as bicas de onde jorra a água milagrosa, e na qual mais adiante, em piscina devidamente instalada, se banham os enfermos.

À tarde sai a procissão em que a Sagrada Hóstia é conduzida da igreja ao vasto hemiciclo onde os doentes, nos seus carros-macas, são um a um abençoados. Aquêlê cortejo solene, que a cruz alçada abre, seguida das duas alas de virgens, de homens com velinhas em punho, de sacerdotes seculares e monásticos e, depois do pálio, sob o qual o cura, de pluvial, conduz o Sacramento, ladeado dos diáconos e precedido dos acólitos e turifezários, é misticamente arrebatador.

O cortejo sagrado, passa ante a multidão prostada, ante os doentes, lividos, tolhidos, mas todos de olhos luzentes pela fé e pela esperança da cura.

Lá no alto, por detrás dos montes onde o inverno ainda deixou laivos de neve, o sol doira o arrebatador quadro, e os cânticos de louvor e hossanas ampliados pelos alto-falantes, reboam do alto das cimalhas do templo, de entre as fôlhas das árvores, de todos os recantos da esplanada. E quando a procissão caminha solene entre as áleas de árvores seculares, à roda de cujos troncos o fumo do incenso se enovela em tenues espirais que logo se perdem no mistério da ramagem, dir-se-ia que a torrente do rio murmurante e impulsiva, vai a pouca distância a acompanhar o sagrado desfile.

À noite a sombra invade o recinto. As montanhas desapareceram na treva. Só na negredão brilha uma cruz de luz como uma estrela crucificada no céu. É a cruz de ferro, cravejada de lâmpadas, que se ergue a 950 metros no alto do pico do Jer e de onde ao tramontar do sol detrás das quebradas do poente, se disfruta o mais ideal panorama de fogo e oiro que até hoje meus olhos viram.

\* \* \*

Mas Lourdes não é apenas o piedoso centro de romagem. É também uma das mais lindas cidades da França meridional, a sentinela avançada dos grandes massiços pirenaicos. Aglomaram-se estas nas margens do impetuoso Gave de Lourdes (\*) que, mais além recebe da cidade de Pau, já nos Baixos Pirenéus, o nome de Gave de Pau e, então, menos tumultuoso do que no pendor das magestosas cascatas de Gavarnie, seu ponto de origem... Na margem direita acumula-se a «cidade parda» em volta do seu vetusto castelo medieval, onde, numa lenda idêntica à do nosso castelo de Celorico da Beira, quando de certo cerco, em que os sitiados tenazmente teimavam em se não entregar, se bem que dizimados pela fome, uma

(\*) Rio de águas tumultuosas.



aguia, que sob as muralhas passou, deixou cair na torre uma fruta que no bico levava. Logo o astucioso senhor do castelo mandou fritar a truta e, com o resto dum pão, a mandou ao inimigo, como prova de que não era a falta de víveres que afligia os sitiados. Pelo que as hostes adversárias, desistindo de conquistar pela fome as inexpugnáveis muralhas, levantaram o cerco e fôram-se. Isto prova que até as lendas se repetem como que a confirmar, mais uma vez, o *Nil novi sub sole*, do "Eclesiaste".

Na margem esquerda do Pau, alinha-se a "cidade branca", com as suas igrejas, mosteiros, hospícios.

De Lourdes partem diariamente excursões em auto-carro para os mais pitorescos pontos dos Pireneus, como Bagnères-de-Bigorre, Cauterets, Luz, Gavarnie, etc.. A estação serve as linhas férreas de Baiona, Toulouse, Bagnères de Bigorre, Cauterets, Luz-Saint-Sauveur, Perpignan e tôdas as ligações com o Mediterrâneo.

Lourdes, a luminosa cidade da Virgem, é um abençoado recanto do Universo interessantíssimo de conhecer-se.

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

## PELAS TERMAS DE FRANÇA

**A** CABO de chegar às lindas termas de Mont-Dore na região de Auvergne, onde não vinha há dois anos e encontro neste curto espaço de tempo melhoramentos importantes e muito aprazíveis. O Parque, que fica situado entre o Dordogne e a rua Méynadier, acaba de sofrer uma transformação radical. Ficou mais amplo e modernizado, e lá continuam a figurar os interessantes fragmentos de arquitetura, da época romana.

Uma excelente orquestra, diariamente nos delicia com dois bons concertos, no coreto do Parque.

O Casino, de uma construção confortável e luxuosa e que é, o centro da vida mundana e elegante das termas, não cessa de se embelezar, e por esta forma a sua administração, consegue atrair aos seus amplos salões, os milhares de aquistas que freqüentam Mont-Dore.

As récitas com grandes artistas, o Cinema Sonó-

ro com as melhores produções mundiais, os concertos e os bailes diários no elegante "Haal" são elementos de geral agrado e fazem reunir no vasto Casino, uma selecta concorrência, tanto de estrangeiros como de nacionais.

O sumptuoso edifício das termas, que é um verdadeiro monumento, também acaba de sofrer importantes melhoramentos, ficando sem dúvida um dos melhores edifícios termais da França e as suas instalações rivalizando em tudo, com as melhores do mundo.

Não exagero, o Estabelecimento Termal de Mont-Dore é sem dúvida o mais completo na sua especialidade.

Milhares de doentes procuram, durante a estação de Maio a Setembro, as suas benéficas águas para diversos tratamentos.

Porém a sua grande especialidade é sem dúvida a cura da asma e dos bronquios, donde lhe veio o nome de "Providência dos Asmáticos".

As suas 32 salas destinadas às inalações é alguma coisa de grande, e são utilizadas na sua maioria pelos aquistas que aqui vêm procurar alívios.

As suas águas, em bebida, são ótimas e têm um sabôr agradável.

Os gases termais espontaneamente saídos das fontes, são empregados em duches gasosos nasais.

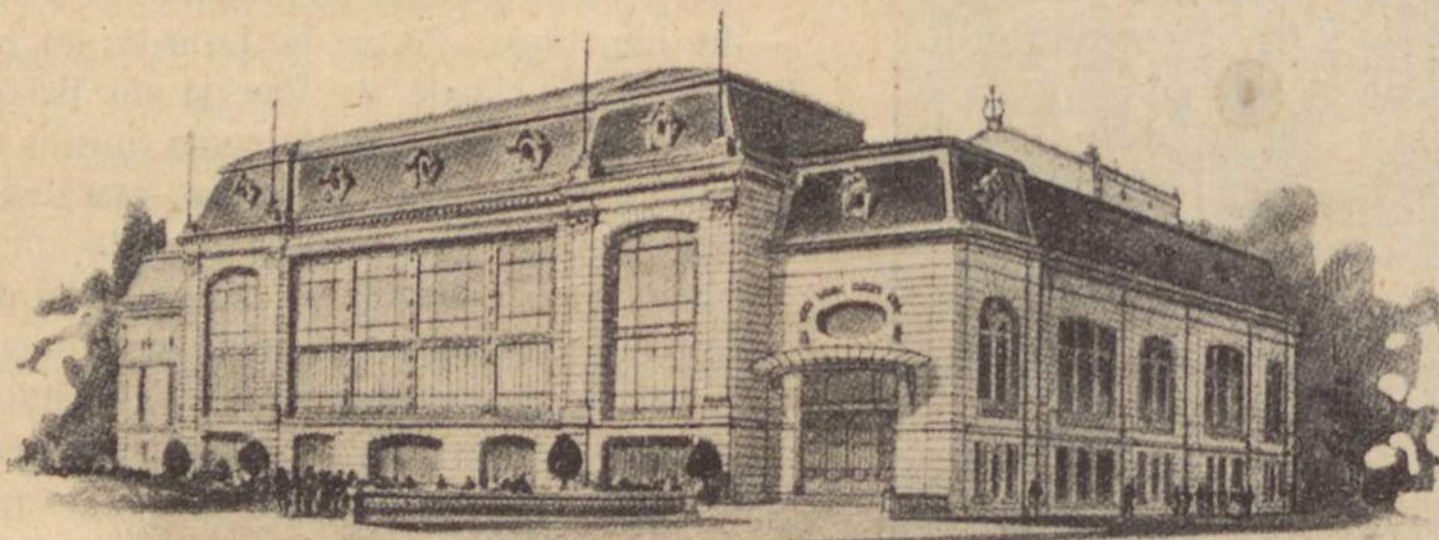
E ainda as benéficas águas, que brotam das suas 11 fontes, são aplicadas, em banhos, duches e de muitas outras maneiras, com enorme proveito de quem faz uso delas.

A influência da altitude em que estão situadas as termas, é muito benéfica pois o tratamento termal combinado com a cura do ar purissimo que se respira de 1.100 a 1.400 metros de altitude, contribuem para aumentar o apetite, e para o bem estar, que os aquistas experimentam com este duplo tratamento.

Os amadores de alpinismo encontram em toda a região de Auvergne um magnifico campo para as suas excursões.

Mont-Dore é um admiravel centro de turismo, e apesar do caracter acidentado das suas montanhas, elas são faceis de subir e não apresentam o menor

MONT-DORE

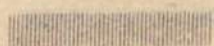


O CASINO



# HA QUARENTA ANOS BIBLIOGRAFIA

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1894)



## Os caminhos de ferro de interesse local em França

As linhas ferreas de interesse local em França são exploradas por 62 companhias diversas, pertencendo 78 kilometros á Companhia do Este e 35 á rêde geral dos caminhos de ferro do Estado.

A extensão total das linhas elevava-se, em 1893, a 3:602 kilometros, mais 403 de que em 1892.

D'esses 3:602 kilometros, 1898 são de via reduzida.

As despesas do primeiro estabelecimento, até dezembro de 1893, eram de francos 334.080:00 ou seja 93 000 francos por kilometro, excluidos já os percursos communs. Durante esse anno as receitas subiram a 15.985:000 francos mais 11:000 francos de que em 1892, descendo, porém o producto kilometrico de 4:826 francos, a 4:755 em virtude de ser maior a rêde explorada.

As despesas de exploração passaram de 13.767:000 francos a 13.390:000, d'onde resulta que a despesa kilometrica desceu de 4:159 a 3:983 francos, d'um para o outro anno.

Devido a este facto o producto liquido elevou-se em 1893 a 2.595:000 francos, ou mais 389:000 francos de que em 1892, passando o producto kilometrico de 667 a 772 francos.

Não se podem dizer muito lisongeiros estes resultados, e menos seriam se considerarmos á parte as linhas de La Croix-Paquet á La Croix-Rousse, Lyon a Fourvière e Saint-Just, funicular do Havre e o de Rouen, todas na extensão total de 4 kilometros, as quaes por si só produziram 692 000 francos, e que alem d'estas só 212 kilometros tiveram rendimento superior a 4.000 francos por kilometro, tendo sido, nos 1:161 kilometros restantes, a despesa sempre superior á receita.

## Linhas portuguesas

Foi requerida ao governo a concessão de uma linha ferrea de via estreita que, partindo do porto de Cabinda, siga por Molembo, atravessando o rio Chilvango e percorrendo a região de Massabi, até a fronteira.

perigo. Para os comodistas e os que desejam fazer turismo sem cansaços, há os "auto-cars" de diversas empresas, que diáriamente fazem excursões para Bourbule, Saint Nectaire, Clermont, Ferrand, Vichy, Viaduc des Fades, Puy de Dame e muitos outros pontos interessantissimos em volta de Mont-Dore como Orcival, Circuit des Lacs, etc..

Em Mont-Dore os calores torridos são desconhecidos, a temperatura é sempre agradável, porém, como as noites são frescas é recomendável o uso de fatos mais fortes a quem faz tratamento.

Actualmente os hotéis estão repletos, e apesar da crise mundial, Mont-Dore não se ressentir, devido não só às suas milagrosas águas como à linda região, que também é procurada pelos que desejam fazer turismo e pelos que a procuram para uma temporada de repouso.

A. C.

## PÁGINAS DE JORNALISMO, por Horácio Bento de Gouveia

Se nunca é tarde para qualquer relapso confesso remir as faltas ou culpas que lhe são imputadas, menos se nos afigura ser tarde o fazer-se justiça à obra que, nem pelo facto de já haverem decorridos dois anos após a publicação, está, pelo seu mérito próprio, livre de ser relegada para o afastado plano dum esquecimento que a obrigue a anular-se, perdendo assim para a actualidade o seu valor de sempre.

Este exórdio veio adrede do livro de Horácio Bento de Gouveia, o qual foi editado em 1932 e se intitula singelamente *Páginas de Jornalismo*.

Não precisa o seu autor de encómios para ficar realçada a obra que traçou com a segurança e maestria de quem, muito habituado às árduas lides da grande Imprensa tem dispendido com brilhantismo uma acção bem desenvolvida e importante no "Diário da Madeira", onde os reflexos do seu talento se apresentam em múltiplas centelhas.

Igualmente as nossas palavras, frouxas, convictas, mas humílimas nunca poderiam servir de prestável incentivo a quem, de maneira tão marcante tem sabido honrar a sua profissão e as letras pátrias.

Contudo, como por função da crítica sincera, desapaixonada, minuciosa e consciente, cumpre apreciar nitidamente e com ampla franqueza, aqui, deixamos, em resumo, a expressão do nosso sentir:

Este repositório de crónicas, entrevistas e outros bons artigos, como só um jornalista na verdadeira acepção do termo os pode elaborar, vem repleto de sólida erudição, exposta em linguagem agradável, clara e despretenciosa.

Foca nas suas interessantes páginas assuntos que fôram de ontem, mas simultaneamente são de hoje e também de amanhã, tal a sua flagrante oportunidade.

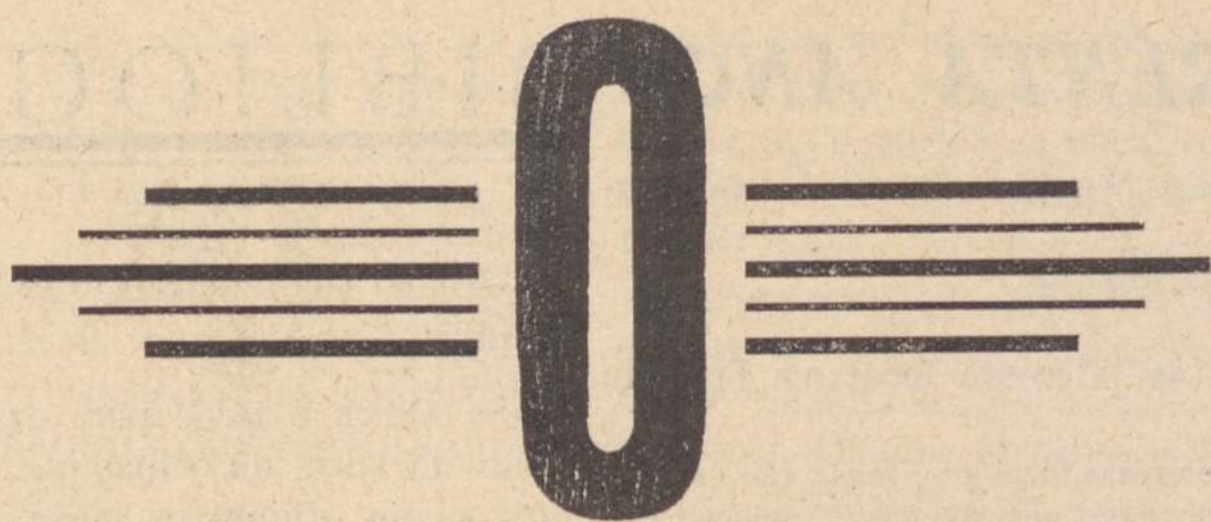
Porém, se não fôra o sentido do auctor pelas conveniências que obrigam a respeitar esse tradicionalismo bizarro e que impede à avaliação do trabalho próprio a garantia de excelente, sem vir a cair na pecha do ridículo, ficaria justamente assente e com a máxima propriedade o título ampliado para *Páginas de bom Jornalismo*.

Escusado será afirmar que o livro em referência, ao qual o Dr. Ernani Cidade confere no prefácio a sua doura e valiosa atenção, merece ser enfileirado em qualquer estante onde se queiram abrigar boas obras.

A edição, muito apresentável, da Tipografia Minerva, de Alcobaça, por ser de esmerada feitura, tem igualmente juz às boas referências da crítica.

Jean Personne





# DESERTO

## DE

# MOSSAMEDES

Por LEOPOLDO FRANÇA

Junto à antiga Angra do Negro, como primitivamente os portugueses denominavam a Baía de Mossâmedes, ergue-se a garrida e interessante cidade dêste nome, cidade essencialmente portuguesa, fundada na primeira metade do século passado, obtendo a categoria de vila a 7 de Maio de 1851 e a de cidade em 31 de Agosto de 1907, quando da visita que o falecido príncipe D. Luiz Felipe fez a Angola.

Mossâmedes, a linda e saudável cidade do litoral sul de Angola, é denominada por quatro nomes: Bisuíto-Bitôto pelos indígenas; Angra do Negro pelos primitivos mareantes; Little Fish Bay nas cartas de navegação inglesas e Mossâmedes na actualidade... Quem sabe se, no futuro, ainda terá outra toponímia?...

A baía, que é amplíssima, dá fundeadouro a mais de 60 navios e mais poderiam ancorar se não existissem alguns baixos rochosos e arenosos ao centro da rada.

Mossâmedes é, talvez, a cidade de Angola que maior número de europeus encerra dentro dos seus muros. A população branca apresenta, hoje, um elevado número de descendentes dos primeiros povoadores. Ao sul, em Pôrto Alexandre, a população é, também, quasi exclusivamente formada por europeus ou seus descendentes.

A cidade é, como atrás dizemos, linda. As suas ruas, amplas e rectas são das melhores da Colónia. Talvez Benguela possua melhor, porque as outras povoações não podem competir com Mossâmedes.

Ao norte da cidade eleva-se a massa anilada e áspera dum morro e por detrás dêsse monte as primeiras elevações da cordilheira da Chela. Um vale larguíssimo abre-se na serra e no talvegue rolam, na época das chuvas, os rios Béro e Giraúl. Estes rios, juntamente como o Coróca, Chambala e Flamengos,

ao sul, fertilizam o litoral. Mas é o Giraúl e o Béro que abastecem de vegetais e frutos a população numerosa da cidade. Estes rios são em miniatura o que o grande Nilo é para Egito. Periòdicamente, os cursos fluviais avolumam extraordinariamente. As águas rolam fragorosamente pelos contrafortes da serra da Chela, dividindo aqui, para

mais adiante se reunirem ou receberem as águas de alguma "damba" ou ribeirosito, arrastando na sua passagem para o Atlântico tôda a qualidade de detritos e arbustos que, ficando depositados junto às suas embocaduras, formam extensos nateiros, aonde o húmus referve, fervilha em ânsias de fecundação. Nessas épocas, as águas barrentas dos rios mancham as águas esmeraldinas da baía enorme e do Atlântico irrequeto, interrompendo muitos dias o tráfego ferroviário junto do Saco do Giraúl.

Depois, na estação do "cacimbo", as águas voltam ao seu leito normal e as plantações iniciam-se por quilómetros e quilómetros. A cana de açúcar, o algodão, os vegetais, as hortaliças e os frutos apresentam um vigor assombroso, dando-nos a impressão de nos encontrar-mos num rincão fértil de Portugal e não num afastado distrito de Angola...

Logo que se transpõe o morro encontra-se a planície arenosa, sem fim, triste e inóspita, que se prolonga até às primeiras elevações da Chela magestosa, que em dias límpidos nos mostra, ao longe, alguns dos seus elevadíssimos píncaros, duma côr azul ferrete, muito forte, devido à distância a que se encontram de Mossâmedes. Dentre tôdas essas elevações destacam-se, porém, os morros Maluco e Major.

A leste, o deserto imenso, em que, de longe em longe, se elevam cadeias de platós. Depois e sempre o deserto imenso, o deserto infindável, o deserto traícoiro e inimigo, que se prolonga desde a África



Austral, atravessa a Rodésia e o antigo Sudoeste Alemão e vem terminar nas "chanas" tristes e adustas do Cuanhama e na margem do Oceano Atlântico.

Ao sul, ainda o deserto, de côr fulva, em ondulações caprichosas, com duresas de relativa altura.

Para as bandas do leste e a poucos quilómetros da cidade, ergue-se uma pequena cordilheira de platós, alguns dos quais parece terem sido planificados por uma descomunal rasoira. Mais adiante, uma saliência do areal encobre-nos o modesto campo de aviação de Mossâmedes, no qual já têm poisado grandes figuras da aviação mundial.

Geralmente, no mês de Maio levantam-se ventos do leste e do sul, ventos quentíssimos como o "harmattan" ou "simoun", que secam as plantações mais viridentes. A planície arenosa é fustigada por golpes violentíssimos, por rajadas de fogo, erguendo-se enormes nuvens de areia chicoteando a cidade e espalhando-se pela baía enorme, indo cair muitas vezes no Atlântico a bastantes milhas da costa. Estes ventos incomodam imenso, causando prurido nas narinas. Os pescadores denominam estas rajadas do Caloari ou Kalahari por "lestadas" ou "garrôas". A areia impelida pelo vento torna quasi impossível o trânsito pelas ruas. As portas, os livros e as pastas empenam-se e os móveis estalam devido ao calor ardentíssimo.

Depois, quando a "lestada" ou "garrôa" abrandou, o areal apresenta-se lindo. Grandes listas onduladas sulcam a areia fulva, dando-nos a impressão duma monumental pele de tigre estendida.

Felizmente, estes ventos raramente fazem a sua indesejável visita, pois muitas vezes ocasionam, dada a sua extrema violência e impetuosidade, naufrágios dos pequenos veleiros que se dedicam ao labôr da pesca, que nesta região é importantíssima.

O areal, o deserto entende-se desde a África Austral, desde as margens do Lago N'Gani; na sua infinita área encontram-se alguns lagos, destacando-se,

porém, o Ovango, e o enormíssimo pântano de Etocha, próximo já da fronteira portuguesa de Cuanhama e que alguns mapas apresentam como lago. Rios como o Orange e o Cunene serpenteiam pela sua superfície.

David Livingstone, o célebre explorador inglês, afirmou ter sido êle o primeiro europeu que conseguiu a travessia do deserto, mas, embora sem fins científicos, alguns portugueses, "funantes" ou "aviados", haviam conseguido chegar, antes da viagem do padre inglês, à Costa Oriental.

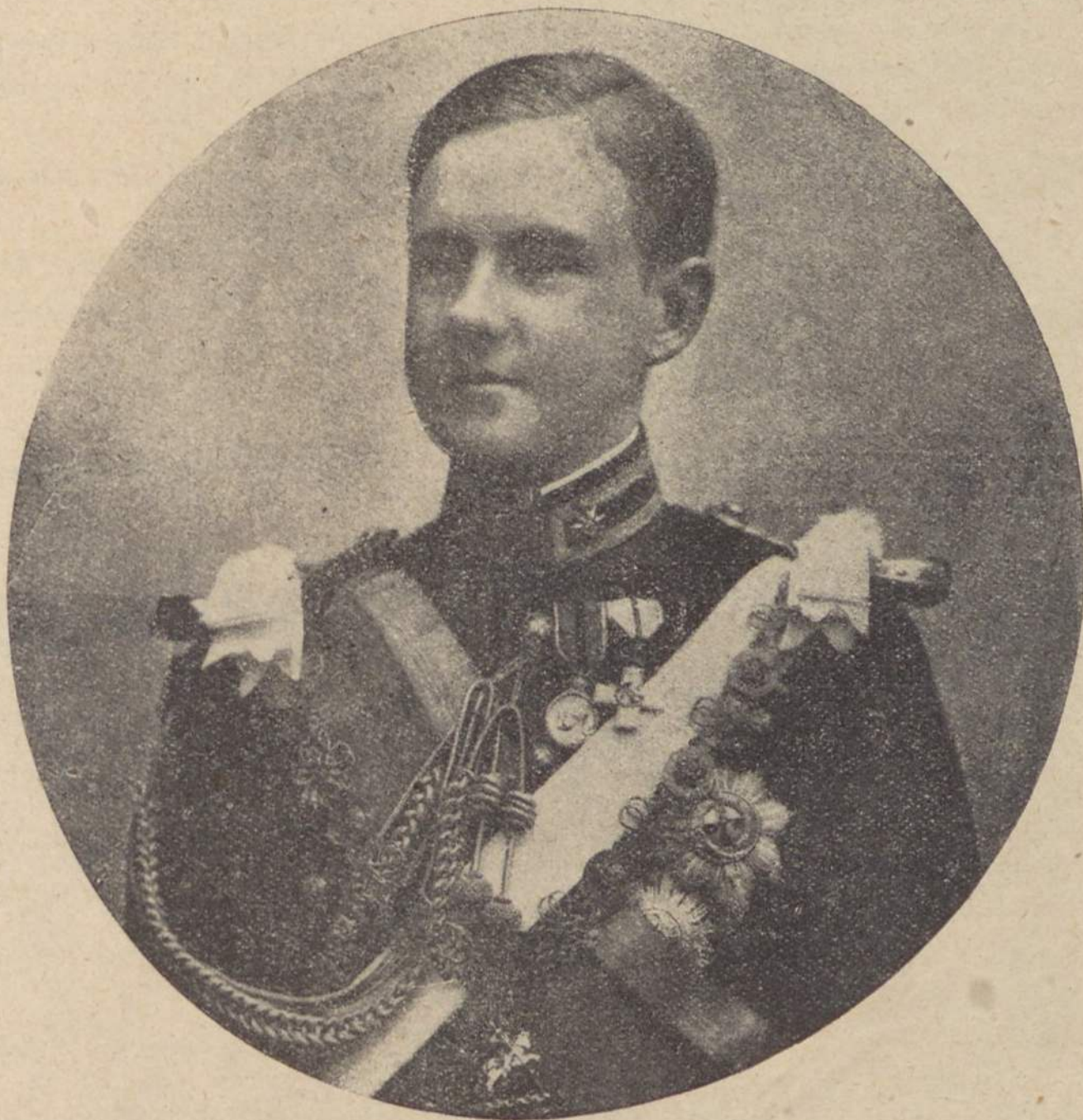
A vegetação que cobre o Calaori é duma pobreza tristíssima e bravia. Plantas rasteiras, algumas enforbiáceas, cactos, arbustos raquíticos e as "Welwitschias", género de

singularíssimas, extravagantes e coloridas plantas rasteiras que o sábio botânico austriaco Frederico Welwitsch descobriu, destacando-se, porém, a "Welwitschia mirabilis" pela sua grandesa e riqueza de colorido. A fama é, porém, nalguns pontos, riquíssima. Abundam, vagueando em grandes manadas, diversas espécies de antílopes, os guelengues, os olongos, as palanças, as zebras e as cabras de leque, que só nesta região ainda se encontram, e uma infinidade de espécies de aves

de rapina, tais como abutres, bruxas, corvos e águias. Os corvos, que apresentam um colar branco em volta do pescoço, dão-nos a impressão de graves senhores que passam, à tarde, Chiado abaixo... seguem obstinadamente os caçadores ou os homens que aventuram a pé pelo areal.

Crucitam, voando a grande altura, aguardando um instante de desfalecimento do infeliz caminheiro para poderem cevar a fome de carne palpitante, como há meses ia sucedendo a dois soldados da Companhia Disciplinar de Angola, donde se haviam evadido, e que por pouco não foram vítimas dessas terríveis aves.

Todo o viajante que se demora alguns dias na "Sintra de Angola" não passa sem tomar parte nalguma caçada, geralmente dirigida pelo competentíssimo



D. LUIZ FELIPE



caçador Augusto Teixeira, que recebe encomendas de peles de vários animais como se se tratasse de simples e inofensivos coelhos...

A curta distância da cidade encontram-se já algumas feras, leões, onças, "talamancas" (hienas) e outras espécies, e Augusto Teixeira, quer lhe encomendem uma pele listada de onça ou a linda pele de uma cabra de leque, trépa para a sua camioneta e ei-lo que marcha em direcção ao "Não Paralelos" ou ao areal, aonde, com certeza, a sua carabina fará matança... É matemático.

No filme "Caçá-los vivos", o caçador recebe encomendas de animais vivos, Augusto Teixeira recebe encomendas de animais mortos. Profissões pouco simpáticas...

O deserto de Caloari guarda imensos dramas e tragédias de um horror tremendo. Homens que se perdem e para lá ficam, servindo de pasto às hienas ou chacais; outros que caem extenuados de fome ou de sede, o terrível inimigo. Não é raro encontrar-se sobre a superfície loira do deserto a alvura imaculada de esqueletos humanos, porque de animais são aos centos. Quem seriam? Que fariam ali, sósinhos? São

## DR. MANUEL MÚRIAS

Abandonou a direcção do jornal da tarde "Revolução Nacional" o nosso presado amigo e distinto colaborador dr. Manuel Núrias, jornalista distinto e um escritor de merecimento, provado com o seu primeiro trabalho literário o "Seixentismo em Portugal"

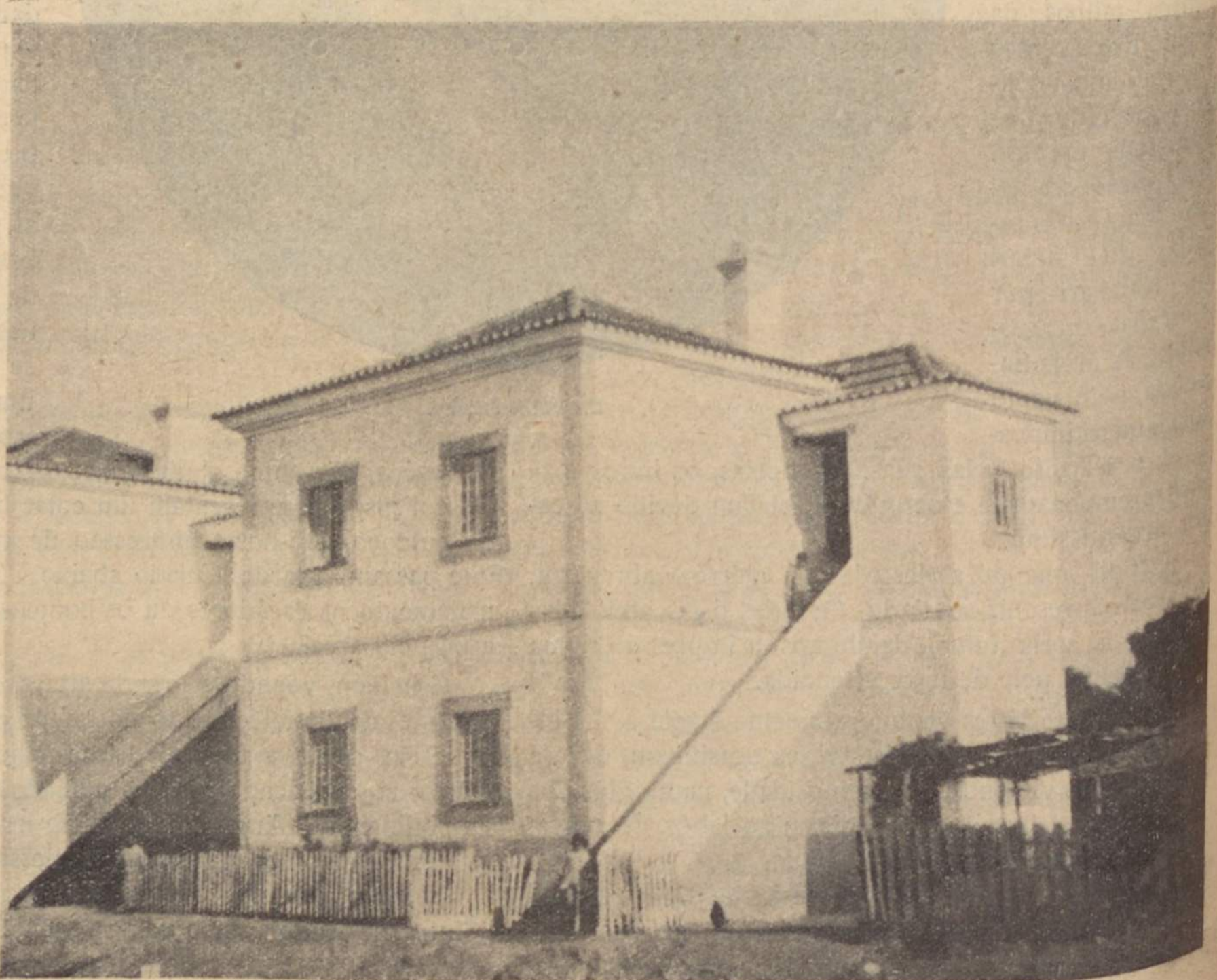
Folgámos em saber que Manuel Múrias não abandonou o jornalismo e defender sempre no bom combate os progressos que são a garantia do futuro, enfileirou no "Diário da Manhã" onde passará a colaborar com assiduidade.

preguntas que jamais obterão resposta, porque o areal guarda criminosamente o segredo das tragédias que origina.

O Caloari, o deserto imenso e terrível, deixou-nos horrível impressão.

O ardor das caçadas ou o farto almoço junto das "Pedras Salvadoras" fazem esquecer os maus encontros...

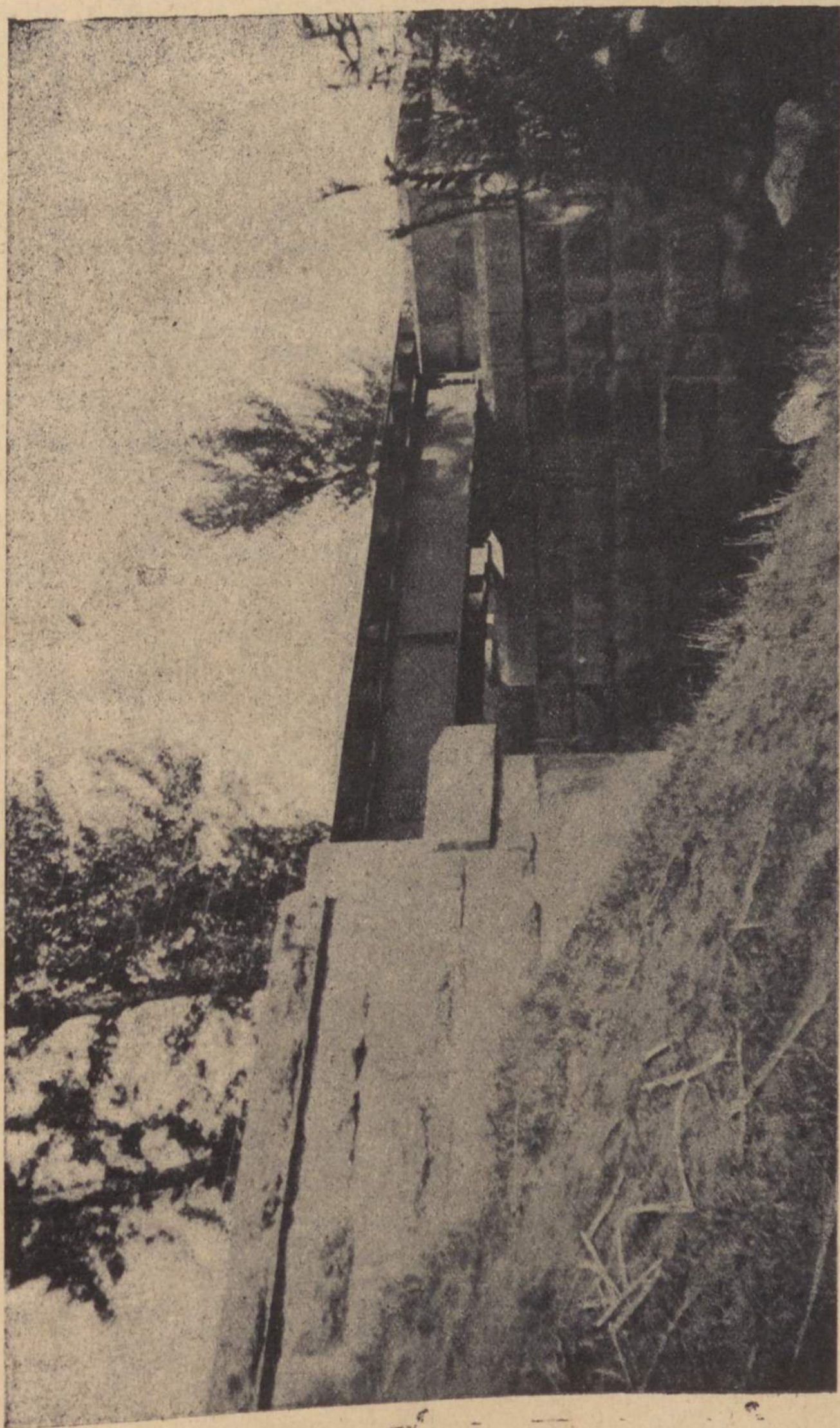
## DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO



CASA BRANCA

CASA DE PESSOAL





*LINHA DE ÉVORA — Pontão ao quilómetro 114,686.40*