

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

## S U M A R I O:

A nossa gravura de página Angra do Heroísmo, (Açores), Jardim Público. — A Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — A Viagem Presidencial aos Arquipelagos da Madeira e Açores, por CARLOS D'ORNELLAS. — O «Dia de Corte Real». — Os progressos da C. C. F. de Benguela, pelo Eng.º J. FERNANDO de SOUZA. — Caminhos de Ferro da França, por AUGUSTO FERREIRA GOMES. — Figuras do dia. — Uma viagem de Lisboa ao Porto há 70 anos, por ATAC. — Fabricação de carvão vegetal em fornos metálicos. — Notas de viagem, por JOSÉ DE ESAGUY. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Viagens e transportes. — Há quarenta anos. — Coimbra e as suas festas tradicionais, por CARLOS MENDES DA COSTA. — Obras do Porto de Lisboa. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Cambios. — O que todos devem saber. — Os nossos mortos. — Parte oficial. —

1932

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

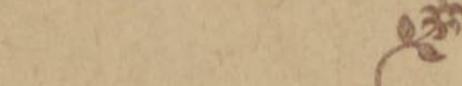
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

A' TABELA

IX - "VIAJAR...."

Temos presente o primeiro numero dumha publicaçao da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que nos apraz registar e saúdar efusivamente.

Chama-se *Viajar*, é feita em oco-gravura, traz alguns artigos e preços, e embora apresente aí ja o asp. cto hesitante duma tentativa receiosa, merece o aplauso e o incentivo.

Nós dissemos «o primeiro numero», já nessa ordem de ideias: desejar o 2.º, o 3.º, desejar que a C. P. estabeleça permanentemente este contacto moderno com o publico.

Uma publicação mensal distribuida gratuitamente nos comboios, embora sem o luxo das revistas e panfletos que as companhias estrangeiras colocam em cada logar das suas carroagens, dando impressões de turismo, dando indicações preciosas sobre horarios, fazendo sugestões ao viajante, seria um elemento esplendido de propaganda para a C. P..

A publicação que temos presente é sem duvida o *arauto* dessa nova orientação de activa propaganda que só bem fará á C. P..

E a propósito, registemos mais uma vez, que a grande alavanca de qualquer comercio, de qualquer industria, condição imprescindivel para o sucesso de qualquer iniciativa é a *propaganda*.

A C. P. teve mais uma vez a prova disso no sucesso do seu *comboio-misterio*.

Neste logar, ha 15 dias, duvidámos do suceso, tão enigmáticos e desconfiados são os portuguezes; afinal a ideia foi bem acolhida, e os *reclames* que anteciparam a organisação do comboio, embora ainda, compactos e pouco atraentes, conseguiram despertar mais de um cento de viajantes ..

A amabilidade do administrador da C. P., engenheiro Branco Cabral em comunicar-nos poucas horas antes da partida do *comboio-misterio* que este levava 107 passageiros e já havia 17 inscrições para o dia 2 de julho foi para nós de grande satisfação, pois como deixámos escrito, esperavamos que a ideia — como sucede a todas as ideias novas — tivesse do publico desconfiado um acolhimento desanimador.

Felicitamos por isso a C. P., e seria excesso felicita-la pela bôa organisação da excursão porque isso já nós esperávamos. «Nenhuma entidade possue os meios de chegar a um resultado explendido em matéria de excursões, como a C. P.» escrevêmos aqui, ha meses. O publico acorre,... tanto melhor!

E agora resta que a secção de *publicidade* da C. P. editora do *Viajar* tome alento, largue o tipo ilegivel, o tipo miúdo, o tipo... unico dos seus anuncios e convença a sua administração a que dinheiro que semeie é dinheiro com bilhete de ida e volta, dinheiro que se multiplica e frutifica em passageiros, em *turistas*, em bom nome...

Não faltam pessoas ilustres nessa secção de *publicidade*; o que é preciso é dilatar-lhe os vôos... Tornar *viva* uma secção da C. P. que embora antiga, a maior parte do publico desconhece até a sua existencia...

ARMANDO FERREIRA

NOTA — No nosso ultimo numero saiu «pobre e arruinada» onde se escreveu «pobre mas ajuizada» o que não só era uma falsidade como uma deselegancia impropria de quem subscreve estas ligeiras crónicas. Qualquer pessoa inteligente facilmente o compreenderá.

A. F.

A VIAGEM PRESIDENCIAL  
AOS ARQUIPELAGOS  
DA  
MADEIRA  
E  
AÇORES

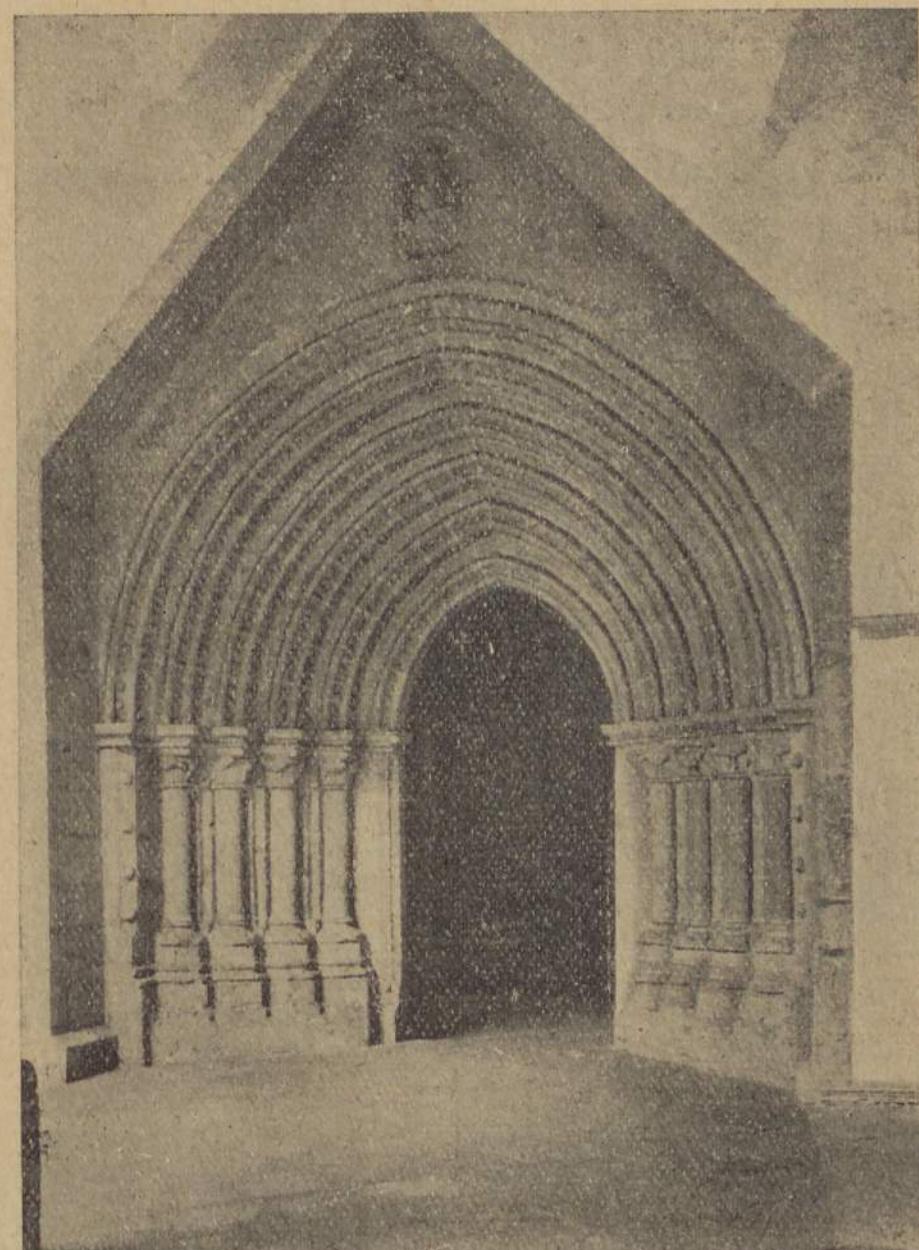
Por CARLOS D'ORNELLAS



**A**POZ a viagem régia de 1901, os Açores, foram completamente abandonados, não tendo até agora recebido a visita particular ou oficial de qualquer ministro da Republica.

Depois de tanto se batalhar, de tantas conferências inúteis, de tantas reuniões de comissões varias, que não deram o mais insignificante resultado, concluiu-se que, se perdeu tempo e nada se fez do que apresentou o meu falecido amigo Marechal Gomes da Costa, que propoz á Sociedade de Geografia de Lisboa, e que esta aprovou em princípio o que se resumia no seguinte:

Criação no Cabo da Roca ou em Sagres de um monumento comemorativo dos descobrimentos portugueses. Neste monumento deveriam figurar, rodeando o Grande Infante D. Henrique, Frei Gonçalo Velho, Gil Ean, Antão Gonçalves, Afonso Gonçalves Baldaia, Lançarote, Estevam Afonso, Rodrigues Alvares, João Bernardes, Vila Lobos, Gonçalo de Cintra, Nuno Tristão, Diogo Gomes, Diniz Dias, Garcia Homem, Diogo Afonso, Gonçalo Pacheco, Diniz Eannes da Gran, Alvaro Gil, Mafaldo de Setúbal, Martim Vicente, João Vasques, Soeiro da Costa, Alvaro Fernandes, Rodrigo Annes Travassos, Gomes Pires, Tristão Vaz, Palenço, Alvaro d'Ornel-



ILHA TERCEIRA (AÇORES) — Vila da Praia da Victoria, Portal da Igreja matriz

las, Diogo Gonçalves, Pero Alemão, Vicente Dias, Alvaro de Freitas, Martins Pereira, André Dias, Alvaro da Costa, João Correia, Duarte de Holanda, Estevam d'Almeida, Diogo Machado, Ayres Tinoco, Fernão Vilarrinho, Lourenço Dias, Lourenço d'Elvas, Soeiro Mendes, Fernão Gomes, Luiz de Cadamosto, João Gorizo, Gomes Vinagre, João Dias, Diogo Gomes, Martim Fernandes, Alvaro Esteves, Antonio de Nola, Diogo de Azambuja, Diogo Cão, João Afonso de Aveiro, Rui de Sousa, João Vicente, etc., etc..

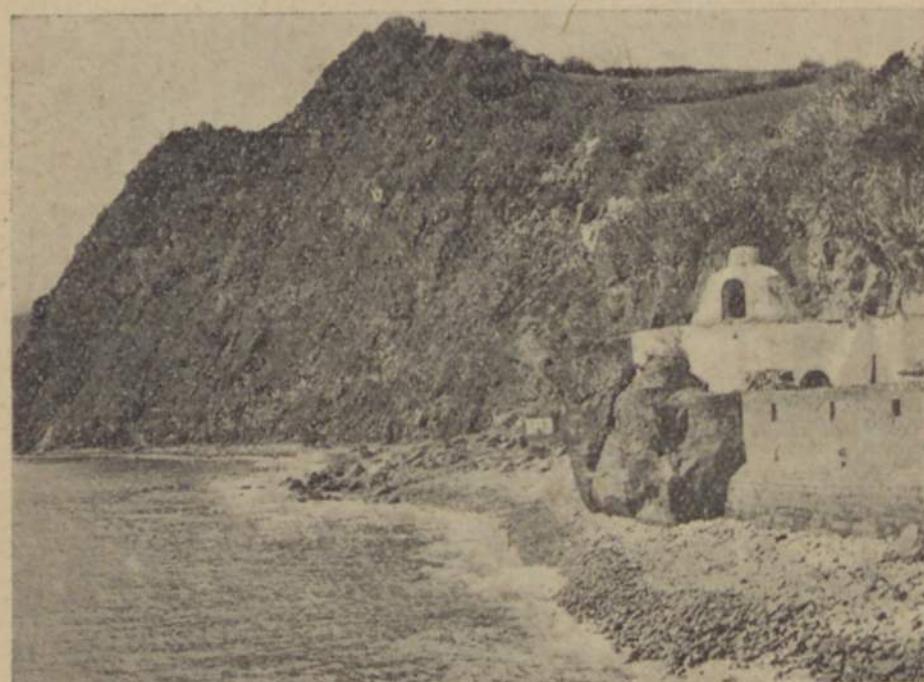
Convidar-se-iam todas as Nações a colaborar na Comemoração, pedindo-se-lhes a nomeação de delegados que fariam parte da grande comissão. As Nações enviariam as suas esquadras a uma grande revista naval que se realizaria em Lisboa, partindo para os Açores, depois de inaugurar o monumento.

Efectuar-se-iam a seguir uma exposição universal e conferencias sobre comercio, industria, agricultura, sciencias, arte, etc..

Tudo foi inutil porque... nada se conseguiu.

Agora parece um facto a viagem presidencial á Madeira e aos Açores, que bem merece

com o carinho daqueles que governam, e que em geral não sabem nem conhecem os seus males. Em 1901, quando El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amelia visitaram os dois arquipelagos



ILHA DE S. MIGUEL—(Vila da Povoação). Ponto onde desembarcou Frei Gonçalo Velho, ao descobrir os Açores.

lagos levaram aos doentes dos hospitais dinheiro e palavras de conforto que a todos os pobres consolaram.

A viagem do Chefe de Estado aos Açores terá como resultado a solução dos problemas mais difíceis dos nossos arquipelagos, e principalmente de Angra do Heroísmo, que de tantos e tantos melhoramentos necessita.

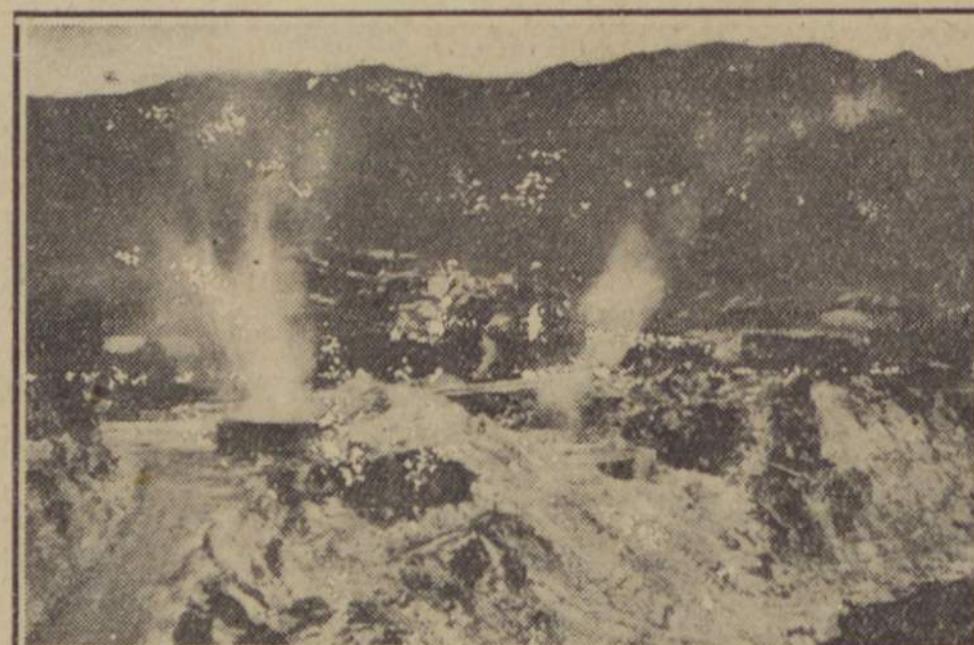
As altas individualidades que ali vão, terão ocasião de apreciar como a gente açoreana, mesmo a rude, é franca e de coração grato e sensível. São hospitaleiros e lhanos, recebendo sempre bem todos quantos visitam as suas terras, rodeando-os das maiores gentilezas.

Sempre que se trata dos mais legítimos interesses das nossas ilhas, os açoreanos e principalmente os terceirenses sabem baixar com nobreza as suas bandeiras partidárias. Se os seus princípios políticos os dividem e cegam por vezes, o seu amor arreigado á terra que os viu nascer, aproxima-os estreitamente, fraternalmente, como se em todos batesse com o mesmo ritmo apaixonado e quente, um só coração cheio da imagem querida e Santa da Pátria.

Quanto eu daria para saber contar ao Mundo inteiro a história leal e verdadeira da cidade bela de Angra do Heroísmo, capital da formosa Ilha Terceira, descoberta por essa figura brilhante de navegador, que foi Frei Gonçalo Velho Cabral, colaborador de-nodado do grande Infante D. Henrique.

A minha mentalidade não me permite descrever o que foram os homens nobres da minha terra e quais os seus feitos heroicos, se não ensinaria a alguns escriptores estrangeiros que os açoreanos, e muito principalmente os terceirenses, são homens de uma só fé e descendentes de fidalgos cavaleiros que honraram e honram em páginas douradas a História de Portugal, tão brilhantemente ornamentada com os gloriosos feitos dos portugueses. Do esforço dos nossos antepassados resultaram esses grandes homens, considerados, hoje, em todo o Mundo, figuras inconfundíveis que jamais nos esquecerão.

E para que não sejam olvidados fez Gervasio Lima *A Patria Açoreana*, precioso documento onde estão bem vincadas as glo-



PONTA DELGADA — (Ribeira Grande). Caldeira :



ILHA DE S. MIGUEL — (Populo). Um trecho do jardim da casa do sr. Nobre de Oliveira

rias da nossa gente e os nomes dos futuros homens que dentro das Artes, Letras, Ciências e Jornalismo prometem ser vindouros dirigentes do barco velante da Pátria.

Sinto prazer em contar a toda a gente,

o merecimento que tem a terra Açoreana, o valor dos seus filhos e a beleza das suas mulheres, mulheres que cantam como cantam as mulheres de todo o Portugal, que sentem como quem sabe sentir e que choram como as que sabem chorar.

Os açoreanos vão entrar em festa, vão recordar os dias de gloria que lhes proporcionaram os nossos antepassados e, sem poderem, fazer festas como aquelas que só elles sabem fazer, pelo motivo da crise de dinheiro que nas Ilhas não abunda, mostraram aos seus visitantes com a sua bondade e com o sorriso das suas mulheres a satisfação que teem por verem que novamente deixaram de estar

abandonados pelos dirigentes da Nação que ali lhes vão dar alento para poderem de novo, continuar na sua vasta obra de ressurgimento pelo progresso daqueles pedaços de terra que, rodeados de agua por todos os lados e apesar de invejados, pelo estrangeiro, continuam a ser e serão eternamente dos portugueses e Angra do Heroísmo que é o berço da Liberdade, onde os nossos Avós fizeram tremer a maravilhosa bandeira das Quinas, resistindo ao castelhano, graças aos progressos da boa religião é a cidade Mui Nobre e Sempre Leal que saberá manter sempre com dignidade o prestígio do baluarte da Independencia.



ILHA DA MADEIRA — Vista de Câmara de Lóbos

## O "DIA DE CORTE REAL"

A Comissão Corte-Real acaba de receber a valiosa adesão do sr. ministro da Marinha e cujas festas comemorativas se realizarão hoje e amanhã. Assistirá á cerimonia o sr. general Oscar Fragoso Carmona, ilustre Chefe de Estado.

O programa é o seguinte:

Sabado, 2 de Julho, ás 13 horas: Discurso pelo sr. João Afonso Corte Real, sob o tēma «O dia de Corte Real», pelo microfone da estação radio-telefonica C. T. 1 D. H.

A's 21 horas: Sessão solene na Sociedade de Geografia, sob a presidencia do sr. Presidente da Republica, na qual serão oradores os srs.: coronel

Roma Machado, dr. Antonio Cabreira e dr. Gilberto Marques.

A's 23 horas: Sessão solene e baile de gala no Gremio dos Açores.

Domingo, 3 de Julho, ás 15 horas: Descerramento, pelo sr. Presidente da Republica, das inscrições comemorativas do Descobrimento da America Setentrional pelos Corte-Reais, feitas no talhão da Avenida da Liberdade.

A's 16 horas: Sessão solene seguida de concerto e baile de gala, na Casa do Algarve.

A's 21,30 h.: Festa de gala no Gremio do Minho.

Espera-se que o «Dia Corte Real» seja celebrado na America do Norte por muitos nucleos da nossa colonia ali estabelecida.

Em Lisboa as festas devem atingir um grande brilhantismo.

# Os progressos da C. C. F. de Benguela

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

Na importante linha de penetração do Lobito á fronteira do Congo Belga o ano de 1931 foi assinalado pela abertura do ultimo troço da linha em 5 de Julho.

A extensão da linha é de 1347 quilometros. As receitas da exploração atingiram 27.027 contos, menos 1.909 que em 1930.

Embora houvesse aumento de 667 contos em passageiros e 428 em diversas, houve nas mercadorias quebra de 3.005 mercê da influencia da crise mundial, que tanto afecta o comercio africano.

As despesas de exploração somaram 24.782 contos ou mais 716 que em 1930. A receita liquida foi pois 2.245 contos e o coeficiente de exploração subiu de 0,831 a 0,916.

O coeficiente de exploração que oscilara em torno da

média de 0,639 tendo sido ainda 0,521 em 1929, subiu a 0,831 em 1930 e a 0,916 em 1931 apesar de ter descido a despesa por quilometro a 17.866\$00 em 1930 e 18.398\$00 em 1931.

A receita quilometrica é que sofreu porém grande quebra porque terminaram os transportes de consirução e a extensão da linha quasi duplicou, sendo necessarios alguns anos para que o trafego das regiões novamente servidas se acentue.

E' de esperar que já no exercicio corrente se dê melhoria consideravel de receitas que determine o regresso de avultados saldos de exploração.

Reproduzimos o seguinte elucidativo mapa das receitas e despesas de Africa.

	1931	1930
Quilometros explorados	1.347	1 347
Receita total	27.027 595\$31	28.937.127\$51
Despesa total	24.782.407\$61	24.066.518\$86
Receita anual por quilometro	20.065\$04	21.482\$65
Despesa anual por quilometro	18.398\$22	17.866\$75
Quilometros percorridos	982,153	970,060
Receita por trem quilometrico	27\$52	29\$83
Despesa por trem quilometraico	25\$23	24\$81
Coeficiente	0,916	0,831

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINARIAS		Totais
	Quantidades	Importâncias	
<b>Passageiros</b>			
1. <sup>a</sup> classe	5.868	733.51\$36	
2. <sup>a</sup> classe	46.547	1.275.064\$30	
Indigenas	185.154	986.734\$46	
Suplementares	3.000	239.434\$19	3.234.804\$51
<b>Grande velocidade</b>			
Bagagens	461.706	280.777\$35	
Mercadorias	2.079.198	449.021\$62	
Carruagens e gado	9.645	158.629\$74	
Diversos	—	37.861\$82,5	926.290\$53,5
<b>Pequena velocidade</b>			
Mercadorias	177.260.140	19.776.641\$05	
Carruagens e gado	144	58.073\$37	
Transportes de serviço	77.068.200	533.809\$97	
Materiais de construção (B. C. K.)	836.933	476.486\$16	
Diversos	—	631.471\$05	21.276.482\$10
<b>Receitas fora do Trafego</b>			
Aluguer de material circulante e portagem	—	56.762\$24	
Ponte-cais	—	645.238\$89,8	
Água	—	31.534\$97,7	
Telegramas	—	308.841\$03	
Armazenagens	—	29.426\$72	
Receitas hospitalares	—	113.161\$76	
Bilhetes de gare	—	5.968\$90	
Diversos	—	399.083\$84	1.590.018\$36,5

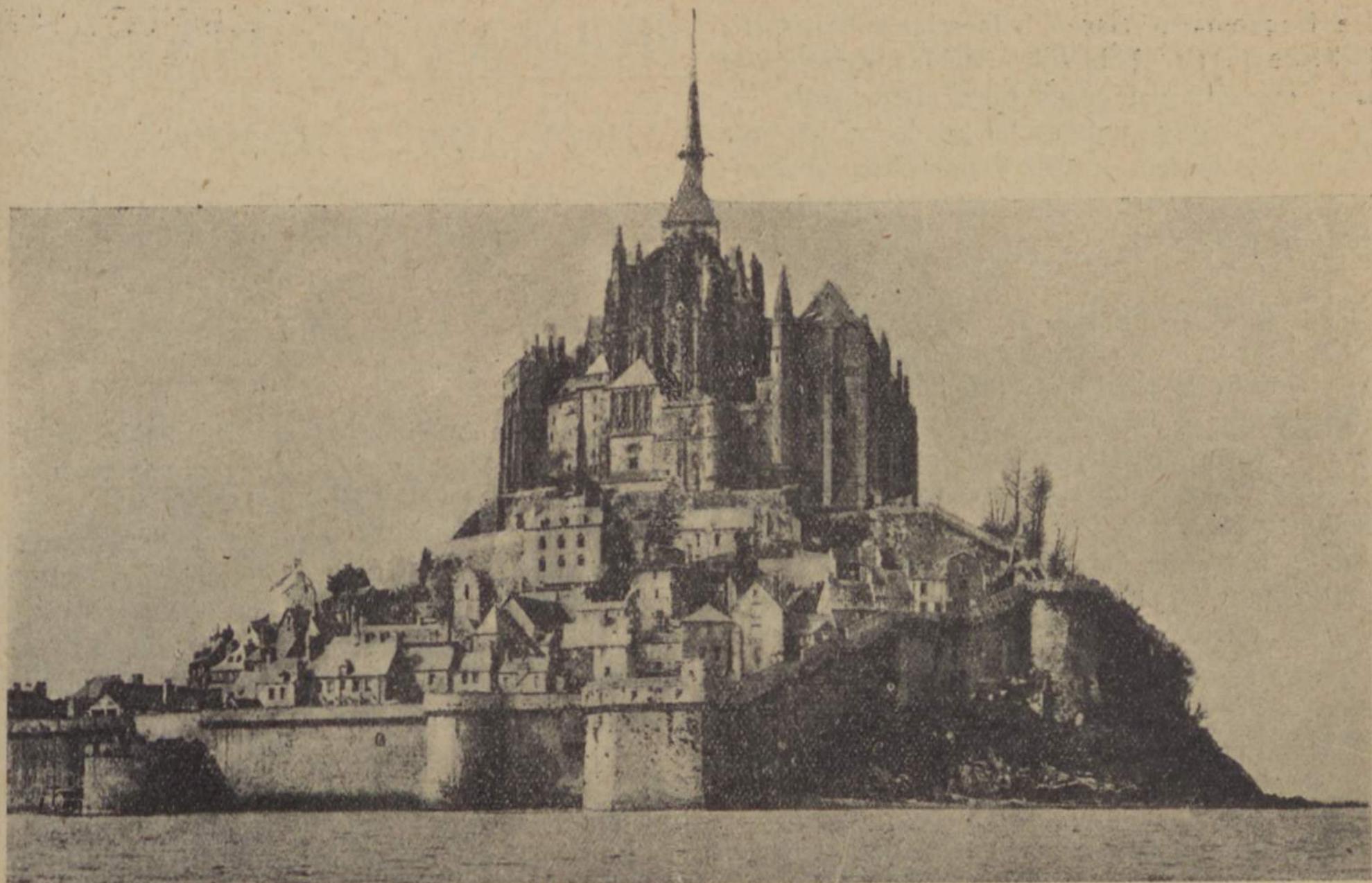
O numero de passageiros vai aumentando lentamente tendo-se elevado de 213.283 em 1929 a 237.599 em 1931, com diminuição de 20.385 em relação a 1930, mas com aumento consideravel de receita por causa de maiores percursos, pois tiveram de 1928 para 1931 um aumento de 1.043 contos.

A receita da venda de agua que chegou a 147 contos em 1926 diminuiu, sobretudo desde 1928 descendo a 31 contos em 1931.

A ponte-cais atingiu o maximo da receita de 547 contos

em 1927 desceu a 77 em 1930 para subir a 645 em 1931. A Conta de Ganhos e Perdas fecha com um prejuizo do ano de Libras 305.923-15-8.

Não terminou pois ainda o periodo de sacrificio imposto por um melhoramento de tal transcendencia e que dá logar a valiosissimos lucros indirectos para a região servida e para o Estado, devendo ser proclamada a benemerencia da rasgada iniciativa do sr. Robert Williams á qual se deve esse poderoso factor do fomento de Angola.



O MONTE SÃO MIGUEL – UMA DAS MARAVILHAS DO MUNDO

## CAMINHOS DE FERRO DA FRANÇA

PORTOS DE LIGAÇÃO: HAVRE—CHERBURGO  
— BOULOGNE—BORDEUS—MARSELHA

II

Por AUGUSTO FERREIRA GOMES

**O**Havre é um grande porto situado na rede dos Caminhos de Ferro do Estado, ligando Paris por comboios rápidos diários que fazem o trajecto em menos de três horas. Tanto á chegada como á saída dos vapores, comboios especiais se cruzam entre a gare marítima (junto ao caes) e Paris. O percurso é de 228 quilometros, passando por Rouen — a cidade museu, capital da Normandia — com as suas frondosas e verdes florestas e pelos pomares de macieiras que na primavera fulgem de flores; e depois Pont-de-l'Arche, Vernon, Mantes.

No Havre ha tambem um magnifico serviço de vapores que leva os viajantes a Honfleur e a Deauville — Trouville — a praia de mais categoria, a mais mundana de toda a costa normanda.

Fica Cherburgo na extremidade da peninsula de Cotentin, em plena Mancha. A ligação com Paris

(St. Lazare, Caminhos de Ferro do Estado) é feita por comboios rápidos e expressos, com carruagens-restaurantes. A viagem dura cinco horas, num trajecto de 371 quilometros. Atravessa a região normanda, no seu maior comprimento o que permite passar por cidades muito interessantes, celebres, algumas, por seus mosteiros, taes como: Bayeux, Caen, Lisieux, onde se realizam importantes peregrinações, e o Carmelo, o convento onde morreu e está enterrada Santa Terezinha do Menino Jesus.

Boulogne-sur-Mer está servida pela rede do Caminho de Ferro do Norte por numerosos comboios expressos e rápidos, estes com wagons restaurantes e carruagens «Pullman», de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes.

A pedido das companhias de navegação ha comboios especiais para conduzir os viajantes transatlanticos a Paris, ou vice-versa. Apesar da distancia ser de 255 quilometros o trajecto faz-se em 2 horas e 45 minutos. A linha ferrea atravessa a Picardia, passa por Etaples — muito proximo da tão conhe-

cida e frequentada estação balnearia de Touquet-Paris-Plage —, por Abbeville, Amiens, onde existe a maior catedral e de mais puro estilo gotico —, Clermont, Chantilly — universalmente conhecida pelo seu magnifico castelo, e Saint-Denis onde, no basílica, dormem em suas tumbas, reis, rainhas e princesas da França.

No sudoeste da França, no fim do estuário da Gironde onde termina o Garonne — caprichoso cortado por um canal aberto no seculo XVIII que une o Atlântico com o Mediterraneo —, Bordeus, cidade extensa, cortada de amplos boulevards (*cours*), é um porto de primeira classe e ao mesmo tempo um centro de turismo.

Está esta grande cidade servida pela rede dos Caminhos de Ferro de Orleans (P. O.) para as viagens para Paris, Lyon e Suissa; pela do «Midi» para Toulouse, Pirineus, Mediterraneo, Marselha e Italia; e pela rede do Estado para as lindas praias: Royan, La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, Pornic, etc..

O trajecto até Paris é de 588 kl.. De lindas paisagens passa-se pelos celebres vinhedos de Bordelais, e depois por Angouleme, Poitiers e Tours — centro da região dos castelos do Loire — seguindo-se Amboise, Blois e Orleans, cidades que merecem a atenção dos turistas por suas belezas naturaes e por sua documentação historica.

Ao sul da França, na rede do P. L. M., Marselha é a cidade mais antiga da França, fundada que foi por uma colónia fenicia, 600 anos antes da era cristã e que se tornou, em pouco tempo, um porto animado e prospero. Hoje é o porto de mais importancia em todo o Mediterraneo, rodeado de colinas altivas e severas em contraste com o brilho azul do céu.

A linha de Marselha a Paris é uma das mais atraentes da França. São 863 kilómetros. Atravessa a Provença — o clima hospitaleiro — e sobe pela margem esquerda do Rodano até Lyon, passando por essas notaveis cidades que possuem, em perfeito estado de conservação, monumentos da época romana e da Meia-Idade, tales como Arlés, Avignon, Orange, e muitas outras.

Depois atravessa o comboio a Bresse, a Borgonha — região da boa cosinha e dos afamados vinhos — e surgem novas cidades de arte, como Beaune e Dijon. E de repente aparece a região de Morvan, e depois Sens, com a sua magestosa catedral; e por fim Fontainebleu, cujos bosques e castelo evocam, ainda a recordação de varios reinados: Francisco I, Maria Antonieta e Napoleão.

## FIGURAS DO DIA

UMA JUSTA HOMENAGEM  
AO SR. DR. AUGUSTO D'ESAGUY



O Governo da Republica de Cuba, sob proposta da sua Legação em Lisboa, condecorou com a comenda da Ordem Nacional de Mérito «Carlos Manuel de Cespedes», a mais alta condecoração cubana, o ilustre clinico e escritor, Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, um dos espiritos mais brilhantes da nova geração. Quem conhece o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy sabe muito bem quando foi merecida esta alta homenagem do Governo cubano.

Augusto d'Esaguy é o amigo certo de todos os cubanos, o medico da Legação de Cuba em Lisboa, o companheiro de Antonio Irayzóz, diplomata e escritor cubano, e do Mayor General Enrique Loynaz del Castillo, gloria de Cuba, heroi da guerra da independencia, que durante dois anos honrou Portugal, representando dignamente Cuba entre nós.

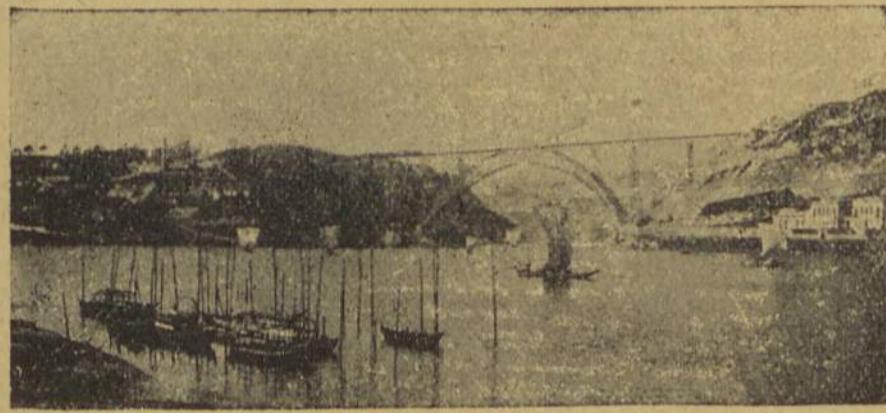
Todas as noticias que aparecem nos jornais de Lisboa, elogiando e defendendo Cuba se devem á amizade que Augusto d'Esaguy tem por esse pais distante, pela sua historia e cultura, pela ansia de liberdade, e democracia que revelou ao mundo a guerra da independencia, e pelo actual Encarregado de Negocios, Sr. Arturo Loynaz del Castillo, verdadeiro continuador da obra de aproximação entre ambas as Republicas, iniciada por Antonio Irayzóz, quando Ministro em Lisboa, e pelo Mayor General de Enrique Loynaz del Castillo a quem se deve a recente conclusão do tratado de Comercio e Navegação existente entre Portugal e a Republica de Cuba.

São conhecidos de todos os que se interessam pelas relações diplomáticas entre Portugal e as Republicas da America latina, os artigos escritos por Augusto d'Esaguy, defendendo uma maior aproximação intelectual e económica entre Portugal e Cuba, e o ambiente jornalistico por ele criado para a realização do Tratado de Comercio.

Augusto d'Esaguy é um sincero amigo de Cuba, um sincero amigo de todos os cubanos, e da Legação de Cuba em Lisboa, que ele frequenta desde que pela primeira vez foi ministro em Lisboa, o Comandante Miranda, hoje ministro na Belgica.

Por esse motivo achamos justissima a alta mercê que o governo de Cuba acaba de conferir ao Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, e por esse acontecimento sinceramente o felicitamos.

# UMA VIAGEM DE LISBOA AO PORTO HA 70 ANOS



O PORTO (antigo) - PONTE D. MARIA

Julio Cesar Machado, folhetinista de espirito vivo e interessante, tinha o habito e gosto das viagens. Enlevavam-no de tal maneira que, possuindo trez predios em Lisboa, viajou dois, segundo pitorescamente ele proprio dizia.

Intelligentissimo, manejava a pena com facilidade e brilho, tendo iniciado a carreira das letras muito novo, substituiu Lopes de Mendonça no folhetim semanal do jornal do seu tempo a *Revolução de Setembro*.

Deixou algumas obras de valor, tais como *Contos ao Luar*, *Scenas da Minha Terra*, *Recordações de Paris a Londres*, etc., quasi todas e principalmente estas, tendo como motivo a narração das suas viagens.

A sua maneira de escrever tornou os seus contos agradaveis pela leveza e originalidade da descripção e ainda porque em todos êles ha sempre uma nota alegre que bem dispõe o leitor.

Não pretendemos agora fazer o elogio do notável escriptor, falecido ha muito tão tragicamente, mas apenas uma referencia e transcripção de uns periodos de uma obra sua em que nos pinta com cores vivas o que era uma viagem de Lisboa ao Porto, na sua mocidade.

Aos nossos estimados leitores deixamos os comentarios que possa sugerir-lhes, o que seria uma viagem de 25 horas e que hoje se faz em seis horas aproximadamente.

Posto isto damos a palavra a Cesar Machado que irá por uns breves momentos deliciar-nos com a sua prosa:

A viagem principiou por um episodio ultra-comico...

Sei o respeito que que se deve guardar ao leitor, á leitora ainda mais, e hesito gravemente antes de o referir...

— Que dizem? Mas depois...

Emfim, ahi vae.

Havia grande vento no dia da partida, o mar devia estar bravo, eu enjôo desastradamente, sahimos ás quatro horas e meia, o vapor era o mais roncero da companhia: tudo isto fez-me fugir o apetite; e, instando Silva Pereira para que eu não embarcasse sem jantar, o unico prato que, de algum modo, pouse sorrir-me, de todos que vieram á mesa, foi um meu predilecto desde creança, feijões encarnados com azeite, vinagre, cebola, salsa e pimenta.

— Pois cóme d'isso! — dizia Silva Pereira.

— Coma d'isso, senhor! — dizia a criada.

— Como d'isso, sim! — disse eu.

Comi d'isso e fui para o vapor. O pouco sol que ainda se avistava ao longe tinha ares de uma ironia: as vagas principiavam a cobrir o barco de vez em quando, o vento gemia e apostrophava, principiei a bocejar como quem cahe de somno, esfregava os olhos, firmava os pés, e dirigia ao homem do leme perguntas importunas; se o mar iria a peor, se á meia noite o vento augmentaria ou diminuiria... Depois, não me dando resposta senão com encolher os hombros, esse homem disciplinado, voltei-me para o capitão; ia dizer-lhe alguma coisa, que elle parecia realmente disposto a ouvir, mas sentei-me, vi as ondas acommetterem o vapor, atirarem-o de bom bordo a estibordo; com a primeira refrega de norte rijo nas alturas do Cabo da Roca senti as ancas do enjôo, uma onda cobriu o vapor e alagou a tolda, gritaram-me que voltasse o rosto para o vento, que me encostasse ao parapeito, o capitão quiz amparar-me para eu descer ao beliche, mas... — *troppo tarde!* e as cascas dos feijões, á luz indecisa do cahir do dia, figuraram-se-lhe sangue...

— Sangue! — disse o capitão quasi commovido.

Logo o então barão de Magalhães, e hoje conde d'este titulo, se approximou de mim com o maior interesse, e, elle de um lado, do outro Carlos Cyrillo Machado, antigo deputado, cavalheiro por extremo amavel, ponderarem n'um commovente colloquio com o capitão, quanto acerbo deveria ser meu sofrimento para que o sangue irrompesse em golfadas de tão phenomenal pujança.

O vapor, que devera chegar ao Porto das oito para as nove horas da manhã, avistou a barra ás cinco horas da tarde. Tivemos vinte e cinco horas de viagem, e mercê dos feijões encarnados, todos os passageiros se interessaram por mim vivamente, fui o alvo das attenções no momento de subir á tolda, e os passageiros fizeram-me a fineza de não observarem tanto, ao avistar terra, as margens do Furadouro, da Costa de Espinho e do Senhor da Pedra, como a minha physionomia. Pareciam ter mais desejo de vêr a minha lingua, do que a lingua de areia do Cabedêlo que fecha a barra; e, em vez de mostrarem uns aos outros a Foz, que ficava em frente, tudo era mostrarem-me a mim.

— Aquelle é o do sangue!

— Lá está o do sangue!

— O do sangue.....

Tudo isto me preparou um desembarque glorioso...

Embora haja protestos contra os serviços ferroviarios portugueses, parece vir a talhe de foice lembrar que, apesar de maus, como dizem, são bem melhores do que os transportes usados naquele tempo no Porto, ou noutro qualquer ponto do Paiz.

Ha viciosos da má lingua.

Para esses, talvez, não fosse mau arranjar uma Nova Empresa, de Transportes á Antiga Portuguesa.

Era tão comodo!!! Tão comodo que sentimos o desejo de retrogadar—de vivermos os dias felizes em que as viagens se faziam, mas os ossos é que pagavam.



Greiha (1.ª fase)

A firma Cabrita & Santos, industriais metalurgicos, estabelecidos no Barreiro acabam de inventar e fabricar uns fornos metalicos, bem aperfeiçoados, de maneira a fazer a rapida elaboração do carvão vegetal.

A importante firma desejando fazer uma demonstração dos referidos fornos vai convidar a imprensa de Lisboa, tendo já convidado os Srs. Ministros do Comercio e da Agricultura que gentilmente vão ao Barreiro assistir as experiencias do invento dos denodados portugueses.

A seguir damos uma descrição dos referidos fornos:

O forno «Triunfo» compõe-se de trez partes distintas ou sejam: Corpo Inferior, Superior e Tampa. Além d'estas partes, tem mais 4 tubos de aspiração e 4 de escape.

Os Corpos assentam uns sobre os outros sem necessidade de pernes ou parafusos, o que torna estes fornos bastante simples e de facil montagem, necessitando apenas de algans punhados de terra para os vedar convenientemente.

Para o seu transporte bastam 2 homens que o poderão fazer á mão ou com 4 paus em forma de padiola, colocando-os assim com relativa facilidade junto das pilhas de lenha ou ainda onde o corte de lenhas o exija.

A forma conica do forno «Triunfo» permite colocar a lenha sem que seja preciso este estar montado, oferecendo por isso uma dupla vantagem: a dos operarios poderem trabalhar livremente na empilhação da lenha e a de não ser preciso aguardar o seu arrefecimento para se proceder a nova enfora, evitando assim a perca de tempo.

Para se proceder ao inicio da enfora, começa-se por colocar no solo em forma de estrela toros com 12 a 15 cm. de grosso deixando as pontas sobressaiidas do circulo formado pelo Corpo Inferior, a fim de que este se possa apoiar e se não os houver com aquela dimensão, colocar-se-hão 3 ou 4 sobrepostos para atingir aquela altura.

De seguida, com lenha miuda proceder-se-ha á formação d'uma esteira ou grelha sobre os referidos toros, sendo muito importante que esta fique distanciada do solo 12 a 15 cm.

Então, faz-se a chaminé que deverá ter 20 a 25 cm.

# F A B R

## C A R V Ã O

### E M F O R N O

de largo pelo menos, com lenha miuda e empilha se a lenha conforme se usa nos fornos de terra.

Assim que a lenha esteja empilhada, coloca-se o Corpo Inferior que deverá ficar ao nível da esteira ou grelha.

O Corpo Superior colocar-se-ha então sobre o inferior de forma a que o aro de cantoneira assente no canal que este tem na parte exterior.

Os 4 tubos destinados á aspiração, colocam-se na parte inferior da esteira na perpendicular do diametro do forno e os de escape no espaço deixado entre eles e na mesma disposição adotada.

Um dos tubos de escape terá um feitio especial que neutralisará a acção do vento quando este esteja forte, e será colocado do lado d'onde este sopre, fazendo com que os fumos saiam normalmente e a carbonisação se torne mais regular.

Quando a lenha seja verde, aos tubos de escape dever-se-ha adicionar outros da altura de 50 cm. para dar mais saida aos fumos, evitando assim que se prolongue a carbonisação.

Depois da colocação dos tubos, véda-se o forno, pondo terra em redor da base, ficando em seguida pronto a funcionar.

Para se proceder ao acendimento da fornada deita-se uma pá de brasas pela chaminé, processo que se usa para os fornos de terra.



O empilhar da lenha (2.ª fase)

# CAÇĀO VEGETAL METALICOS

O ar que entra pelos 4 tubos de aspiração faz com que o fogo suba imediatamente pela chaminé central, tapando-se então esta com ramos miudos e em seguida com a Tampa, havendo o cuidado de deixar o orifício central aberto durante alguns momentos.

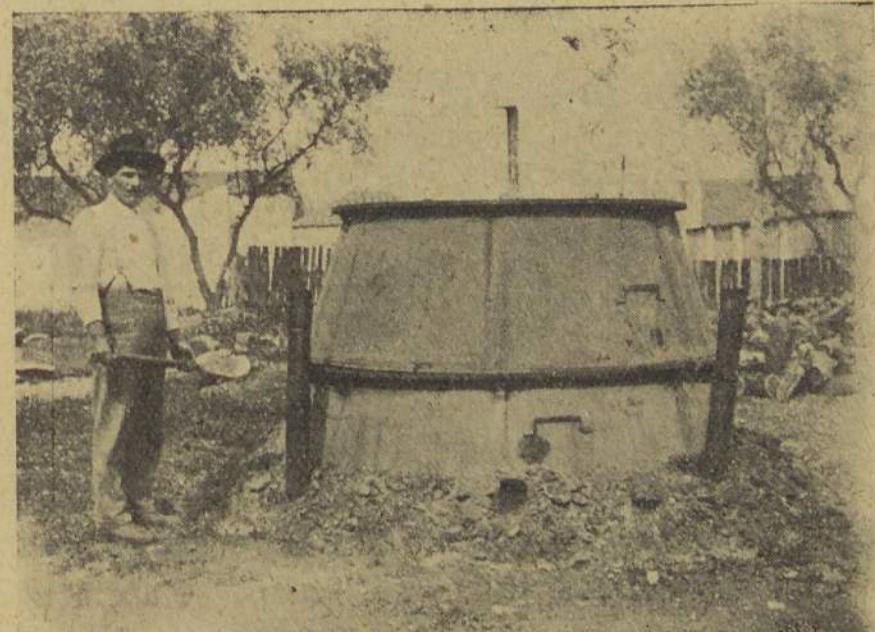
Assim que a pilha esteja bem acesa, tapa-se o orifício central e véda-se com terra e bem assim os canaes exteriores, o que faz com que os fumos não possam sair pela parte superior do forno e sim atravessem a esteira onde assenta a lenha, e saiam pelos 4 tubos de escape.

Desde este momento não necessita de mais atenção até findar a cosimenta, que se conhece quando o fogo aparece nos 4 tubos de aspiração, sendo este indicio, sintoma de que a carbonisação terminou, pois o fogo invadiu a parte baixa do forno.

Retiram-se então os tubos, tapam-se os orifícios deixados por estes, com terra, o que faz com que o forno se apague e vá resfriando gradualmente, por estar completamente tapado.

A carbonisação dura 20 a 24 horas e o resfriamento 6 a 7, levando todas as operações juntas, cerca de 48 horas, ex:

Acendendo-se o forno no fim do dia, o carvão encontrar-se-ha fabricado ao fim da tarde do dia seguinte, a noite que segue é para resfriar, e na manhã do dia seguinte desenforna-se e pesa-se, estando na tarde do



Em preparação para confecção do carvão (4.ª fase)

mesmo dia pronto a funcionar com nova pilha, prefazendo assim pouco mais ou menos o tempo acima referido. A tiragem indirecta nos fornos tem bastantes vantagens:

1.º — Temperatura mais igual no forno e combustão mais regular.

O fumo envolvido na pilha da lenha, estabelece uma temperatura mais uniforme em todo o forno, sendo a diferença de temperatura entre o centro e a parte exterior muito menor do que a que se encontra nos fornos de tiragem directa fazendo com que a combustão seja mais normal, evitando assim que a lenha se transforme em cinzas.

2.º — Aproveitamento do calor dos fumos para aquecimento do ar.

Seguindo as indicações dadas para a colocação da lenha e montagem do forno, nota-se que existe na parte inferior do mesmo uma camara fechada com 12 a 15 cm. d'altura.

N'esta camara onde são colocados os 4 tubos de aspiração e os 4 de escape, o ar aspirado aquece-se com o contacto do fumo acumulado na referida camara, o que evita a perca de carvão, pois que seria necessário uma maior combustão para prefazer a diferença de temperatura. 3.º — Regulação automática da combustão.

A maior vantagem que existe no funcionamento dos fornos é a regulação automática da combustão, pois que quando esta é muito activa e a quantidade de fumos é muito grande, os tubos de escape não dão vasão, saindo pelos de aspiração o que faz diminuir a entrada d'ar e por conseguinte, automaticamente a referida combustão é diminuida.

As dimensões adoptadas para os tubos d'aspiração e escape estão calculadas para que a carbonisação dure 20 a 24 horas.

A grande facilidade de transporte dos fornos «Triunfo», a rapidez com que se montam e desmontam, a possibilidade que existe em se colocar a lenha em pilha, sem que seja preciso este estar montado, faz com que se obtenha um rendimento grande, visto serem necessários só 2 homens para trabalhar com 8 fornos.

Estes enfornam, ensacam e pesam o carvão. A produção calculada para cada forno é de 400 a 450 kg.



Empilhação de lenha (3.ª fase)

## NOTAS DE VIAGEM

DA AÇÃO DA MULHER FRANCEZA  
EM MARROCOS

Por JOSÉ D'ESAGUY

MARROCOS é um país novo, onde o papel da mulher a desenvolver entre os árabes, é dos mais importantes. A França conquista a mulher árabe pelo coração. Para isto emprega a mulher francesa, a sábia, a ilustrada, porque ela é a única capaz de penetrar nos lares mouros, cujo acesso aos homens está completamente vedado. No estado actual dos costumes árabes, é absolutamente impossível ao médico europeu entrar nos lares onde haja mulheres. Estas portanto, são entregues aos cuidados de bruxas e matronas... quando doentes.

Tão somente uma médica poderá assistir a uma moura, e portanto fazer prevalecer os nossos métodos de higiene. Isto mesmo é difícil: a moura desconfia sempre dum ofício feminino... sobretudo se é médica, pois não julgam capaz o sexo feminino de poder conseguir essas posições. No entanto, se a médica consegue dar consulta, ser chamada, deve contentar-se de tratar tão somente de entrada, uma escrava doente, por experiência. A escuta faz rir o mulherio duma casa árabe: os criados, as escravas, toda essa gente que se reúne em volta da doente... Mas, prontamente, a confiança nasce em presença dos resultados; e então, para outra vez, já a médica será chamada para a mãe, para uma irmã, e por fim, para a própria favorita do rei.

Fica portanto obtido o resultado. É a vitória da mulher francesa, conseguida pela ciência e pela tática da sua alma feminina.

O papel portanto a desempenhar é imenso. Não é de simples médica.

A conquista dos espíritos será possível à França desde que consiga um ambiente favorável, e firme, preparado pelas suas mulheres de extraordinárias qualidades. A evolução matemática de Marrocos será feita pela mulher. Será pela influência da mulher francesa sobre a mulher árabe que a França poderá ganhar a confiança e a amizade indispensáveis para trabalhar na obra geral da assistência indígena.

Quando Marrakech foi conquistada, a doutora Legey, vinda a Marrocos em 1910 em missão especial, jogou admiravelmente o papel de apóstolo da higiene. Criou em Marrakech um centro de assistência médica gratuita visando sobretudo as mulheres e as crianças. Depois, sucessivamente, um dispensário, uma maternidade indígena, uma gota de leite. E, após vinte anos, ela trata ainda e aconselha toda esta gente indígena cujo estado sanitário é muito precário.

Depois, em Rabat, sob a inspiração de Ben Cha-

brit, director do Instituto Franco-Mussulmano em Paris, o qual tem uma cultura metade francesa, e metade mussulmana, que lhe permitiu conhecer a alma mussulmana, assim como as necessidades, foi criado em marrocos postos de enfermeiras visitantes, que são um modelo de organização. Não é necessário começar com grandes programas, mas sim por pequenos detalhes que inspirem confiança.

Assim introduz-se a higiene nas escolas árabes (limpeza, desinfecção, aeração) e a constante inspecção à vigia médica sob o ponto de vista, tinhos, trachoma, sifilis e tuberculose.

Esta obra de higiene não esquece o curso de puericultura às raparigas que mais tarde poderiam lutar contra erros devido a certas ignorâncias...

A enfermeira visitante não se limita a visitar as crianças nas escolas. Se ela está doente, é hospitalizada, ou então visita-a na sua própria casa. Da criança a solicitude estende-se a outras doentes, e a enfermeira visitante por fim admitida, no seio da família, pratica uma inovação adentro da família tão extraordinária que tem feito de decrescer a mortalidade infantil muito desastrosa nos países quentes.

A obra feminina em Marrocos, será longa, muitas vezes fatigante, mas nunca monotonía. Qual será a mulher francesa que não se sentirá orgulhosa quando uma velha «Cherifia» lhe diz: tu estás dentro do meu coração porque os marabuts te protegem... «Ou, quando uma criança responde à mãe que lhe faz uma pergunta sobre higiene: «A Tubiba (médica) é «roumi» (porque usa chapéu) mas o seu coração é musulmano porque sempre nos visita e aconselha, e gosta muito de mim...»

Madame Lucien Saint que na Tunísia ocupou de obras femininas a par do Residente Geral, preocupou-se logo que chegou a Marrocos de estimular a actividade da mulher francesa todos os pontos de vista.

Acaba pois a referida Senhora de fundar em Fez, a grande cidade santa do Islam, «uma maternidade que situada entre a cidade indígena e a moderna (Fez Nouvelle) será o ponto de união entre os indígenas e a população europeia.

A ação da mulher francesa em Marrocos é pois simplesmente admirável em todos os aspectos, por quanto a civilização foi levada a toda a parte, embora, no aspecto abusivo introduzisse a vulgaríssima moral francesa. Mas assim mesmo isto era inevitável...

E' para desejar que as estudantes em medicina, as raparigas que desejem exercer uma ação útil se instalem em Marrocos. Deste modo farão obra de mulher e de francesas, num país prodigiosamente interessante, onde a sua iniciativa terá um campo de ação ilimitado.

Prontamente aprenderão o árabe. E a vida intensa e activa, poderão enriquecer-as sem dúvida, no campo material e intelectual...

# ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

## INICIATIVAS MODERNAS

**O**S comboios de recreio — os «trains de plaisir» — não estavam ainda lançados, a valer, no nosso meio.

Em França, por exemplo, os comboios de recreio, assim como os de férias tem uma grande organização. Estes ultimos, há que notar, são uma completa e bem deliniada expressão, que marcam pelo cuidado que lhes merece todos os que tem que sair de Paris, passar as férias, e não podem gastar muito dinheiro. São os comboios «Bonnet» nome de celebre auvergnat que um dia se lembrou de os iniciar, só com terceiras classes — como ainda hoje são compostos — para que os seus patrícios pudessem, a preços reduzidos, passar o verão na terra natal.

Hoje ha «trains Bonnet» para todas as partes da França.

A iniciativa da C. P. merece todos os elogios. Os «comboios-misterio» são um empreendimento simpático e moderno que deve ser bem acolhido — o exito do primeiro é já uma prova — porque representa o esforço de uma organização ao mesmo tempo que traz, para os viajantes, essa nota curiosa, cheia de emoção, que é viajar com destino ignorado.

Muita gente não viaja, não sae aos sábados de Lisboa, porque não sabe para onde ir. E perde tempo e energia buscando nos recantos da memoria um itinerario que nunca encontra; — este «porque não», outro também «porque não» e todos porque...

... Porque, em geral, as coisas combinadas, especialmente os passeios, nunca dão bom resultado.

Ora os «comboios-misterio» resolvem o problema da inesolução. Nada mais simples: Um bilhete que elimina preocupações, O turista já sabe que tem viagem em sábado e domingo, que vai ver teras interessantes, monumentos, que tem as suas despesas incluidas no bilhete e que — terá uma sensação nova, rodando para um destino ignorado.

Na vida um pouco de misterio, um pouco de incognito, só faz bem aos nervos. A esses nervos destemperados pelo trabalho da cidade, pela luta dia a dia que amolece as energias. Ora uma viagem, assim, no «comboio misterio» tem para as pessoas crescentes o mesmo sentido do que uma surpresa para os meados.

É uma maneira nova de fazer turismo, não o turismo à inglesa, mecanico, estylo «guide Jeanne», de bonecas e mulheres em fila — nos museus ou nas praias, nos teatros ou nas montanhas — mas que já sabem de ante-mão o que vão ver, os locais, as igrejas, os hoteis; emfim, o turismo Taylorizado, sem surpresas.

Os «comboios-misterio», alem de serem modernos como espirito e empreendimento, estão certos com a nosa época em que, de facto se vive num ritmo mais ou menos febril, mais ou menos dinamico.

Todos tem necessidade — desde o empregado comercial ao banqueiro; do artista ao operario — todos tem necessidade de um pouco de novidade, de um todo nada de diferente no curso da vida. Isto nos espectaculos, nas refeições e nas viagens.

Viu a C. P. com rara inteligencia este fenomeno da nossa época. E num rasgo lucido organizou os «comboios-misterio»!

É este o seu melhor elogio. O estarem certos, indentificados como momento presente.

E o melhor comentario, o palpavel, o verdadeiro, é feito pelo publico que acolheu tal empreendimento com um aberto sorriso de satisfação, nos «guichets» da C. P.

## OS OPERARIOS NA RUSSIA

**C**Á estamos a dar novidades dos camaradas comunistas que agora se estão aproveitando da crise que atravessa o Congo Belga para, juntamente com a secção colonial do partido comunista, espalharem ali o seu vasto plano de «progresso» do mesmo país comunista.

Moscovo tem enviado nos ultimos anos, armamento moderno para o Congo e dado as suas instruções, ao mesmo tempo que lhes são fornecidos relatorios circunstanciados do movimento diario comunista e acção dos seus adeptos tanto nos serviços belgas como nos portugueses que tanto lhes interessa, com licença dos vizinhos espanhais.

Os «progressos» na Russia são tantos que não podemos deixar de registar aqui algumas notas interessantes do «delicioso» país.

\* \* \*

Acusados de manifestações anti-comunistas o Tribunal suprêmo de Odessa condenou á morte dois operarios.

A Russia, deve dizer-se, em *boa verdade* é um paraíso!...

\* \* \*

Numa fabrica de maquinaria agrícola, segundo as ultimas informações das agencias telegraficas, alguem afixou um cartaz intitulado: — «Como vivem os operarios na Inglaterra». — e só pelo facto dos operarios tentarem impedir que o secretario da célula comunista o arrancasse as tropas da G. P. T. fizeram fogo de barragem sobre eles.

Não há duvida: a Russia dá lições ao mundo!

\* \* \*

Segundo *Le Journal*, por informação proveniente de Leninegrado, durante um espectáculo no teatro maior de Saratow, foram lançadas da galeria um elevado numero de proclamações convidando á luta contra o despotismo de Staline. As proclamações eram assinadas por *Um grupo de antigos operarios comunistas*.

Que lindo que isto tudo é!

\* \* \*

Por informações telegraficas, sabe-se em Portugal que a G. P. U. — sinistra organização de espionagem interna e externa da Russia Soviética — tem procedido, recentemente, a prisões de inumeros operarios comunistas, pela descoverta, Leninegrado, dum novo agrupamento de operarios da oposição.

E tudo porque?

Porque os operarios das docas de Baku, não tendo recebido com pontualidade os seus salarios manifestaram publicamente o seu desagrado. E a G. P. U. contentou os patrícios dispersando-os a tiro. Resultado: ha 13 gravemente feridos e 2 mortos.

Como se verifica *não há nada no Paraíso Soviético*. O socêgo é absoluto...

\* \* \*

Lêr para meditar.

Informações provenientes de Lawou dizem que toda a população da aldeia de Turbeszono, na Ucrânia Soviética, composta em cerca de quatro mil pessoas, foi massacrada por uma expedição da G. P. U., em virtude daquelas se terem recusado a entregar o excedente da colheita.

Pasmaj, leitores:

A aldeia foi incendiada e quasi todos os habitantes passados pelas armas.

Um verdadeiro regimem de ferro... e fogo!

Decididamente a Russia vermelha tem que mudar de cor, talvez, por motivo dos japoneses serem mongólicos... de raça!

A «RAINHA»

Cá chegou a excelsa «Rainha» que os jornaes engraxaram, com reclames pagos, dos pés á cabeça publicando gravuras que não ocupavam a primeira pagina naturalmente por falta de numerario.

Que coisa vergonhosa foi a passagem da menina, com ar de arruinada a passar pelas ruas centraes, seguida de archiros e de uma filarmonica a tocar o Ri-pi-pi-pi-pi.

E a familia a consentir no reclame em forma ao Parque Mayer e aos empresarios, que estão no seu papel de ganhar o dinheirinho.

Que modernismo de gente.

Necessitamos saber é o dia em que a «Rainha» fará reclame a uma nova praia de jogo para largarem em corrida desenfreada os «bajojos» que teem a mania que são bonitos.

Que tristes!

D. BOMBA

ÉS aqui um nome proprio duma menina que teve a fatalidade de ter uns pais matias que a batisaram com um nome tão bonito.

Aparecem no Registo Civil patéticas pessoas que, sem escrupulos ou estupidez registam os filhos, ou futuros afilhados, com nomes que são verdadeiramente fantasticos.

Que dirá mais tarde a D. Bomba, depois de educada e polida, de seus pais ou padrinhos?

Quem sabe se qualquer dos pais era filho dalguma Bomba?

Tambem conhecemos a D. Alsacia Lorena e as três irmãs de Grandola: Liberdade, Egualdade e Fraternidade.

Não conhecemos é o sr. Lenine, registado ha anos, mas temos a impressão que deve ter vindo já de péra e capaz de bater no pai por lhe ter posto um nome russo tão bonito.

Por que razão consentiu o Registo Civil que se registasse o nome de Lenine e não o de Joffre e Charles, como alguns pais queriam?

Não concordaríamos nós nem com um nem com outro, mas entendemos que desde què o Lenine se registou, podiam os outros fazer companhia nos livros do Registo Civil.

E para quê, nomes estrangeiros se nós temos nomes portugueses tão bonitos.

E é patriótico...

«HEROIS DA GUERRA»

A PESAR de já passados 15 anos, os que nela tomaram parte vão ouvindo coisas misteriosas, que ainda lhes causam pavor.

Um destes dias, contava-nos um amigo, a historia de um rapaz que vive hoje muito desafogadamente e que gosa, em certa terra, duma influencia bastante larga. E esse amigo, é comandante dos Bombeiros Voluntarios.

E começou:

O Fulano, calcule que veio a guerra e foi obrigado a marchar para França.

Depois de ter feito, quasi um comicio de propaganda, partiu para o «front», e um mez depois apresentou-se em casa da família, todo rôto e esfarrapado, dizendo ter fugido das linhas, horrorizado com aquilo, e vindo a pé desde o «front», fez a viagem em 30 dias.

O pai do esbelto rapaz correu com ele para (?) e ali se conservou até finalizar a guerra.

Veio uma anistia e S. Ex.<sup>a</sup> apareceu, não sei se como combatente, a fazer figura e contando a sua odisseia que realmente é grande e conseguiu não ser passado pelas armas.

Talvez tivesse copiado a aventura a uma pessoa que a fugir para Paris foi condecorado com a Cruz de Guerra.

Então não ha mais comendas?

DESASTRES DO AUTOMOBILISMO

O mez findo foi realmente fertil em desastres causados pelo automobilismo e muito principalmente pela camionagem que em carreira desenfreada atropela e mata tudo quanto lhes aparece pela frente.

O serviço de camionagem para transporte de passageiros tem sofrido uma baixa terrivel em virtude dos constantes desastres que se sucedem uns apòs outros!

Com o serviço de transporte de passageiros nas camionetas da Ericeira, depois do formidavel desastre que resultou algumas mortes de passageiros, dão-se casos interessantes, por serem varios os concorrentes, que chegam a chamar os passageiros que estão ás janelas para os transportar a Lisboa por uma bagatela, simplesmente para prejudicarem outra Empresa.

Ha dias notámos a forte rivalidade que exisie entre duas Empresas de Camionagem.

Uma faz o preço para o passageiro de 40 kilometros, 2\$50, e a outra para arreliar a primeira, faz o preço dos mesmos 40 kilometros, 1\$50. Depois, como passam em sitio determinado a uma hora certa, não parando e roubando os passageiros um ao outro, chamando os «chauffeurs» o «fazer a barba». E passam ora um ora outro á frente sem se lembrar da responsabilidade que tem dos passageiros que levam e que estão sempre habilitados a descer um vale de 100 ou 200 metros de altura com grande facilidade.

Um jornal que ahi aparece chamado o *Professional do Volante* em vez de aconselhar os «chauffeurs» à greve, a protestos e outras coisas mais, porque não aconselha essa rapaziada dos volantes a ter mais cuidado com as vidas alheias?

Decididamente teem que tomar outro caminho, porque o que levam nada deixa.

Disse a imprensa que havia sido pedido, e muito bem, ao sr. Ministro do Comercio, por meio de uma representação a criação de escolas oficiaes de conductores de automoveis, caso contrario como diz os *Ridiculos*, com muita graça, não deixaria de ser interessante mandar alargar os cemiterios.

Um dos problemas que é hoje o mais grave de resolver é sem duvida o que aflige todos os paises do perigo dos automoveis, devido ao elevado numero de desastres que se dão nas ruas.

Nos Estados Unidos as estatisticas dos desastres devidos a automoveis, durante os dois primeiros meses do ano corrente, acusam um aumento de doze por cento sobre os registrados em igual periodo do ano passado.

Assim em Janeiro e Fevereiro deste ano, foram mortas por automoveis quatro mil e oitocentas pessoas.

Parece que o congresso nacional de segurança se vai ocupar do assunto para resolver tão grave problema.

REINAÇÃO

HOUVE a semana da flôr, depois a semana do telefone, a seguir a semana da luz, depois a semana da couve e agora a semana da reinação.

Diz um jornal francez que este ano os Reis vão reinar.

Os partidarios dos Habsburgos organisaram-se em batalhões e vão pôr o Kaiser a reinar; os hespanhois se as coisas assim continuam põem o D. Afonso outra vez a reinar. Os portugueses daqui a uns anos teem cá um Rei. E pronto, de seguida vão as outras Nações e voltam novamente todas a reinar com a gente.

E' claro. Isto de monarcas deixam sempre familia... E não é para extranhar que, mais dia menos dia, não haja também um Rei em Portugal!

## Viagens e transportes

## Alterações ao horário dos comboios da C. P.

A partir de 1 de Julho é modificado o horário dos comboios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como a seguir se indica:

Os comboios «tramways» n.ºs 1.553 e 1552 passam a sair de Lisboa-Rossio e Sintra, respectivamente ás 23,20 e 23,58. Linha do Norte e ramais de Tomar e Figueira da Foz:

Comboio n.º 24 («omnibus»)—Partida do Porto ás 10,54, chegada a Alfarelos ás 15,17. Dá ligação para Coimbra e Figueira da Foz.

Comboio de mercadorias n.º 2.104—Partida de Alfarelos ás 13,55; chegada a Entroncamento ás 21,40. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe.

Comboio n.º 245 (misto)—Partida da Figueira da Foz ás 15,58; chegada a Alfarelos ás 16,45.

Comboio n.º 566 (misto)—Partida de Tomar ás 21,10, chegada a Entroncamento ás 22 horas. E' suprimido o serviço de passageiros em 1.ª e 2.ª classes no comboio n.º 2.101.

## «Tramways»:

Entre Lisboa e Sacavém—Comboio n.º 1434—Partida de Sacavém ás 0,31; chegada a Lisboa-Rossio á 1 hora.

Entre Coimbra e Figueira da Foz—O comboio n.º 13/24 sai de Coimbra ás 14,32, chegando á Figueira da Foz ás 16,15.

O comboio n.º 245/3/81 parte da Figueira da Foz ás 15,58, sendo a chegada a Coimbra ás 18 horas.

Entre Aveiro e Porto—Comboio n.º 24—Partida do Porto ás 10,54, chegada a Aveiro ás 12,56.

O comboio n.º 1530 sai do Porto ás 19,31, sendo a chegada a Espinho ás 20,16.

## Linha da Beira Baixa:

O comboio n.º 2.147 parte do Entroncamento ás 14,25, chegando a Abrantes ás 15,16. Passa a ter paragem no apeadeiro de Santa Margarida.

O comboio n.º 164/166 parte de Abrantes ás 21,19 e chega a Lisboa-Rossio ás 0,20.

## Linha de Leste:

Comboio n.º 166—Partida de Abrantes ás 21,19; chegada a Lisboa-Rossio ás 0,20.

## O Caminho de Ferro e a Camionagem

A partir do dia 1 de Julho, entra em vigor o serviço combinado entre os Diversos Despachos Centrais das Empresas de Camionagem e os Caminhos de Ferro da Beira Alta, Companhia Portugueza, Companhia Nacional, Sociedade «Estoril» e Caminho de Ferro Mineiro do Lena, podendo portanto o público, a partir dessa data, comprar bilhetes directos e despachar, também directamente, bagagens, pequenos volumes e mercadorias em grande e pequena velocidade de um para outro Despacho Central e destes para as estações do Caminho de Ferro, ou vice-versa.

Este novo serviço, há bastante tempo ansiadamente esperado pelo público, vai contribuir poderosamente para um maior desenvolvimento da região da Beira Alta, a qual, além de ser já servida por bons comboios, ficará agora ligada com todos os centros do País pelos Despachos Centrais que funcionam nas vilas de Tábua, Oliveira do Hospital, Ceia, Gouveia, Fornos, Celorico e Trancoso, os quais dispõem de explendidas camionetas, que oferecem ao público todas as comodidades.

## HA QUARENTA ANOS

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

## Monopolio da viação

Na impossibilidade de deixar de reconhecer que tudo que a imprensa e a opinião pública tem dito, honestamente reprovando o contracto entre a camara e a Companhia Carris, é pura e simplesmente *vox clamantes in deserto*, limitamo-nos a dar na íntegra o edital que põe a chancela oficial neste negócio:

José Joaquim da Silva Amado, do conselho de Sua Majestade, e vice-presidente da camara municipal de Lisboa.

Faço saber que a comissão municipal d'esta camara manda publicar o seguinte:

## Postura

Aos 27 dias do mês de junho do anno de 1892, na cidade de Lisboa, a comissão municipal, em sessão ordinária:

Considerando que, por deliberação de 7 de abril do corrente anno, a camara aprovou o contrato provisório celebrado por escritura de 4 do dito mês com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa; e por deliberação de 9 do corrente mês a mesma comissão, nos termos da condição 9.ª do citado contrato, aprovou, de acordo com a companhia, as respectivas tabellas das tarifas e dos horários para o serviço do público;

Considerando que as citadas deliberações de 7 de abril e de 9 do corrente mês, se tornaram definitivas; visto que o governo, por despacho do ministerio do reino de 25 também do corrente mês, transmittido em ofício do governo civil do distrito, da mesma data, declarou não usar do direito de suspensão, nos termos do artigo 19.º e § 1.º do decreto de 26 de setembro ultimo;

Considerando, finalmente, que, por deliberação e escritura da presente data, a comissão municipal tornou definitivo o mencionado contrato provisório, e que pela condição 1.ª d'elle, salvo as exceções do § único da mesma condição, a camara imporá a taxa anual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em commun com a faculdade de parar na via pública para receber ou deixar passageiros.

N'estes termos, pois, em nome da camara, resolve adoptar e publicar desde já a postura que segue:

Artigo 1.º É imposta a taxa anual de 500\$000 réis sobre carro que explorar a industria de viação de transportes em commun com a faculdade de parar na via pública para receber ou deixar passageiros.

§ único. São exceptuadas da disposição d'este artigo as empresas de viação que actualmente tenham contrato especial com a camara.

Art. 2.º Fica por esta fórmula alterada a tabella n.º 7 do artigo 1.º da postura de 11 de agosto de 1890, publicada por edital de 20 do mesmo mês.

Art. 3.º A presente postura começará a ter execução três dias depois de publicada na fórmula do estylo.

E para que possa produzir os devidos efeitos, será o presente edital publicado no «Diário do Governo», e affixado nos lugares publicos eo costume.

Lisboa, paços do concelho, em 27 de junho de 1892 — José Joaquim da Silva Amado.

## Da ação da mulher francesa em Marrocos

No artigo do nosso preso colaborador José de Esaguy que neste numero publicamos na pagina 514 notaram-se varias gralhas que ficam rectificadas da maneira seguinte:

2.ª coluna, 4.ª linha, onde se diz, «assim como as necessidades, foi» diga-se: «assim como as necessidades foram...»

2.ª coluna, linha 6 — «Não é necessário começar com grandes programas» diga-se: «não foi necessário começar com grandes programas...».

2.ª coluna, linha 22... «que tem feito de decrescer...» diga-se: «que tem feito decrescer...».

2.ª coluna, linha 37: «da mulher francesa todos os pontos de vista...» diga-se: «da mulher francesa sob todos os pontos de vista».

# COIMBRA

## E AS SUAS FESTAS TRADICIONAIS

Por CARLOS MENDES DA COSTA



A impressão que colhe qualquer pessoa ao atravessar, no caminho de ferro, a ponte sobre o Mondego, olhando sobre a cidade, — é puramente de surpresa.

E' uma visão que não desaparece facilmente da nossa retina, porque parece sonho que a nossa alma encanta.

A antiguidade de Coimbra perde-se no andar dos séculos, e, apesar do seu aspecto não ser o de uma cidade muito velha, conserva no entanto grandes traços históricos que, a nós portugueses é grato constatar, ainda existirem.

Assim, na igreja de Santa Cruz, pertencente ao antigo mosteiro do mesmo nome, e cuja fundação é atribuída a D. Telo, cônego regrante da ordem de Santo Agostinho, auxiliado por El-rei D. Afonso Henriques, encontram-se os restos desta grande figura que, com a sua vontade de ferro e a sua grande fé, fundou Portugal, se não o mais velho, um dos mais velhos países da Europa e mesmo do mundo inteiro.

¿ E qual é o português por menos patriota que seja, que não sinta dentro de si qualquer coisa de grande e emotivo, achando-se junto da tumba de tão grande homem ?

Quando esta razão não bastasse para querermos a Coimbra como uma grande joia, outras há que nos prendem e enleiam como o canto da sereia. Os seus monumentos evocativos, as suas vielas da baixa recordando-nos ainda a parte antiga, a sua paisagem opulenta e doce, estranha mesmo, que vista de qualquer das margens da fita de água que é o Mondego, tudo nos faz sentir como que uma saudade quando pensamos em sair de tão linda terra.

Até o seu ar é mais fino e a sua luz maravilhosa, e o choupal com a sua beleza onde cantam rouxinões é motivo de inspiração aos poetas e espíritos românticos.

Não pretendemos fazer a descrição do velho burgo, pois muitos e notáveis escritores dela têm escrito e falado, graças a Deus, com maior autoridade e saber do que nós, simplesmente pretendemos relembrar o que são as festas em louvor da Rainha Santa Isabel excelsa senhora e virtuosa esposa de El-rei D. Diniz.

Realizam-se brevemente, conforme programa que a seguir publicamos e prometem como todas as que se tem feito, ser brilhantes.

Um dos números que mais imponente se apresenta, é a procissão, que nos impressiona pela sua grandeza pois é constituída por milhares de pessoas.

Saindo do Convento de Santa Clara, ainda de dia, é imensa, levando umas poucas de horas a chegar a Santa Cruz, onde é depositada até ao fim das festas, a imagem de Santa Isabel, linda e valiosa escultura de mestre Teixeira Lopes.

Nesta procissão alem de todo o clero, incorporam-se os lentes da Universidade com as suas tradicionais insignias, grande numero de pessoas de categoria e posição social, todas as irmandades e associações religiosas



com as suas bandeiras, meninas vestidas á semelhança da Rainha Santa, em cumprimento de promessas, uma infinidade que atinge centenas, de creanças vestidas de anjinho e uma grande multidão.

Fica a imagem, como dissémos, durante os dias das festas, em Santa Cruz, onde se realizam varias ceremonias religiosas, retirando para Santa Clara na tarde do ultimo dia com o mesmo aparato e solenidade.

Nestes dias dezenas de milhar de pessoas acorrem á cidade, oferecendo o seu aspecto caracteristicas muito interessantes, sendo uma delas a que apresenta o areal do Mondego, onde muita gente fica de noite.

Outros atractivos ha, como por exemplo, a queima do fogo de artificio no rio, que costuma ser do melhor e mais vistoso que se fabrica em Portugal. Da ultima vez que a este espectaculo assistimos, assombrou-nos pela sua variedade, tendo demorado uma hora bem contada pelo relogio, sem qualquer intervalo.

Quem não conheça Coimbra e tenha gosto pelas afamadas e pitorescas festas nacionaes, não deve deixar perder esta ocasião, pois alem de poder admirar uma das cidades mais belas que nos orgulha como portugueses, colherá destas as melhores impressões, que pela sua grandiosidade e feérico são das melhores e maiores do paiz.

E' do seguinte teor o programa aprovado pela respectiva comissão organisadora:

Dia 7, ás 8 horas — Alvorada por varias bandas, percorrendo as ruas da cidade; ás 12, salvas de 21 tiros, ás 14, distribuição do bodo a 400 pobres, no Parque da Cidade; ás 15, inauguração da grande «Feira de Amostras»; ás 20, devoção no convento de Santa Clara, com sermão pelo rev. dr. Domingos Mauricio; ás 21, festivais no Parque da Cidade, constando de concertos musicais, rancho infantil, cinema ao ar livre, etc.; ás 23, chegada da procissão da Rainha Santa Isabel ao Largo Miguel Bombarda, onde será queimado fogo de artificio, fornecido pelo pirotecnico Francisco Fernandes de Oliveira, de Lisboa e ás 24, fogo de artificio no Parque da Cidade, pelo pirotecnico Liborio Fernandes, de Lanhelas.

Dia 8, ás 8 horas — Alvorada por varias bandas, que percorrerão as ruas da cidade; exposição da Imagem da Rainha Santa, desde ás 8 horas até á noite, na igreja do Carmo; ás 9, missa rezada pelo sr. bispo Conde e comunhão geral, na igreja do Carmo; ás 11, soltagem, no Parque da Cidade, do Balão-Garrafa da Casa Ferreirinha; ás 15, gincana de automóveis, no Campo do Arnado, em que se disputam taças de valor; ás 21, festivais no Parque, constando de concertos, pelas bandas, rancho infantil, cinema e fogo de artificio, fornecido pelo pirotecnico Liborio Fernandes.

Dia 9, ás 8 horas Alvorada por varias bandas; ás 9, exposição da imagem da Rainha Santa e missa rezada pelo rv. conego dr. Trindade Salgeiro e comunhão geral, na igreja do Carmo; ás 15, imposição das insignias de Cavaleiro de Torre e Espada, á corporação dos bombeiros municipais, na Praça da Republica; ás 20, devoção, sermão e benção do Santíssimo, na igreja do Carmo; ás 21, festivais no Parque da Cidade,

como nos dias anteriores; ás 24, fogo de artificio, queimado no rio Mondego, pelo pirotecnico sr. Francisco Fernandes de Oliveira.

Dia 10, ás 8 horas, alvorada, como nos dias anteriores; ás 9, exposição da imagem da Rainha Santa até ás 17 horas, missa rezada, pelo sr. bispo coadjutor, e comunhão geral; ás 11, torneio de tiro aos pombos, no Arnado, para disputa da taça «Rainha Santa Isabel» com premios no valor de escudos 10.000\$00; ás 12, inauguração do Monumento aos Mortos da Grande Guerra, na avenida Sá da Bandeira, com a imposição das insignias da Ordem da Torre e Espada ao aviador sr. Humberto da Cruz; ás 17, hino da Rainha Santa, saindo depois a procissão da igreja do Carmo para o Convento de Santa Clara. Acompanha a procissão o sr. bispo Conde, levando o Santo Lenho o sr. bispo coadjutor; ás 21, festivais no Parque da Cidade, como nos dias anteriores; ás 24, fogo de artificio, aquático, queimado pelo pirotecnico Manuel de Figueiredo, de S. Pedro do Sul (Nespereira Alta).

Dia 11, ás 8 horas, alvorada, como nos dias anteriores; ás 11, visita aos museus e templos; ás 16, conferencia, no Teatro Avenida, pela sr.ª D. Helena de Aragão, sobre «A Mulher e a Beleza»; ás 21, festivais no Parque da Cidade como nos dias anteriores.

Dia 12, ás 9 horas missa e comunhão, ao convento de Santa Clara, por intenção de todos os devotos e benfeiteiros que contribuiram para as festas, ou nelas colaboraram, havendo benção do Santíssimo; ás 10 horas, feira franca de gado em Santa Clara, com distribuição de prémios aos expositores, que apresentarem melhores tipos de animais; ás 14, visitas a museus e monumentos; ás 21 festivais no Parque da Cidade; ás 24, distribuição de prémios e diplomas aos expositores da Feira de Amostras, no Parque da Cidade.

## OBRAS DO PORTO DE LISBOA

A convite da Sociedade Italo-Portuguesa de Construções grande numero de engenheiros portugueses visitaram as obras da 3.<sup>a</sup> secção do Porto de Lisboa, em Alcantara. E' neste populoso bairro que estão sendo construidos os blocos de pedra para continuação da muralha entre Santa Apolonia e Poço do Bispo.

Todos os visitantes tiveram o ensejo em vêr a construção daquela excelente obra de engenharia nacional, mórtemente os trabalhos dos mergulhadores e aterros.

Os ilustres engenheiros foram recebidos pelos seus colegas Artur Baiaer e Cesar Ferreira da aludida Sociedade, e percorreram o estaleiro, no qual puderam

presenciar a aparelhagem de blocos de pedra de cem toneladas.

A Sociedade de Construções, terminada a visita ofereceu aos srs. engenheiros um «Porto de Honra», tendo o sr. almirante Ivens Ferraz, em nome da direcção, agradecido a visita.

Respondeu-lhe o sr. engenheiro Silveira e Castro, presidente da Associação dos Engenheiros, que, num improvisado brinde, de belo recorte literario, manifestou o interesse da classe pelas obras visitadas.

A impressão dos distintos visitantes foi a mais agradavel.

# LINHAS ESTRANGEIRAS LINHAS PORTUGUESAS

## RUSSIA

A tarifa de mercadorias germano-russo-japoneza que acaba de entrar em vigor, admite que o titulo negociavel de transporte por via ferrea possa ser passado em nome individual, de uma firma ou á ordem. Por esta forma é facilitado o financiamento do trafico internacional de mercadorias, pois desde a entrega destas ao Caminho de ferro, o remetente pode obter creditos transferindo ou depositando o titulo n go- ciavel de transporte.

Este processo já foi usado na America do Norte e do Sul, tendo sido também utilizado no antigo império russo e na Finlandia.

A convenção de Bernes, que diz respeito ao trafico ferroviario europeu prohíbe o uso dos titulos á ordem nos transportes ferroviarios.

A Conferencia que se realizará para a revisão da convenção de Berne deverá examinar as estipulações adicionaes estabelecidas pela Camara de Comercio Internacional. Sem embargo, os caminhos de ferro adriaticos projectam antes ainda que a conferencia se possa pronunciar sobre o assunto, a introdução de conhecimentos ferroviarios no trafico regional entre a Austria Yugoslavia e Italia.

## ITALIA

Os caminhos de ferro do Estado italiano, no intuito de realizar economias, devido á escassez do trafego, suprimiram em cinquenta linhas secundarias as carroagens de 1.<sup>a</sup> classe.

## HOLANDA

Começou em Haia no dia 26 do mez passado a terminará no dia 4 de Julho proximo, o congresso de Carris, caminhos de interesse local e transportes automoveis.

## ESTADOS UNIDOS

Foi há pouco experimentada com sucesso na linha de Norristoron, da Reading-Railway, a nova automora Michelin americana.

Equipado com um motor de 90 cavalos atingiu uma velocidade de 90 Km. à hora calculando-se poder atingir 120.

Espera-se que a duração dos pneumaticos possa ir além de 52.000 Km.

## BRASIL

Ao Tribunal de Contas foi solicitado seja aberto ao Tesouro Nacional o credito de 4.000:000\$000 autorizado por decreto de Fevereiro ultimo, para a construção da linha ferrea de Jaguary a Santiago, no Rio Grande do Sul.

\*\*\*

Foi assignado o decreto abrindo o credito extraordinario de vinte mil contos de reis, para atender ás despesas com pessoal e material, indistincta-

## C.ª Portuguesa

A comissão administrativa do Municipio de Lisboa autorizou a C. P. a instalar dois postes de sinais de alarme, na Avenida da India, proximo da linha ferrea, os quais devem ser suficientemente visiveis de dia e de noite e funcionar com a antecedencia precisa quando se aproximem comboios. Estes transitarão por ali com uma velocidade muito reduzida, atendendo á configuração da linha naquele ponto.

## Ramal provisorio Aveiro-Canal de S. Roque

No «Diario do Governo», foi publicada a portaria, nomeando os srs. engenheiros Rodrigo Vale Monteiro, Carlos Pinto Machado e Diogo Sobral para procederem, com urgencia á vistoria do local dos trabalhos para a execução do projecto do ramal provisorio entre a estação de Aveiro-Vouga e Canal de S. Roque, para efeitos de transferencia de terrenos da concessão da linha do Norte á C. P. para a companhia do Vale do Vouga e da deslocação de instalações que interessamá exploração e construção do referido ramal.

## Vale do Tamega

A Camara Municipal de Ribeira de Pena, representou ao sr. ministro do Comercio pedindo a continuação da linha Vale do Tamega, desde Celorico até ao Arco de Baulhe, alegando que a construção da referida linha é da maior vantagem não só pelas afinidades regionais, mas tambem pelas suas ligações comerciais e industriais, pertencendo aquele concelho á sub região dos vinhos verdes de Basto, o que além de tornar mais curtas as viagens entre a região e o sul do país as tornaria menos dispendiosas.

\*\*\*\*\*

mente, em estudos e construção de caminhos de ferro, de rodagem e carroçaveis, açudes, barragens, obras de irrigação, poços, serviços de colonização agricola em terras devolutas do norte do paiz e quaesquer outros serviços que forem julgados necessarios na mesma região.

## FRANÇA

Inauguraram-se há pouco nas linhas do Estado, vagons restaurantes para passageiros de terceira classe, onde além das refeições comuns se vendem merendas e bebedas.

— Algumas Companhias ferroviarias solicitaram ao governo autorização para suspender o trafego em algumas linhas, para substituir por serviços automóveis.

— A Companhia P. L. M. abandonou a exploração de um ramal de 42 km. e outro de 46 km.

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros

1.347. Distancia do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilometros 1.800

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

## ANUNCIO

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de Julho próximo, pelas 12 horas, recebe esta Companhia propostas em carta fechada, no Escritorio do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 15 000 travessas d'eucalipto, sendo 13.000 normais e 2.000 rectangulares, segundo as condições constantes do Caderno d'encargos, patente n'aquele Serviço todos os dias uteis das 9 1/2 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 30 de Maio de 1932.

O Engenheiro Director

Fernando d'Arruda

## CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$80	110\$20
Paris . . . . .	1\$19,7	1\$20
Madrid . . . . .	2\$51,5	2\$52,2
Nova Iorque . . . . .	30\$44,7	30\$55,8
Zurich . . . . .	5\$95,1	5\$95,5
Roma . . . . .	1\$55	1\$55,6
Bruxelas . . . . .	4\$25,4	4\$24,9
Amsterdão . . . . .	12\$29,9	12\$34,3
Berlim . . . . .	7\$25,3	7\$25,9
Praga . . . . .	\$90	\$90,4
Rio de Janeiro . . . . .	2\$34,4	2\$35,3
Libra Ouro . . . . .	—	145\$20

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### AUSENCIAS PARA O ESTRANGEIRO

Os individuos sujeitos ás leis militares e até á idade de 45 anos, em face do que dispõe os decretos n.os 11.496 de 26 de Março de 1926 e 14.213 de 25 de Agosto de 1927, não podem sair do País sem irem munidos da competente licença militar, além do passaporte que porventura lhes possa ser exigido.

As licenças quando para a Europa e por espaço não superior a 180 dias são solicitadas nos Governos Militares, Comandos das Regiões ou Comandos Militares, não tendo os interessados de depositar qualquer caução nem de pagar taxa de licença nem liquidar a totalidade da taxa militar, mas devendo, no entanto, deixar dois fiadores idoneos.

Os que forem oficiais do Exército devem apresentar as suas pretenções nas unidades ou estabelecimentos militares, onde estiverem arquivados os seus documentos de matrícula, que por sua vez as remeterão ao Ministerio da Guerra, para obterem o competente despacho.

### USO DE PORTE D'ARMA

As licenças, tanto para armas de caça como para as de defesa pessoal, para o ano de 1932-1933, renovam-se no Comando de Policia de Segurança Publica deste distrito, a partir do dia 20 do corrente mês de Junho.

Para esse fim é indispensável a apresentação da licença do ano anterior, ficha da respectiva arma e o bilhete de identidade do interessado.

### COMBATENTES LICENCIADOS

Pelo Decreto n.º 21.140, publicado no «Diário do Governo» n.º 95, 1.ª série, de 22 de Abril de 1932, foram amnistiados os combatentes da Grande Guerra a quem foram aplicadas multas por falta de comparência à revista de inspecção.

**Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos**  
**Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro**

**WESTINGHOUSE**  
**ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE**  
**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

## OS NOSSOS MORTOS

## JORGE DE ABREU

A imprensa portuguesa perdeu em Jorge de Abreu, falecido no dia 8 do mez passado, um dos seus melhores ornamentos.

Jornalista moderno de grande mérito, muito cedo começou labutando com a pena, pois pouco mais de doze anos teria quando editou, manuscrito, o seu primeiro jornal, que se chamaava o *Brado Português*, o qual viveu apenas cinco numeros.

Foi estudante de medicina no Funchal, onde publicou uma folha académica, tendo abandonado estes estudos para vir para

Lisboa em conquista de um lugar na Imprensa — sonho vivo de toda a sua mocidade.

Na capital entrou logo para *A Tarde*, diario regenerador que Urbano de Castro mantinha.

Nesta folha acamaradou com os Mestres do jornalismo português, tais como Urbano de Castro, Alberto Bramão, João Costa, Emídio Navarro, etc..

Trabalhou a seguir nas *Novidades* e dêste passou para *O Século*, já dirigido a êsse tempo por Silva Graça, onde passou os periodos mais agitados da vida política portuguesa, que, verdadeiramente nunca o prenderam.

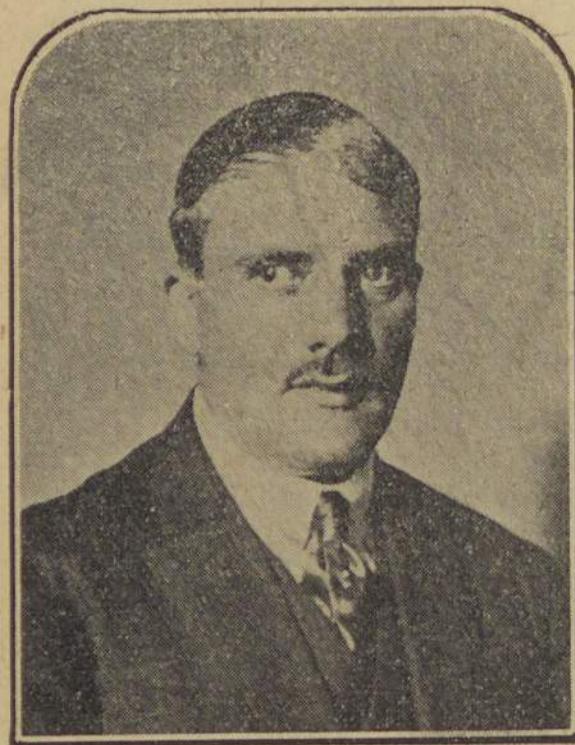
O nome de Jorge de Abreu apareceu pela primeira vez no cabeçalho de um jornal, em 1919. *A Victoria* se chamava.

Daqui transitou para *O Primeiro de Janeiro*, onde se conservou até que a morte o veio arrebatar.

Jorge de Abreu era filho do falecido negociante de ourivesaria no Funchal, Albino de Abreu e da Sr.<sup>a</sup> D. Maria Eloy Vives d'Abreu, irmão do Sr. Albino Casimiro de Abreu, residente no Congo Belga e marido da Sr.<sup>a</sup> D. Maria do Carmo Abreu.

Publicou dois livros: *A Historia do 31 de Janeiro* e *As Bohemias Jornalisticas*, este último editado ha dois anos.

Acompanharam o prestito a Direcção da Caixa de Solidariedade e da Associação dos Vendedores de jornais com a sua bandeira e grande numero de associados, interessados de quasi todos os estabele- de beneficencia do Porto, pessoal de todas as secções de «O Primeiro de Janeiro», Associação dos



Jornalistas e muitas outras entidades particulares, No cemiterio organizaram-se varios turnos, tendo sido pronunciados sentidos discursos pelos srs. Marques Guedes, Lopes Vieira, Dr. Hernani Cidade, etc., etc..

O *Diario de Notícias*, fez-se representar, bem como o seu director e Administrador, respectivamente, Srs. Eduardo Schwalbach e Dr. Beirão da Veiga pelo Sr. João Duque; Dr. Herlander Ribeiro pelo Sr. Dr. Marques Guedes; Luís Cunha pelo Sr. Ernesto Canavarro, etc., etc..

Na Redacção de *O Primeiro de Janeiro* foram recebidos numerosos telegramas de condolencias.

Á Direcção do grande diario, do Porto, e Familia enlutada, apresenta a *Gazeta*, sinceros pezames pelo falecimento de tão sincero amigo e valoroso jornalista.

## CARLOS DE ABREU

Acaba de falecer, na sua residencia, Rua das Amoreiras, 189-A, r/c, o nosso camarada Carlos d'Oliveira Abreu, actor e jornalista.

estreou-se como artista dramatico em 1911, no teatro. «Moulin Rouge», de Campos, Estado do Rio de Janeiro, na peça «Francillon Club», tendo trabalhado depois em todos os teatros da capital federal e corrido, em digressões artisticas, quasi todos os Estados do Brasil. Em Portugal, trabalhou, tambem, com Palmira Bastos, Chaby Pinheiro e Alves da Cunha, nos anos de 1921 a 1924 e, mais tarde, no teatro Apolo, com a companhia Ilda Stichini.

Carlos d'Abreu, que desde muito novo se dedicou ao jornalismo, fez parte das redacções dos jornais «A Noite», do Rio de Janeiro, e de «A Capital», «A Tarde» e «Revolução Nacional» jornal publicado apôs o 28 de Maio e dirigido pelo tenente Armando Pinto Correia.

Foi autor do livro «Paizagens do Sol Nascente» e traduziu varias obras para teatro.

O seu funeral realizou-se para o cemiterio ocidental encorporando-se no funeral, jornalistas, emprezarios teatrais, actores e muitos amigos do extinto e da familia, fazendo-se representar a Inspeção Geral de Espectaculos, a Casa da Imprensa, Sociedade dos Escritores e Compositores Teatrais, Sociedade Nacional de Projecção, Lisboa-Filme, Agua Filme, cinemas S. Luiz e Tivoli, Empresa Castelo Lopes, Ld.<sup>a</sup> e Sociedade Ribadouro. Sobre o feretro foram colocados ramos e corôas, com sentidas dedicotorias. O ataude ficou depositado no jazigo da familia Augusto Cesar d'Abreu.

A' viuva Sr.<sup>a</sup> D. Maria Sotto Mayor d'Abreu e ao irmão do extinto Pinto Monteiro apresentamos sentidas condolencias.

## PARTE OFICIAL



## Presidencia do Ministerio

Presidencia do Ministerio — Decreto n.º 21.388 — Prorroga até 31 de Julho de 1932 sem prejuízo da efectivação das demais cláusulas contratuais e dos cadernos de encargos e anexos, os prazos de resolução arbitral e celebração de acordos e contraços iniciais referentes à exploração postal e à regulação de contas entre o Estado e a Companhia Portuguesa de Aviação.

## Ministerio das Finanças

## Decreto n.º 21.377

Dá nova redacção aos artigos 2.º, 3.º e 7.º do decreto n.º 20.789, que autoriza a colónia de Angola a contratar na Caixa Geral de Depósitos e Previdencia a abertura de um crédito destinado à continuação das obras e apetrechamento do porto do Lobito e ás despesas a efectuar com a fiscalização das mesmas obras.

## Serviços dos Correios

## A colocação, nos predios, de receptáculos para correspondencia não registada

Pela pasta do Comércio vai ser publicado o seguinte decreto:

«A lei n.º 1563, de 10 de Março de 1924, definiu as condições em que é obrigatória a colocação de receptáculos para correspondencia não registada nos prédios compreendidos nas áreas da distribuição postal domiciliária das cidades de Lisboa e Pôrto.

Tanto na lei como no respectivo regulamento se dá aos proprietários o direito de fazerem, por si, a aquisição e colocação dos receptáculos, contanto que estes obedeçam ao modelo adoptado.

O regulamento aprovado pelo decreto n.º 10.073, de 6 de Setembro do mesmo ano, fixou o modelo dos receptáculos e estabeleceu as normas da sua colocação.

Mas, porque aquele modelo coincidisse com o que fôra registado em 1920, no boletim n.º 12 da Propriedade Industrial e consta da patente n.º 11.981, concedida em 5 de Novembro de 1921, com as modificações constantes das edições datadas de 2 de Outubro e 10 de Novembro de 1924, ficaram os proprietários impossibilitados de escolher livremente quem lhes fornecia os referidos receptáculos.

Impunha-se remover aqueles inconvenientes.

Mas como em 5 de Novembro de 1925 contratara a Administração Geral dos Correios e Telegrafos o fornecimento e a colocação de 10.000 receptáculos do referido modelo só agora, por estar quase concluída a sua colocação, se pode providenciar nesse sentido.

Por isso sendo necessário prosseguir na execução daquela lei pela vantagem que dela resulta para o público, mercê da intensificação, regularidade e segurança das distribuições postais, bem como para o Estado, pelas despesas que evita com numerosos carteiros, e ainda para estes, pelas melhores condições de trabalho que lhes advêm das colocações dos receptáculos, defendendo-os contra a tuberculose e outros males que cumpre evitar.

Devendo, porém, tal prosseguimento fazer-se dentro do espírito da já citada lei, isto é, garantindo aos proprietários a faculdade de aquisição e colocação dos respectivos receptáculos, para o que se torna necessário fixar outro modelo, além do já aprovado, com ampla liberdade de construção, podendo assim os proprietários escolher o que preferirem.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º, do artigo 2.º, do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º, do decreto n.º 15.351, de 9 de Abril de 1926, sob proposta dos ministros de todas as repartições;

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

Artigo 1.º Continua em vigor a lei n.º 1.563, de 10 de Março de 1924, devendo, porém, entender-se que a aquisição, instalação e conservação de receptáculos para correspondência postal não registada, constituem obrigação dos proprietários dos prédios a que se alude na referida lei.

§ unico. No caso, porém, de os proprietários não fazerem a colocação dos receptáculos nos prazos e termos constantes da referida lei n.º 1.563, deste decreto o seu regulamento, cumpre à Administração Geral dos Correios e Telegrafos proceder ao respectivo fornecimento, colocação e conservação nos termos dos mesmos diplomas.

Art. 2.º Os receptáculos serão conforme o modelo aprovado pelo decreto n.º 10.073, de 10 de Setembro de 1924, ou os que vierem a ser aprovados no regulamento deste decreto e cujo fabrico será livre, devendo observar-se na sua colocação e conservação as normas no mesmo regulamento estabelecidas.

Art. 3.º O presente decreto com força de lei entrará em vigor depois de publicado o respectivo regulamento pelo ministro do Comércio e Comunicações.

## Aprovação de varias tarifas e avisos ao publico

Foram publicadas no «Diário do Governo» as portarias aprovando: aviso ao público para a concessão de bonus no preço do transporte de toros destinados à exportação e serração, nas linhas da Companhia do Norte; aviso ao público sobre a bonificação do transporte de carvão de pedra, nas linhas da Companhia do Norte; aviso ao público sobre a concessão especial ás fabricas, armazénistas e agrupadores de mercadorias, proposto pela Companhia do Norte, para vigorar nas linhas de Guimarães e Porto à Povoa; aviso ao público sobre as horas de abertura e encerramento das estações, nas linhas da Companhia Nacional; aditamento ao cartaz-horário D. 2192 da linha de leste, estabelecendo a venda de bilhetes de «tramways» na estação da Azambuja, para o comboio n.º 10; aditamento á tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, sobre tabelas de preços, proposto pela C. P. para vigorar nas linhas da antiga rede; aditamento á classificação geral de pequena velocidade, referente ao transporte de cal comum em pedra ou em pó para uso agrícola nas linhas da C. P..

Aditamento á classificação geral de pequena velocidade sob nova rubrica «Cal comum em pedra ou em pó para uso agrícola (acondicionada ou não), á consignação de fabricas de adubos ou de sindicatos agrícolas», sendo esta rubrica extensiva e obrigatória a todas as empresas ferroviárias; aditamento á classificação geral de pequena velocidade sobre transporte de alfarroba, para vigorar nas linhas da C. P.; 1.º aditamento á tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, de bilhetes para comboios «tramways» entre as estações de Maugualde e Guarda, para vigorar nas linhas da Companhia da Beira Alta; 2.º aditamento á tarifa de despesas acessórias sobre cargas ou descargas de vagões fóra das agulhas á distância máxima de 100 metros da agulha de saída, proposta pela Companhia da Beira Alta; tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, bilhetes de identidade para caiqueiros viajantes, para vigorar nas linhas da Companhia Nacional; tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, sobre bilhetes de assinatura, proposta pela Companhia Nacional, e complemento á tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, para vigorar nas linhas do Vale do Vouga.

## Decreto n.º 21.400

Aprova o estatuto da Previdencia do Ferroviário Português.

# INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

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

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

**Alfaiates** — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

*Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.*

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

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

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

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

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

*Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª — Madeiras. — Praia do Ribatejo.*

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

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

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

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

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

*Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º — Porto.*

## Marcas e Patentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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



ILHA DA MADEIRA (FUNCHAL) — Costumes do interior da ilha