

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

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: António Cândido. — Linhas portuguesas. — O Caminho de Ferro e o Turismo. — Como nasceu a Estação do Rossio, por ROCHA MARTINS. — Á tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Figuras do Dia. — No Entroncamento, por M. C. — Eng.^o Manuel Maese Durá. — O que todos devem saber. — Linhas estrangeiras. — Exposição Industrial Portuguesa. — Linha da Regua a Lamego. — O problema da estrada e do caminho de ferro, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Ha quarenta anos. — Imprensa. — Publicações recebidas. — Viseu, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Ecos & comentários, por SABEL. — Hoteis e Turismo, por A. DE MELO E NIZA. — 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
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.^a MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.^a JAIME GALO
JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

Linhas Portuguesas

Caminho de Ferro de Tete

Sobre a construção desta linha, temos conhecimento que existem já uns planos elaborados na colónia de Moçambique, fazendo a sua ligação com a costa, no pôrto de Pebane, onde podem entrar navios de alto bordo, sem necessidade de se gastar dinheiro em dragagens, pois esse pôrto, devido à sua situação geográfica, deve ser encarado sob três aspectos económicos: o de pôrto regional, o de interdistrital e o de internacional.

Regional, por ser o único, do distrito, mais agrícola e de maior produção da colónia; interdistrital, por ser a saída mais curta da bacia carbonifera de Tete em exploração, e internacional, por ser a saída natural da Niassalandia.

A enorme bacia carbonifera de Tete é maior do que as de Witbank, Ermele e Bryten reunidas; as camadas carboniferas são duma espessura invulgar, e o carvão, pelas suas calórias, é superior ao de Witbank e do Natal, comparando-se quasi com o de Cardiff. Além do carvão, existem, em Tete, grafite, cobre, ouro e ferro.

Estado

A fim de se localizar as oficinas a construir no Barreiro, foram visitados pelo sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações acompanhado pelos srs. engenheiro Carlos Alves, chefe do gabinete, Souza Rêgo, director geral dos caminhos de ferro; Vale Monteiro e Julio Jose dos Santos, da mesma direcção geral, Pinto Machado, Ferreira de Mesquita, director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Malheiro, chefe de divisão da tração da mesma companhia, os materiais e terrenos destinados a esse fim.

Na mesma ocasião o sr. dr. Duarte Pacheco examinou as pontes metálicas do Seixal, examinando o pessimo estado de conservação em que se encontram pela falta de utilização.



O Caminho de Ferro e o Turismo

A C. P. publicou uma interessante carta de Portugal, assinalando pitorescamente os lugares selectos do nosso Paiz que, com mais comodidade podem ser visitados aproveitando o Caminho de Ferro.

Muito bem apresentado, mostra-nos com uma feição modernista as linhas portuguesas, seus pontos de contacto com paisagens e costumes.

COMO NASCEU A ESTAÇÃO DO ROSSIO

Por ROCHA MARTINS

Caetano José da Silva Sotto Mayor, que foi juiz do bairro do Rossio, no reinado de D. João V, mais uma vez provava por seus talentos poéticos «não fazerem mal as musas aos doutores».

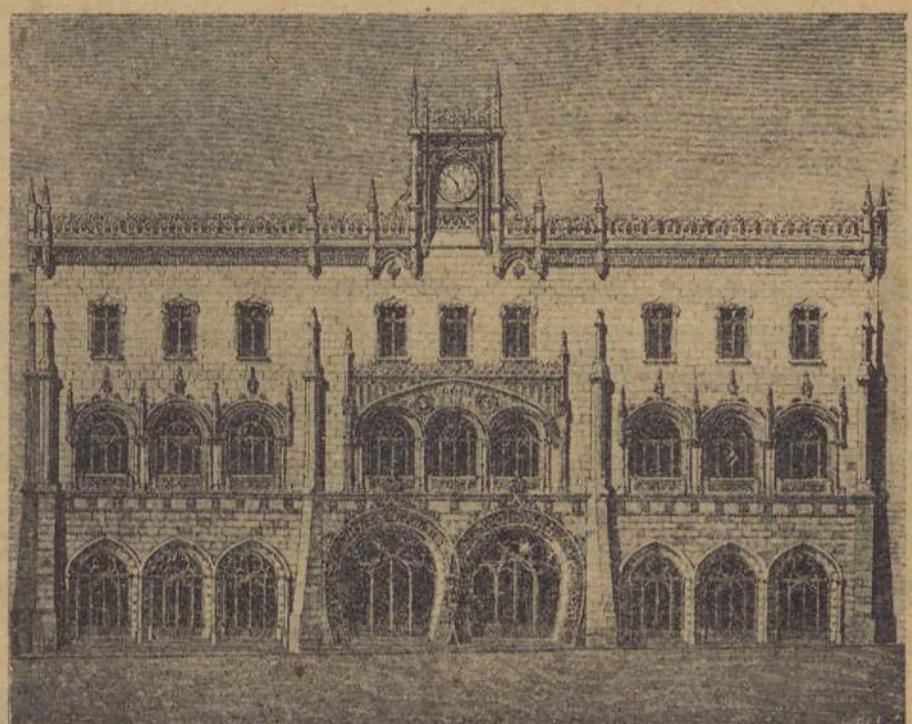
Folião, em Coimbra, vate espontâneo, recebera de seus condiscípulos a alcunha de *Camões*, «passando com a investidura de magistrado a ser «*O Camões do Rossio*». A sua audácia se atribue uma celebrada anedota. Desejando proteger um homem, ao qual o rei não queria perdoar, fizera ao monarca a seguinte pergunta:

— Vossa Magestade manda de telhas acima ou é só de telhas abaixo?

O monarca volveu que de telhas acima mandava Deus. Aconselhou, então, o delituoso a subir para o telhado, salvando-o dêste modo.

Madre Paulã, a amante querida do soberano, quisera vêr o *Camões do Rossio* que vestira para a recepção o seu mais lindo trajo. A freira, ao vê-lo, dissera-lhe numa toada do tempo:

Como vens fábio,
Como vens féfio,
Como vens fifio,
Como vens fófio,
Como vens fúfio.



Fachada principal da Estação do Rossio

E o poeta, no mesmo chorilhar:

Como estais pata,
Como estais péta,
Como estais pita,
Como estais pota,
Etc....

Pois, porque semelhante magistrado, divertido e cheio de inspiração, morou ou teve seu tribunal no largo hoje denominado D. João da Câmara, se chamou ao sítio: do *Camões*, não em memória do épico, mas do satírico.

Ficava com o prédio do duque de Cadaval a um lado, para trás o pátio da caçada do Duque, a cerca da Misericórdia, o pátio do Penalva e, junto do palácio ducal, uma casa de D. Francisco de Assis de Almeida com oito janelas de frente como a do outro grande fidalgo.

Decorreram os tempos. Lisboa já adoptara o gás e no largo colocara-se um candelabro de quatro globos a-fim-de servir de balisa às carruagens que passavam ao acaso na artéria.

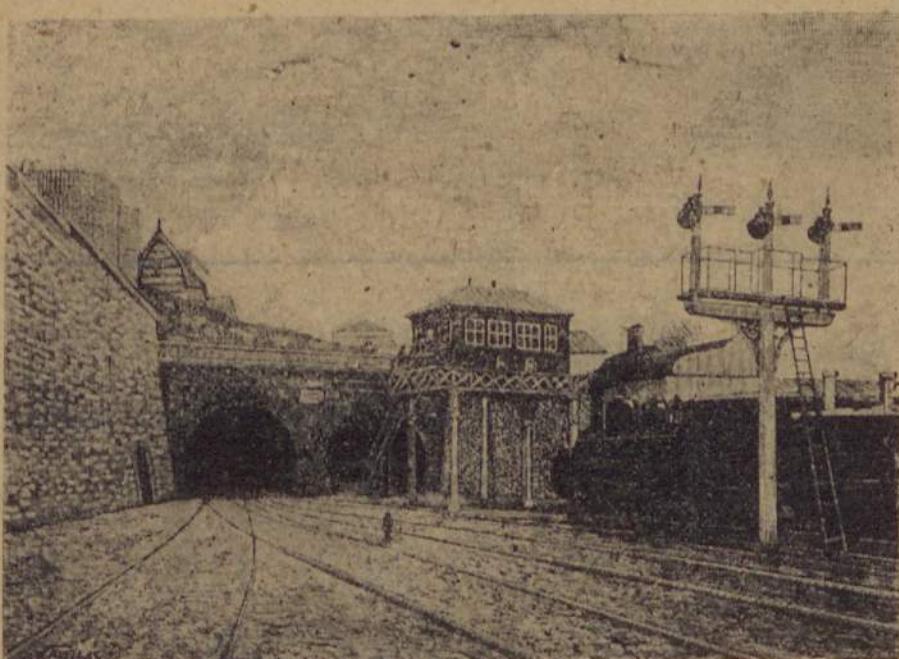
Em frente iam ser demolidos os prédios para a construção do grande edifício dos Caminhos de Ferro, ao longo se abriria um restaurante, que então disseram monumental, e onde os janotás se rebolariam.

Guiomar Torresão intitulou-o de *Aquário dos Imbecís*, porque certa vez os freqüentadores se meteram com ela.

Por detrás, onde ia romper-se o túnel, era o circo Recreios Whityne, do nome dum palhaço que agradava ao público, encontrando auxílios para se estabelecer.

Mas uma noite, talvez espectador distraído, deixando a ponta do seu cigarro acesa, fizera acabar o circo num incêndio que arruinou o desditoso *clown*, já envelhecido.

Alugara-se a cerca do marquês de Castelo Melhor, instalara-se a casa de espectáculos e, durante algum tempo, houve um foliar enorme porque se tornara moda freqüentar aquele feio e acanhado recinto. Ia rasgar-se a avenida, construir-se a estação do Rossio em 1887, e já o circo ressuscitara. E' que se abriu uma subscrição de accionistas, um arquiteto, então célebre, Domingos Parente da Silva, que teria, mais tarde, uma vida de sofrimento, encarregara-se da planta e reapareceu um novo estabelecimento denominado *Recreios*. Sumira-se o nome do palhaço, que dirigia as companhias. Duas esplanadas serviam de verdadeiro recreio do público, a do restaurante Avenida e a da Cervejaria Jansen. Grande homem de iniciativa êste Jansen, que parece ter vindo de Munich, como criado da imperatriz viúva de D. Pedro IV. Amealhara alguma coisa e instalou em Lisboa, num prédio da casa de Bragança, a fábrica de cerveja que ainda hoje existe. E como a novidade atraía e



Saída do túnel do Rossio do lado de Campolide

o alemão conhecia o valor do reclamo quisera que em sítio tão popular figurassem os produtos da sua casa.

Mal se lembram os que hoje vão comprar os seus bilhetes à estação do Rossio, quais os antepassados que teve o grande edifício.

Em frente do teatro D. Maria II, assim se denominava, na época, o *Nacional*, iam ser demolidos, com o *Recreios* - este para se poder abrir o grande túnel - as casas que lá existiam. E' realmente curioso recordá-las. Os prédios tinham os números de 71 a 79, alternados dois a dois. No da esquerda, visto de frente, ficava um armazém de vinhos, no número 71; um estanco se abria nos 73 e 75, e logo uma loja de artigos militares, com uma portinha, apenas, a número 77. As 79 e 81 pertenciam a uma boa tabacaria, com seu tôlido e duas janelas rectangulares e baixinhas. Neste estabelecimento pavoneavam-se os janotas, no seu vizinho tossem os maiores reformados. Também servia de depósito de vinhos do Alto Douro aquela loja de tabacos, à qual se seguia um cabeleireiro. Era «chic»; bem freqüentada, um toldozito claro dava frescura à casa. A vizinha casa, intitulada de *Paris*, vendia flores artificiais e coroas fúnebres. Seguia-se um grande armazém de móveis nos números 87, 89 e 91. Depois era a porta de serventia para o prédio 93, e mais duas sempre fechadas, 95 e 97.

Tal era o largo onde se ia construir a estação central que nós, os homens de hoje estamos tão habituados a ver que quase julgamos sempre lá ter estado mesmo quando não havia Caminhos de Ferro.

Construiu a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses - a C. P. - como a designam, o mais notável melhoramento de que Portugal se pode orgulhar para o seu contacto com o mundo.

Sai-se do Rossio para onde se quiser. Naquele tempo só havia os estabelecimentos, com a modorra nacional da época e o circo atroante de músicas pelas noites, lá mais acima, com sua fachada, com sua cúpula pintada às riscas. No edifício exibiam-se os *cavalinhos*, aquele espectáculo tão atraente para todas as infâncias e para todas as velhices e juventudes. As crianças adoram os animais na sua maestria; os jovens e até os velhos, as saltitantes *écuyères*, animaizinhos doutra espécie e de maior encanto.

Apareciam os palhaços que fizeram época, acrobatas e, de quando em quando, ópera italiana, zarzuela e peças portugue-

sas, no teatro. Já se vê que não há inovações em matéria de espectáculos. De verão, na esplanada, representava-se ao ar livre, funâmbulos realizavam suas habilidades, bailava-se e no Carnaval era o delírio naquele circo e nos seus anexos.

Veiu o camartelo e rasgou-se o túnel. O Withoyne acabou a vender tabaco num estancozito, mostrando a sua face com estragos das pinturas e melancolizada pela saudade. Aparecia como um paradoxo. O *clown* vivia nele; no feitio, no aspecto. Por dentro era uma ruína, o espelho da sua, do que perdera.

Mas se ele perdeu, porque o desampararam, Lisboa ganhou e muitíssimo com aquela estação magnífica e seus combóios luxuosos e velozes.

Tornou-se moda ir a Paris. A gente «chic» e até os pelintras ajanotados emigravam uma vez cada ano.

Recuara-se dez metros no alinhamento dos prédios antigos. Debruçavam-se algumas janelas para o pátio do duque de Cadaval.

A estação ocuparia 43,5 metros por 23.

O corpo lateral compunha-se de 45 metros de frente por 19 de fundo.

Na antiga galeria do *Recreios*, onde estivera o restaurante Avenida, construir-se-ia o outro, o que se denominou, depois, *Aquário dos Imbecis*.

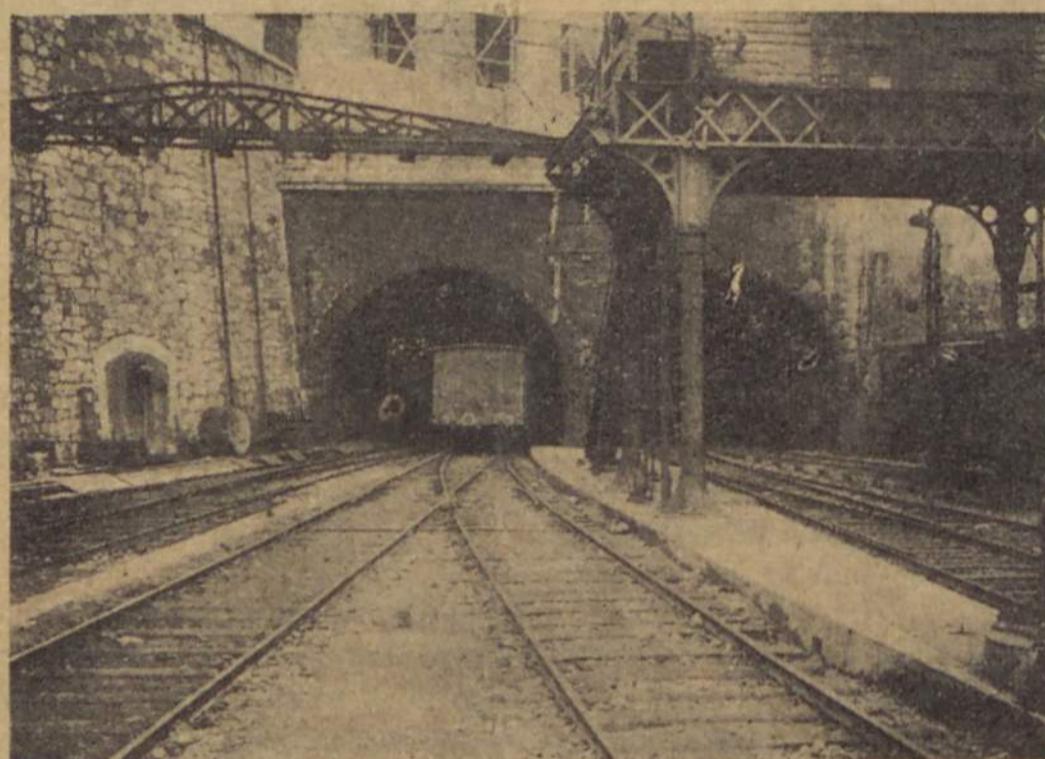
Começara a cavar-se o grande túnel, essa obra difícil sobre a qual há um grande trecho da velha Lisboa.

Quem diria ao *Camões do Rossio* quando ele tanta justiça, a seu modo, fizera ali, no reinado de D. João V, ainda antes do *Passarola* tentar seus vôos na Casa da Índia, que no largo do seu nome se abriria uma estação famosa para pôr Portugal em contacto com o mundo!

Foi em 1887 que começaram as demolições. Há quarenta e cinco anos. Durante este espaço de tempo que de alegrias e de tristezas naquele gare à beira da bôca negra no túnel que se tornou a entrada e a saída de Lisboa pelo Caminho de Ferro!

Bem merece um novo artigo esse túnel que talvez um dia não seja utilizado. Quando a Companhia dos Caminhos de Ferro construir a sua nova estação, que nos dizem ser em Entre Campos, o túnel das nossas travessias não passará dum recordação.

E quantos, ao evocarem-no, não verão os deslumbramentos de Paris aonde chegaram tendo aquela treva por inicio de viagem à cidade da luz!



A embocadura do túnel do Rossio

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

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

A' TABELA

XVII - O Modelo de Carruagem... e a civilização nas viagens

POR um artigo do Arquivo Nacional onde se transcreve a descrição da Exposição Industrial do Porto em 1892 soubemos que neste ano do século passado os caminhos de ferro portugueses já concorriam patricticamente aos certames de industria nacional.

Aqui está na prosa do jornal da época:

«e uma carruagem freio de 1.^a classe fabricada pela Companhia de Caminhos de Ferro da Póvoa.»

Na actual exposição do Parque Eduardo VII a industria portuguesa ferroviaria figura igualmente com uma carruagem. Como seria interessante ter, lado a lado, esses dois exemplares que mostrariam o que tem sido a evolução da construção, e ao mesmo tempo a evolução do progresso, da comodidade no veloz meio de transporte. A falta de museus dos meios de comunicação ou de exposições nacionais especializadas a este aspecto de actividade humana não permite ao público relembrar ou ver os passos gigantescos caminhados neste sentido pelos civilizadores; nem a gente de hoje avalia a comodidade que gosa ao pé dos maus tratos sofridos em viagens pelos nossos avós, e que, apesar disso eles achavam um grande progresso e a ultima palavra da civilização.

Não tratando propriamente da tecnia outros atracitivos se tem trazido para quem viaja. Uma carruagem *Pullman* (nós não conhecemos em Portugal nem merecemos a consideração de as possuir nas ligações internacionais), uma carruagem de *Wagon Lit*, uma carruagem de «butacas», uma carruagem simples de 1.^a classe dos comboios expressos, e as carruagens de 1.^a simples, de 2.^a, e de 3.^a, com ou sem corredor, marcam no espirito observador essa evolução de comodidade que corresponde á evolução... do custo do bilhete...

Mas imagine-se também o que o progresso tem trazido para as carruagens! Além da cama, à mésa. Quem havia de dizer aos visitantes da Exposição Industrial Portuguesa do Porto ao admirarem a carruagem apresentada que ainda se havia de comer como num restaurante, a bordo do trem mecânico!

E a T. S. F.? Não é uma distração século XX os auscultadores em cada logar para o viajante que o comboio enfada, ou para de noite se distrair ouvindo umas musicas que lhe são enviadas do «fourgon»?

E aqueles comboios —americanos é claro—que para as travessias continentais, levam a bordo, o barbeiro (negro) e a sala de leitura, a ponte panorâmica, especie de jardim na cauda do comboio, donde se desfruta a viagem como da varanda dum sanatorio?

E o cinema para os que não queiram esperar a chegada para matar esse vicio século XX?

E os jornais privativos dos comboios, essas revistas e magazines que fazem elegantemente a propaganda das diversas linhas?

E...

Basta. Aqueles que dizem que os caminhos de ferro nasceram e morreram em 50 anos, que nada mais se fez do que pôr a mecher maquinas e caixotes com gente, andam errados na apreciação da comodidade,

FIGURAS DO DIA

DR. HERCULANO DE AMORIM FERREIRA

Acaba de regressar a Lisboa no transatlântico «Saturnia», o nosso preso amigo Major de Engenharia e lente da Faculdade de Ciências de Lisboa, Dr. Herculano de Amorim Ferreira, figura desempoeirada de açoreano, que muito honra os seus conterraneos.

Herculano de Amorim Ferreira é um combatente distintíssimo, que em França, quando fez parte do C. E. P. foi louvado, pelo sangue frio e dedicacão que manifestou nos trabalhos de reparação da gare de «Chocquer» durante os dias da sua permanencia naquele local, nomeadamente na noite de 16 de Julho de 1918, em que, com risco da propria vida procedeu a uma rapida reparação na linha directa daquela gare sob o bombardeamento que durante longo tempo não cessou.



MAJOR AMORIM FERREIRA

Possue a medalha de prata da classe de bons serviços, medalha de prata comemorativa das campanhas do Exército Portuguez e a medalha da Victoria.

Pelo facto do seu batalhão ter sido condecorado com a Torre e Espada, tem direito a usar o distintivo correspondente.

Um militar brioso como é o capitão Herculano de Amorim Ferreira é uma gloria para os Açores.

conforto de que se tem rodeado as viagens. Todos os progressos, todas as manifestações da civilização tem sido aplicadas ou aproveitadas para tornar cada dia mais agradavel uma viagem em caminho de ferro...

E este réclame vago e impreciso é apenas filho da observação dessa carruagem, produto nacional, exposta como um objecto morto na exposição, semelhante a outra que ha 40 anos foi já exposta em identico certame e que, no seu aspecto de barraca-vagão de saltibanco desatrelada, é uma exotica representação dos caminhos de ferro e da ideia de velocidade que o seu nome envolve.

NO ENTRONCAMENTO

NA ESCOLA PROFISSIONAL DE INSTRUÇÃO DE LOCOMOTIVAS,
FOI INAUGURADO COM UMA SESSÃO SOLENE, UM CURSO PREPARATÓRIO

AS iniciativas da grande família ferroviária merecem-nos sempre palavras de louvor e incitamento, pois revelam e demonstram a vontade da classe em sair da apatia que muitas vezes envolve o proletariado das outras indústrias.

E há uns pequenos nadas que nos afirmam a

pria C. P. que sempre que pode, auxilia o seu pessoal.

A esta importante obra de instrução profissional têm os seus nomes ligados, além de outros funcionários da Companhia Portuguesa, os srs. Engenheiro Antunes, chefe das oficinas do Entroncamento



OS MEMBROS DA DIRECÇÃO PRESENTE E CONVIDADOS

dedicação dos «homens de ferro» pelo seu ofício, arte para os fortes, profissão das mais rudes, que exige na luta pela vida pesados sacrifícios e o amor pela profissão.

No fim de um dia, ou dias de trabalho, o ferroviário de verdade, aquele que conduz ou pretende conduzir na sua mão uma locomotiva guiando-a, guiando-a como a uma filha querida, emprega o seu tempo aperfeiçoando os seus conhecimentos técnicos.

E a nossa admiração sobe, quando verificamos ou assistimos de perto a qualquer manifestação da vontade firme que possue essa gente, que mais do que homens de ferro se podem chamar almas de aço.

A propósito de iniciativas de valor, vamos em poucas palavras contar aos nossos leitores que, no Entroncamento existe a *Escola de Instrução Profissional de Locomotivas*, inaugurada em 2 de Junho de 1928, funcionando em edifício próprio e mantida por 200 sócios. Bem sabemos que a quotização é pequena e que foi insuficiente para tão grande obra, mas a boa vontade não anima só os pequenos. Animam também os mais graduados e até a pro-

mento e Abilio Cesar Afonso, chefe da 3.^a circunscrição de Material e Tracção.

Foi o edifício construído com fundos obtidos por uma emissão de obrigações de cinquenta escudos, as quais se encontram já totalmente reembolsadas, mercê de uma honesta e sá administração, que honrando os corpos gerentes significa a classe e organismo onde servem.

Queremos apontá-los como grande exemplo aos ferroviários do País. São eles os Srs.: Augusto da Guia, presidente; João Figueiredo J.º, vice-presidente; Henrique da Silva, 1.^º Secretário; João da Fonseca Valente, 2.^º secretário e Manuel Ferreira Godinho, tesoureiro.

E como se a obra já levada a efeito não bastasse para arrancar dos seus camaradas um reconhecimento eterno, conseguiram no dia 16 do mês findo, vêr realizado mais um sonho, do qual podem beneficiar os filhos dos ferroviários residentes no Entroncamento.

Com uma sessão solene foram inauguradas as aulas de Português, Francês, Matemática e Desenho, como preparação para o Curso da Escola Industrial.

A ela assistiram muitas pessoas e alem de outras individualidades fizeram-se representar as seguintes agremiações locais: Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Sindicato Ferroviário, União Futebol do Entroncamento, Onze Unidos Futebol Club, Grupo Desportivo das Oficinas da C. P. no Entroncamento, Grupo Recreativo 1.^o de Outubro de 1911, Grupo Musical *O Ramalhete*, Grupo n.^o 84 dos Escoteiros de Portugal, Cooperativa dos Ferroviários e Aderentes, Junta da Freguesia do Entroncamento e os representantes dos jornais da capital *O Século* e *Diário de Notícias*.

O presidente da Direcção, Sr. Augusto da Guia, convidou para presidir o Sr. Abilio Cesar Afonso, que agradeceu, dizendo que por se encontrar doente não podia discursar tendo escolhido para secretários os Srs.: José Duarte Coelho, presidente da Junta da Freguesia e Manuel Joaquim Teixeira, Chefe da Circunscrição de Exploração.

Aberta a sessão foi lido o expediente, tendo sido recebidas cartas de felicitações dos srs.: João da Silva Pinto, Manuel das Neves Periquito, engenheiro Francisco Rodrigues Antunes, Manuel Joaquim de Sousa, Ernesto Duarte, chefe de maquinistas, Fernando Augusto Meira, Adelino de Mello, Inspector, Antonio da Cunha Ferreira, Gregorio Alves, chefe do depósito de Gaia e Carlos Parreira.

Por ultimo foi recebido um telegrama do sr. Ginestral Machado, concebido nos seguintes termos:

«Ao Sr. Presidente Direcção Escola Profissional das Locomotivas Entroncamento.

Motivo inesperado impede-me ir como tencionava sessão solene, o que muito contraria. Agradecendo-lhe e seus colegas penhorante convite faço melhores votos exito do curso.

Ginestral Machado.

Falou em primeiro lugar o sr. Augusto da Guia, que em nome da Direcção disse:

«Sr. Presidente, meus superiores, minhas senhoras, meus senhores.

A Direcção vigente desta Escola ainda é aquela que a fundou. Sente-se orgulhosa por dentro da sua infima competencia, ter-se aproximado do fim que sempre teve em vista. Saúdo-vos em nome da Direcção, a todos sem distinção de categorias, que honram com o testemunho, a vinda aqui a esta sessão de homenagem á inauguração das aulas preparatorias do curso industrial; ao mesmo tempo esta Escola, quer num principio cheio de justiça, prestar homenagem a três grandes figuras da vida ferroviária, para o que peço licença a V. Ex.^a para a menina Fernanda Pedro, filha adoptiva do ferroviário Manuel Ferreira Godinho, puchar aquele cordão que descobrirá três augustas efígies, que serão ornamento magnanimo desta Escola: 1.^o o sr. Director Geral da C. P., 2.^o sr. Abilio Cesar Afonso, 3.^o sr. Carlos Rodrigues Parreira.»

Neste momento foram descerrados no meio dum a estrondosa ovacão, as três fotografias destes senhores. E continuando:

«Não se procura por este meio criar distinções, mas sim, mostrar aos novos, áqueles que começam a encetar a vida fer-

roviaria, quem foi, e é, ainda o primeiro Director Geral da maior rede dos Caminhos de Ferro de Portugal e, os outros daqueles que começam do nada e chegam a atingir altos postos nos serviços da sua Divisão, sem duvida, que não é o acaso que os conduziu a tão elevados cargos, mas sim a sua persistencia, trabalho e amor á vida ferroviaria, acompanhando sempre esse grande pendão civilizador, que é, a instrução e então dentro da mais elevada razão, que cabe ao Entroncamento. Esta Escola procura por este meio facilitar áqueles a quem a vida não bafejar com a sorte, o poderem instruir-se mais um pouco para amanhã encontrarem com mais facilidade, o labôr quotidiano. E' este grande meio, o maior centro ferroviario de Portugal e, como a sua população aumente de dia a dia, tomou esta Direcção a espinhosa responsabilidade, de promover a criação do curso que hoje se vai inaugurar. E, dentro d'esta ordem de ideias apelamos para os generosos corações dos nossos Superiores, para que nos auxiliem nesta cruzada de bem que encetámos — Viva a instrucção. Tenho dito.»

O Presidente da Meza, sr. Abilio Cesar Afonso, agradeceu as boas referencias à sua pessoa, dando a seguir a palavra ao sr. Eduardo Augusto de Brito que pronunciou o seguinte discurso:

E' belo é colossal o movimento instructivo que se vem manifestando nos gremios colectivos do Entroncamento — agora coube a vez á Escola de Instrucção Profissional de Locomotivas, de se fazer sentir ao espírito, sacudindo-se da apatia em que emergem, mostrando a sua vitalidade com os próprios recursos mentais de que dispõem, insuflando iniciativas como esta Escola nos evidencia, extasiando-nos e fazendo-nos curvar de respeito e admiradão. O simpatico pessoal de máquinas da C. P. que se impõe á consideração geral pela ponderada responsabilidade do seu cargo, quer vincular quer revigorar essa consideração pela sua cuidada proficiencia profissional, patenteando a sua cultura técnica do seu mister, conquistando assim desmedidamente a confiança do publico que lhe entrega as suas vidas, os seus baveres, a sua industria para a transmissão para outras terras, para outros centros de manifestação humana. Que agruras, que dedicações que abnegações mesmo, têm estes admiraveis pioneiros da civilisação !! Sempre atentos, sempre cuidadosos eles se lançam na sua jornada, suportando inclemencias, intempéries — tempestades, até — mas orgulhosos chegam ao fim, consciencios do dever cumprido e de consciencia quieta do arduo trabalho efectuado! Salvé honrados trabalhadores, salvé artistas eximios! Só tem jus á gratidão e reconhecimento dum povo! Uma empreza que subordinada tais colaboradores cobre-se de gloria e homenagens e a C. P. não os deve abandonar e sim prestigia-los e a sua reflexão está no carinho, na aceitação que lhe mereceu esta Escola de Instrucção Profissional dotando-a, a par do conforto, de elementos de educação e aperfeiçoamento. Não é suficiente a prática material na execução do vosso logar, a cultura, a ilustração elevam o vosso valor —, abrem o vosso discernimento, concretisa a vossa mutua discussão na complexidade de duvidas que surgem no vosso interessante trabalho. A luz da razão, meus senhores, é a Escola — abençoada pois a cruzada em que vós e a empreza se meteram !

Será atrevimento classificado o eu arvorar-me em conselheiro dum assembleia tão digna e respeitável, mas se vos disser que me dedico a tudo quanto significa estudo e nessa qualidade, assegurado no meu proximo cincocentenario e nos meus 30 anos já passados de ferroviário e principalmente contando com a vossa benevolencia, espera o vosso perdão para a minha ouzadia, mas outro sentimento não me agita, que não seja ver a briosa classe do pessoal de máquinas manter-se num grau de presídio, de admiração de simpatia indestrutível por os demais camaradas da C. P.

A robustecer o que a traços largos expuz, está entre nós um exemplo vivo, um agente que iniciado em operario, foi depois recrutado para o pessoal de maquinas, onde pela sua dedicação ao estudo, pela sua inteligencia se evidenciou, conquistou sucessivos acessos e hoje está guindado a um logar de confiança e aonde é imprescindivel a muita competencia. Para este agente não ha tibjezas, não tropeça em resoluções que se lhe apresentam. Eu rompo com as barreiras da sua grande modestia e aqui lhe apresento o meu preito de homenagem e admiração. Todos nós o conhecemos porque alia a todas estas qualidades uma grande afabilidade. Jamais tem um não caprichoso a quem se lhe dirige. E quem é ele? E' Abilio Cezar Afonso.

E terminando soltou três *Hurrahs* que foram unanimemente repetidos pela assistencia.

Foi a seguir dada a palavra ao sr. Joaquim Felix, inspetor principal que disse que, em vista do crescente desenvolvimento do Entroncamento, se tornava necessaria uma iniciativa desta ordem — um curso preparatorio para Escola Industrial. Por falta dela se deslocam diariamente a Tomar e a Santarem, muitos estudantes. E' portanto de justiça que todos ajudem, inclusivamente os poderes publicos, para que esta tentativa não resulte infrutifera, conseguindo-se eleva-la a Escola Industrial de verdade, na qual aproveitará a mocidade filha dos ferroviarios ali residentes.

O sr. Dr. José Eduardo Victor, tem calorosas palavras para a instrucção, dizendo que, quando se abre uma escola é como se acendesse uma luz, representando um grande facho luminoso. Dirige-se depois ao presidente da Direcção e louvando a sua iniciativa afirma que a povoação do Entroncamento muito lhe deve. Refere-se a seguir aos três retratos descerrados, três grandes figuras da maior companhia ferroviaria portuguesa, especializando o sr. Ferreira de Mesquita, a quem o paiz muito deve. Uma empreza como a C. P. não seria possivel administrar senão com um homem da tempera do sr. Ferreira de Mesquita.

Não havendo mais oradores inscriptos, terminou por falar o sr. Abilio Cezar Afonso que, congratulando-se agradeceu a comparencia de todos os presentes encerrando a sessão.

* * *

Impossibilitados pelos seus deveres profissionais não compareceram os membros da Direcção srs. Henrique da Silva e João da Fonseca Valente, respectivamente 1.^º e 2.^º secretarios. E' um facto que os seus camaradas não deixarão de lamentar, pois era de justiça compartilharem da simpatica festa, que constituiu uma pequena apoteose.

Não queremos tambem deixar de nos referir aos esforços empregados pela comissão organizadora das aulas preparatorias, que com a sua boa vontade e trabalho, bastante concorreu para levar a bom termo esta ideia; compunha-se ela dos srs. Manuel

Ferreira Godinho, presidente, e Adelino Mattos Rabaca e Francisco Januario, vogais.

* * *

Resta-nos, para terminar esta noticia, enviar os nossos agradecimentos à Direcção da Escola pelo convite que nos foi feito e pela forma como fômos recebidos.

O meio ferroviario prende-nos, e sempre que nos é possivel interessamo-nos por todas as manifestações de vitalidade dos seus componentes, desde as iniciativas tomadas pelos dirigentes, até aquelas dos mais humildes. Estas completam aquelas, e é necessário que todos os membros de uma Companhia, como por exemplo a C. P., tenham bem presente no seu espirito que um por um, são elos de uma grande cadeia.

Da união solida dêsses elos depende a sua força e o bem estar geral. Esta obra demonstra claramente quanto vale uma união assente em bases sólidas. Por este facto merecem os simpaticos ferroviarios do Entroncamento, a protecção dos seus superiores e dos poderes publicos e ainda a admiração e carinho dos seus camaradas.

M. C.



Eng.º MANUEL MAESE DURÁ

Chegou a Lisboa no dia 20 do mês passado tendo se demorado alguns dias nesta cidade o engenheiro do Material e Tração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha sr. Manuel Maese Durá.

Tivemos o prazer de receber a visita do ilustre ferroviário que durante a sua curta demora no vosso país conseguiu visitar a linha da Beira Alta, assim como os Estoris e Exposição Industrial.

Agradecemos a visita tão amavel de quem nos deixou saudades.



O QUE TODOS DEVEM SABER

CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

O *Diario do Governo* insere um decreto determinando que nas cidades de Lisboa e Porto, Coimbra e Braga seja criada uma comissão revisora do rendimento colectável determinado pelas respectivas comissões avaliadoras da propriedade urbana. Essa comissão corrigirá as anomalias contidas nos resultados das avaliações, de acordo com as instuições mandadas adoptar para este serviço.

As comissões que podem ser extensivas a outras localidades, se fôr julgado conveniente, serão constituídas por três individuos nomeados pelo Governo, dentre os presidentes das comissões em serviço na respectiva terra.

Os membros dessas comissões vencem os salários e transportes que são abonados aos das comissões avaliadoras da propriedade urbana.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑHA

Durante o ano findo de 1931 os caminhos de ferro hespanhoes consumiram um total de 2.191.025 toneladas de carvão, das quacs 10 % aproximadamente foram fornecidas pelo estrangeiro.

Esta quantidade total é inferior á dos anos de 1929 e 1930.

— Por decreto de 28 de Setembro passado, estabelece-se a criação de Comissariados do Governo junto das administrações das Companhias do Norte, M. Z. A., Andaluzes e Oeste. As restantes Companhias serão agrupadas em numero não superior a quatro, estabelecendo-se tambem em cada agrupamento um Comissariado. A retribuição a receber pelos Comissarios é de 35.000 pesetas, para os do Norte e Alicante e de 25.000 pesetas para os Andaluzes e do Oeste, sendo este pagamento efectuado pelas Companhias que levarão esta despeza a gastos de exploração.

A nomeação será feita pelo Estado, podendo recair em funcionários publicos, que já desempenhem qualquer cargo na administração das mesmas companhias, os quais se não poderão recusar nem reclamar emolumentos alguns.

O mesmo decreto estabelece que as quatro grandes companhias citadas cedam nos seus escritórios centrais local para o Comissario e bem assim para o pessoal seu auxiliar que venha a ser designado pelo Ministro das Obras Publicas, em cumprimento das recentes disposições legais.

FRANÇA

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro tomou resoluções que tendem a diminuir os encargos que oneram a industria ferroviaria, prosseguindo na politica de redução de despesas, sobretudo no que se refere á exploração de pequenas linhas.

Espera-se que com esta reforma se assegure a cooperação dos caminhos de ferro e automoveis.

Com o programa projectado espera-se a obtenção de grandes economias, principalmente com o encerramento de muitas estações, visto que os comboios percorrerão distancias não inferiores a 25 quilometros, devendo as localidades intermediarias ser servidas por carreiras automoveis, não só no tráfego de passageiros, mas tambem de mercadorias.

— As receitas totais do exercicio de 1931 relativas á Companhia dos Caminhos de Ferro do Leste elevaram se, não entrando em linha de conta com os impostos respectivos, a 2.035.261.192,62 francos, importancia que se reduz a 2.015.855.597,75, deduzindo a verba relativa ás receitas diversas (19.405.594,87 francos). Em 1930, as receitas de ex-

ploração haviam atingido 2.274.786.430,16 francos, registando se pois uma diminuição de 258.930.832,41 francos ou seja 11,38 %.

As receitas do tráfego, no exercicio de 1931, decompõem-se da forma seguinte:

Passageiros: 389.706.390,90 francos; mais francos 3.278 000 do que no exercicio anterior, 0,85 %.

Mercadorias em grande velocidade: 187.082.884,50 francos, menos 11.732.000 francos do que em 1930, 5,90 %.

Mercadorias em pequena velocidade: francos 1.439.066.312,35, menos 250.477.000 do que no exercicio anterior, 14,83 %.

A receita quilometrica para o exercicio de 1931 atingiu 396,120,18 francos, menos 53.531 do que em 1930.

Quanto ás despesas de exploração, atingiram no exercicio de 1931, 1.855.667.695,82 francos, 1,48 % menos do que no exercicio de 1930, explorando a companhia 5.002 quilometros.

— No ano de 1931 o metropolitano de Paris vendeu 729.964.795 bilhetes contra 625.293.664 em 1930.

As receitas elevaram-se a francos 574.473.857 contra francos 543.812.121 correspondentes ao ano de 1930.

As despesas de exploração elevaram-se a cerca de 449 milhões de francos, tendo havido um excedente de receitas de cerca de 136 milhões de francos.

TURQUIA

Antes do regimen vigente, a Turquia contava com 3.719 quilometros de vias, explorados por empresas particulares e dos quais o Governo encampou, desde logo, 1.600 quilometros para melhorar os transportes e diminuir ás tarifas.

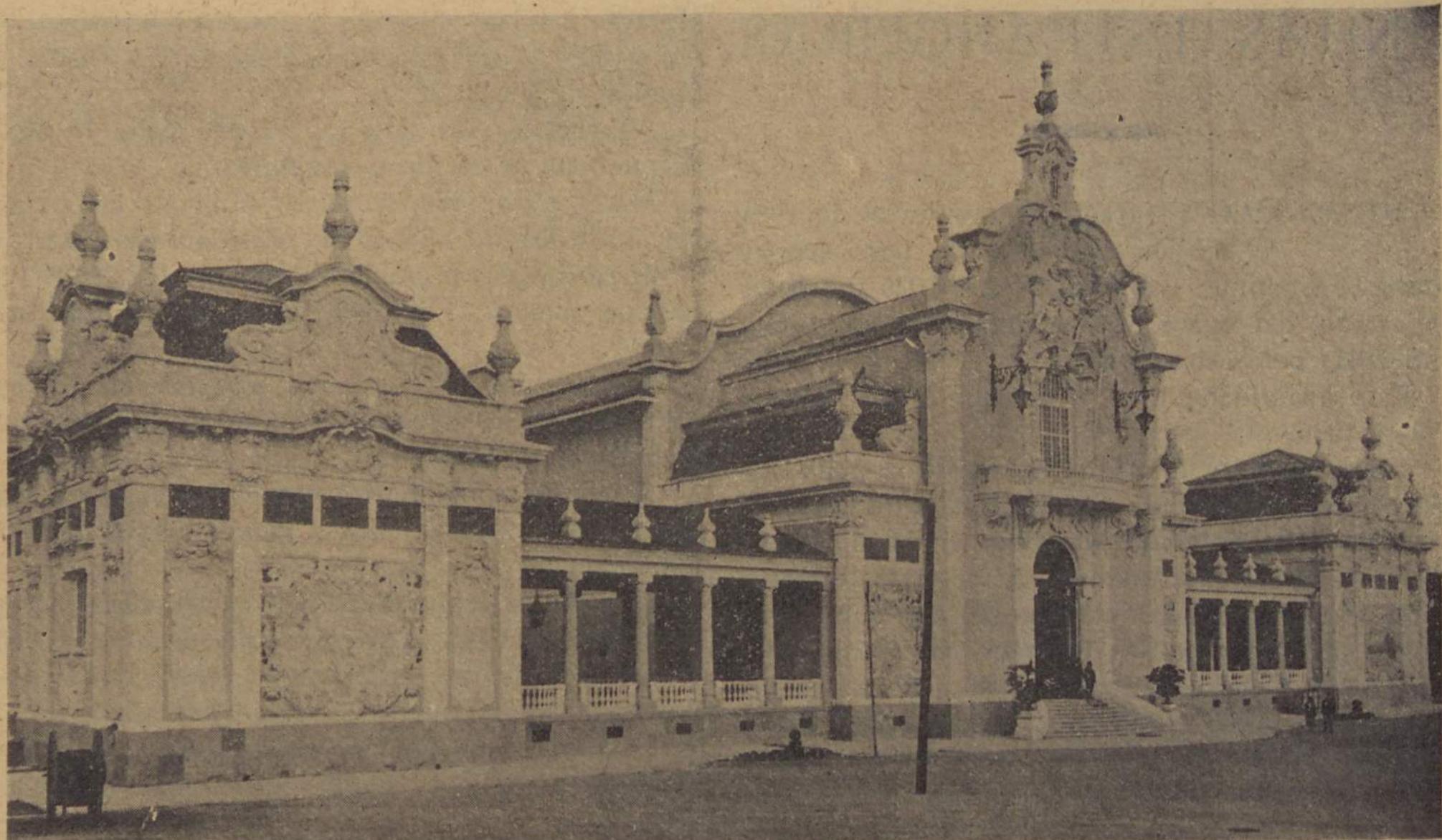
Hoje, conta a Turquia com 5.630 quilometros, isto é, quasi dois mil quilometros mais do que antes da Republica, sendo 3.430 quilometros explorados pelo Estado e 2.200 por empresas particulares.

Para tão grande e tão util esforço, o Governo turco não contraiu emprestimos, custeando tudo pelas sobras do orçamento ordinario.

No dia do aniversario da proclamação da Republica foi inaugurada a construção da linha Kutahia-Balikessir e teve inicio o serviço da linha Samoun-Sivas.

A festa de inauguração foi presidida pelo Presidente da Assembleia Nacional, Kazim Pachá, que salientou os grandes serviços dos caminhos de ferro em questão, serviços economicos e serviços militares. Trata-se de uma importante rede que liga a Anatolia a Sivas.

Na nova linha inaugurada foram necessarias muitas obras de arte, entre as quais vinte e quatro pontes e trinta e sete tuneis, dos quais o maior conta um pouco mais de seis quilometros.



O Pavilhão permanente da Exposição

EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

O SUCESSO obtido por este grande certame não tem limites. Todos os dias desde que a exposição se encontra aberta acorrem ali milhares de pessoas que dentro de si encontram palavras de espanto e de admiração.

Podemos afirmar portanto sem receio de sermos desmentidos que a Grande Exposição Industrial Portuguesa é um sucesso que marca a valer e profundamente no espirito mais íntimo da vida nacional.

Sobre organização, as deficiencias que apontamos e que por não ser nosso intuito não devem ser tomadas pelos organizadores como censura, passam despercebidas aos olhos do publico que com o seu entusiasmo nem dá por elas.

E se qualquer referência fizemos é porque é nosso habito ver as coisas a frio para friamente as comentar-mos. Não foi portanto má vontade ou qualquer melindre da nossa parte o motivo das nossas palavras insertas no ultimo numero da *Gazeta*. Ficam assim dadas explicações à Associação Industrial Portuguesa, principal promotora da Ex-

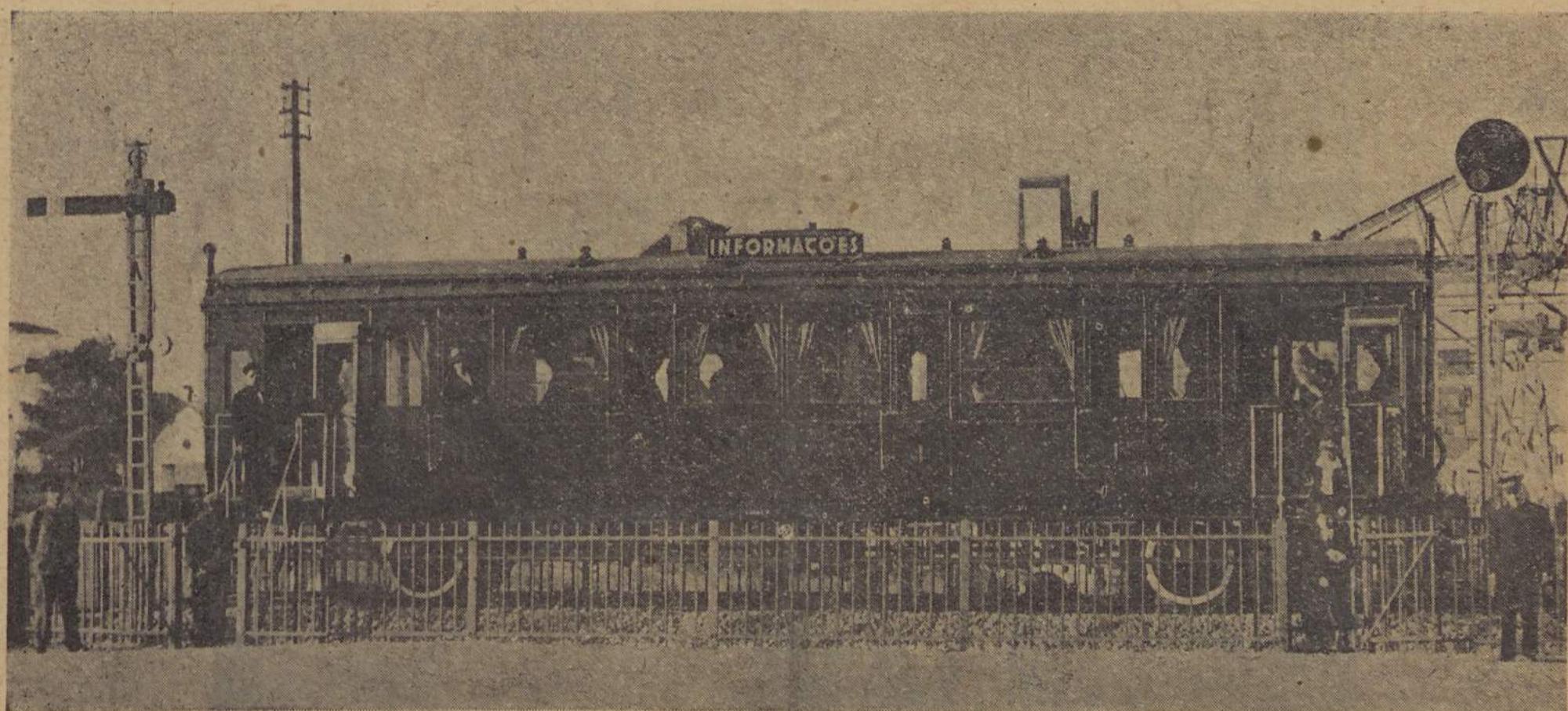
posição, e que nos comunicou o seu espanto, talvez por sermos os únicos que abertamente dizemos o que pensamos.

Da comissão administrativa da Exposição recebemos cartões de Congressistas Honorarios, para o proximo Congresso da mesma exposição e que se deve realizar de 20 a 27 de Novembro futuro.

Agradecemos reconhecidissimos a honra que nos é concedida e esperamos assistir ás suas sessões das quais resultará decerto, algum bem para a actividade industrial do nosso país, que já hoje afirma bem alto o seu valor.

Novamente nos vamos referir á representação ferroviaria neste importante certame.

Como já o dissemos no ultimo numero, ficamos surprezos com o esforço dispêndido pela C. P., para que na exposição figurasse como seu *Stand*, uma carruagem de primeira classe. Como os nossos



Uma carruagem de 1.ª classe da C. P.

leitores poderão verificar pela gravura que hoje damos, a apresentação é perfeita, pois se encontra instalada sobre carris devidamente balastrados como se estivesse para rodar sobre a via. Dentro, estão dois empregados que amavelmente informam o público, sobre a construção, sobre viagens, etc.

Ainda sobre caminhos de ferro existe o *Stand* da Companhia do Norte de Portugal, que apresenta a miniatura de um comboio completo, perfeitamente igual ao material que circula nas suas linhas.

Assim a pequenina locomotiva representa uma das novas que circula na sua rede, com quatro eixos acoplados, vapor sobreaquecido, provida dos ultimos aperfeiçoamentos; atingem a velocidade de 85 km. á hora, marchando em qualquer dos sentidos e são construidas pela firma Henschel & Sohn, de Kassel.

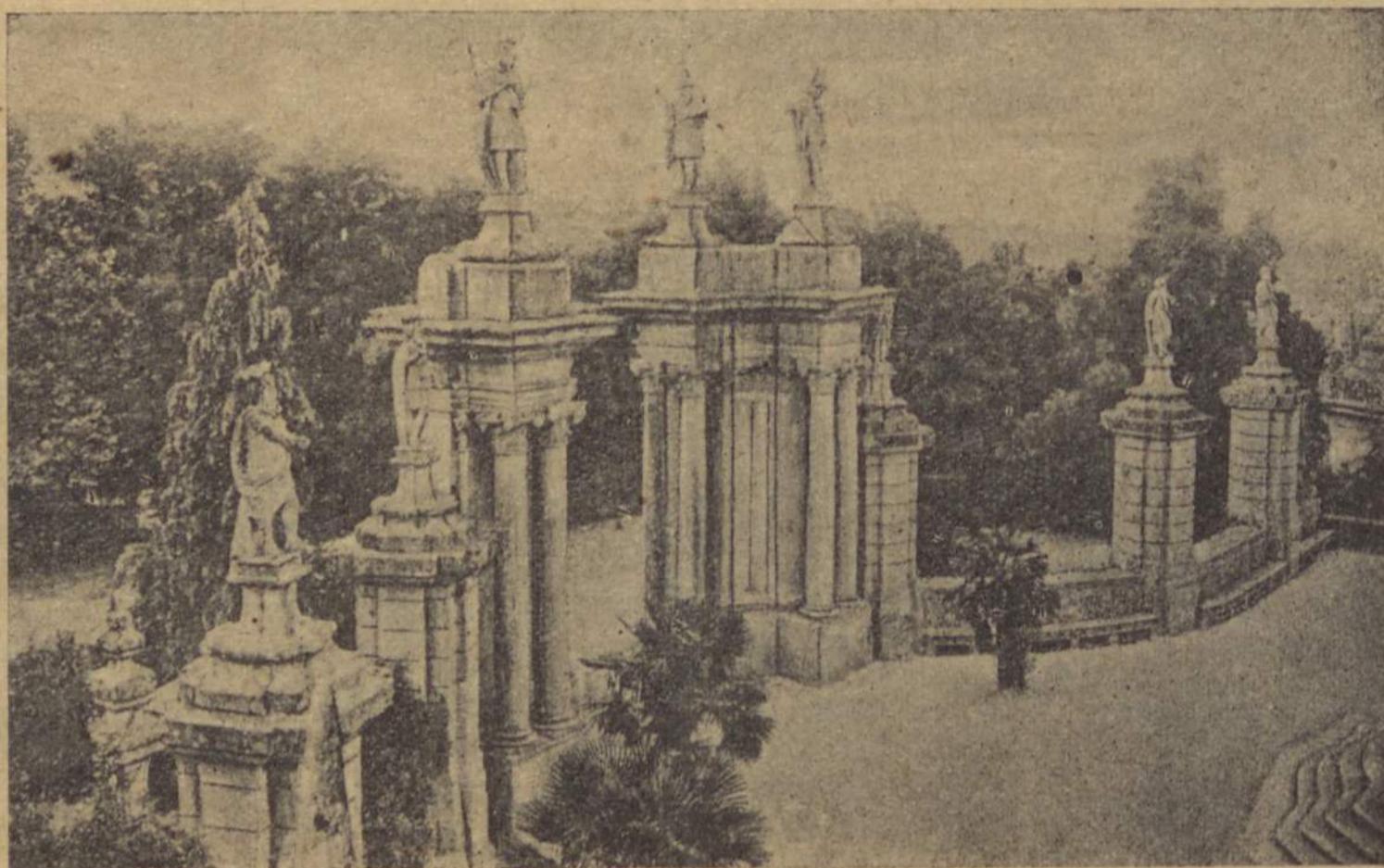
As carruagens atreladas são a redução das fornecidas á companhia por uma firma italiana, que são de caixa de armação continua e inteiramente metalica, providas de amplas janelas, plataformas fechadas com fole de intercomunicação, belas instalações sanitarias, profusa iluminação electrica e aquecimento por termo-sifão. Com um roolamento muito suave assentam so-

bre bogies e teem 18 metros de comprimento. O Stand da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, merece ser visitado, pois bem demonstra a tenacidade e o valor de quem dirige este competente organismo.

*
Resta-nos hoje para findar, marcar aqui a nossa admiração pelo Stand da Companhia dos Telefones. Não é um Stand, mas sim uma vasta rede que abrange todo o recinto, podendo-se comunicar todos os *Stands* entre si e para toda a parte. Mostra-nos esta exibição o valôr pratico do telefone como unico de comunicação, patenteando a toda a gente qual a competência do pessoal da Companhia, desde os engenheiros aos operarios mais obscuros.



O Stand da Companhia dos Telefones - Central telefonica da exposição



LAMEGO — Santuario dos Remedios

LINHA DA REGUA A LAMEGO

FOI DESCIMBRADA A PONTE SOBRE O VAROSA

O incremento dado ha anos para cá ás obras publicas tem sido grande, mostrando-nos o valor das actividades nacionais especializando a parte que se refere a obras de engenharia.

No que toca a caminhos de ferro alguma coisa se tem realizado do que ha muitos anos existia em projectos, já considerados esquecidos e tidos como sonhos utopicos.

É consolador verificar que, apesar da crise, se trabalha afincadamente no progresso material e economico do paiz e é de esperar que o actual mal estar social desapareça dando lugar ao bem comum.

Mais um facto importante a contar na historia dos caminhos de ferro em Portugal, vem de suceder ha dias, e bastante honra a industria e a engenharia portuguesa.

É o descimbramento da ponte sobre o Varosa, obra d'arte importante que irá servir na futura linha da Regua a Lamego.

A este acto que se realizou em 20 do mez findo, assistiram os srs. Ministros das Obras Publicas e Comunicações, engenheiro Alvaro de Sousa Rego, Director Geral dos Caminhos de Ferro, autoridades da Regua e de Lamego, engenheiros Alvaro David Pinto Lumbrales, Couvreur, Cambournac, Flavio Borges, Bogalho, Maçãs Fernandes, Gomes Meleiro, Gomes Monteiro, Avelar Ruas, Carlos Cruz Trigo, Alberto Freire, Manuel da Costa Pinto, e muitas outras individualidades representativas da região.

A ponte que é um verdadeiro monumento e uma

linda obra de engenharia, mede 148^m.60 de comprimento, o arco tem de vão 55 metros e de altura 40 metros. Em pouco mais de um ano, pois os trabalhos foram começados em 12 de Julho de 1931, se realizou esta obra, tendo chegado a trabalhar equipes de 300 operarios.

A cerimonia teve lugar depois de previa visita aos trabalhos efectuados, e pelas 14 horas, oitenta operarios despejavam as 40 caixas de areia que suportavam os cimbres. A cerimonia terminou com uma vibrantissima salva de palmas, sendo os realisadores deste trabalho muito vitoriados.

Depois o sr. Ministro e restantes convidados dirigiram-se ao barracão das obras, artisticamente engalanado onde lhes foi servido um finissimo «Porto de Honra».

Iniciou os brindes o eugenheiro sr. Alvaro de Sousa Rego que agradecendo a presença do Ministro, enalteceu o valor da obra, importante melhoramento de dificil construcção, orçado em 1.866 contos, terminando por elogiar os nomes dos engenheiros Avelar Ruas e Soares David e que se S. Ex.^a o Ministro auxiliar, a linha poderá ser inaugurada em 1934.

Fala a seguir o sr. engenheiro Gomes Meleiro, da casa Mesquita, L.^{da}, firma constructora, que felicita o engenheiro sr. Alvaro David e agradece ao sr. dr. Duarte Pacheco o ter vindo assistir ao descimbramento da ponte.

O sr. dr. Luís Osorio, presidente da Camara

Municipal de Lamego, diz não saber ainda o tempo que terá de permanecer no seu lugar. No entanto não quis faltar, pois que era seu dever ter vindo e



LAMEGO — Colegio de Sol

que o seu cargo lhe impõe responsabilidades e referindo-se á enorme crise de trabalho que assoberba a região declarou que as obras da linha ferrea para a cidade que ali representa, tem dado trabalho a muitas centenas de trabalhadores.

É em nome deles que agradece ao sr. Ministro o carinho e boa vontade que tem dedicado a estas obras.

Fala por ultimo o sr. dr. Duarte Pacheco que agradece as palavras que lhe foram dirigidas, dizendo que não as aceita para si mas sim para o governo de que faz parte. Orgulha-se com a construção da ponte não só como engenheiro, mas também como ministro, pois que ela é uma afirmação ousada da nossa engenharia.

Diz que a época que atravessamos é de ansiedades e que todos confiam no ressurgimento nacional, competindo aos técnicos orientar o trabalho. Chegou o momento de todos os homens que trabalham realizarem sob a direcção dos técnicos a obra de que Portugal carece.

E terminando:

— Não tem o trabalho nacional um homem que simbolise os seus anseios — mas têm uma entidade que supre essa falta — a engenharia.

O orador acabou o seu pequeno discurso com vibrantes aplausos, dando fim a esta festa que marca uma valorosa etapa na construção da linha da Regua a Lamego, grande manifestação de vitalidade da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

LISBOA

PARK HOTEL

ESPLENDIDA SITUAÇÃO

Rua de D. Pedro V, 2

PORTO

**GRÂNDÈ HOTEL
DO PORTO**

Luxo e conforto moderno

PORTO

**GRANDE HOTEL
DE PARIS**

Rua da Fábrica, 27

MONSÃO

“PENSÃO VATICANO”

Em frente á Estação do Caminho de Ferro
Almoços-jantares-quartos. Vinhos brancos e tintos, da região, engarrafados. A propaganda d'esta casa é feita espontaneamente pelos srs. hóspedes e frequentadores

ESPAÑA

SEVILHA

HOTEL DE INGLATERRA

Plaza San Fernando

VIGO

HOTEL CENTRAL

PRIMEIRA CLASSE

HOTEL GOLDEN GATE

Funchal-Madeira

Proprietários: JOÃO CARLOS D'AGUIAR & C.ª SUCCRS.

End. Telegr. GOLDENGATE-Funchal

Hotel de primeira ordem situado á Entrada da Cidade a 2 minutos do cais, proximo das agencias de vapores, bancos, teatro, jardim publico, telegrafo, etc..

TRATAMENTO DE PRIMEIRA ORDEM

Pensão incluindo: Quarto, Pequeno Almôço, Almôço e Jantar de Esc. 30\$00 a 45\$00

BONS APOSENTOS E BEM ILUMINADOS

O CUPAR NOS HEMOS hoje da segunda parte da representação das companhias inglesas ao Ministro dos Transportes, cuja primeira parte foi dada na *Gazeta* de 16 de Outubro.

Pedem as companhias na representação, que todos os veículos destinados ao transporte de mercadorias em estrada, sejam licenciados e que as licenças sejam concedidas sómente, nas condições seguintes:

(1) — Sêr o veículo próprio para o transito (obrigatoriedade de se conformar a certos *standards*);

(2) — Condições e salários justos ao pessoal empregado;

(3) — Necessidade da licença, sendo o serviço de interesse público;

(4) — Publicação e fiscalização das tarifas.

Tem-se dito que a aplicação de um sistema de licenças semelhante ao que vai resumido acima, seria vexatório para os carros ou camiões, empregados unicamente no transporte das proprias mercadorias dos donos. As companhias concordam que, quando os camiões são usados com este fim, não se deve exigir aos proprietarios a prova da necessidade do serviço, como sendo de interesse público desde que pelo transporte de mercadorias não se peça remuneração e portanto neste caso, não ha lugar a tarifas. As companhias, em todo o caso, não veêm razões para se não aplicarem as condições (1) e (3), no interesse da segurança e dos empregados.

O *Trust Whittington*, parece aceitar ou concordar com a necessidade das licenças serem sujeitas a salarios e a condições justas do pessoal empregado e tambem á obrigação dos veículos serem aptos para o serviço a que são destinados.

O mesmo *trust* não concorda com a regulamentação de tarifas, dizendo que as tarifas a serem regulamentadas, fariam ou obrigariam os donos dos transportes a aumentar os preços. A regulamentação das tarifas de caminhos de ferro não significa nem aumento nem diminuição de tarifas, mas sim a fixação de tarifas justas e o evitar-se a corrida desordenada de aviltamento de preços. Não ha razão para que uma tal medida de regulamentação não dê resultado nas tarifas dos transportes por estrada.

Como no caso das tarifas de passageiros por estrada, as tarifas dos transportes seriam homologadas por uma entidade publica e a sua regulamentação protegeria os caminhos de ferro contra a cotação desfavorável de preços com a vantagem de todas as empresas de responsabilidade vêrem com bons olhos, uma estabilização comercial da industria de transportes.

Tem-se dito igualmente, que o pedido de regulamentação de tarifas, apresentado pelas companhias, significa a imposição de uma regulamentação que não seria económica para os transportes por estrada, semelhante á dos caminhos de ferro e que, foi legislada em circunstancias, que já não existem actualmente. Será até mais razoavel, os caminhos de ferro pedirem a revogação de uma legislação que não lhes é económica, do que pedirem a mesma para os outros sistemas de transporte.

Com referencia a esta critica das empresas de transportes por estrada, a opinião das companhias é que, de uma maneira geral, a legislação vigente dos caminhos de ferro é razoavel para um serviço publico e como os transportes por estrada, pelo seu desenvolvimento

actual, alcançaram a situação de «serviço publico», deveriam aceitar igualmente uma legislação semelhante. Este principio já foi aplicado na condução de passageiros em *camionetes*. Se o governo, considerar, em todo o caso, que esta legislação não é necessaria nas circunstancias actuais, na exploração de um serviço publico e não está disposto a faze-la vigorar para o transporte de mercadorias por estrada; as companhias pediram então para ser revogada a seu favor a legislação e na mesma proporção; mas esta não é a alternativa que as companhias procuram obtér.

Na representação a que nos estamos referindo, queixam-se as companhias inglesas, de que as criticas que lhe são feitas, preferem falar nas faltas e nos defeitos dos caminhos de ferro e na falta de bom critério e de competencia na administração, em lugar de se ocuparem da questão de igualdade de tratamento para umas e outras.

Finalmente, as companhias, depois de mostrarem alguns dados demonstrativos da judiciosa co-

O PROBLEMA DA ESTRADA E DO CAMINHO DE FERRO

“O SEU ASPECTO
NA GRÃ-BRETANHA”

II

REGULAMENTAÇÃO DA INDUSTRIA
DE TRANSPORTES MECANICOS

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Novembro de 1892

Palácio da Industria Portugueza em Lisboa

Exposição Universal e Exposição Maritima em 1897

Os titulos d'este artigo deixam bem comprehender com quanto entusiasmo nos apressámos a ligar o nosso nome á iniciativa da realisacão d'este projecto.

No estado actual do nosso paiz, os grandes cometimenes, tudo quanto tenda a levantar Portugal, por um esforço heroico, do abatimento a que uma cadeia de infelicidades o levou, parece em geral pura phantasia de sonhadores, senão insensatez de temerarios que não vêem, na cruenta lição do passado, exemplo frizante a desarma-los para futuros arrojos.

E' que o desalento venceu todos os espíritos; é que o desejo insoffrido de avançar demasiadamente no caminho dos melhoramentos moraes e materiaes levou-nos á quasi ruina, muito antes que os beneficos resultados d'esses melhoramentos nos trouxessem, em prosperidade, a compensação dos sacrificios a que, por elles, nos imposémos.

Mas se esta justa aspiraçao de progresso nos impelliua um caminho difficult; se arruinámos as forças em trabalho excessivo, se deixámos o nosso sangue enfraquecer na lucta pelo progresso, na grande batalha da intelligentia que pensa e do braço que executa, sem medir o alcance d'este trabalho mais que no roseo desejo da felicidade sonhada; se, finalmente, se, francamente, estamos hoje desfalecidos porque soffregamente quizemos elevar o nosso paiz a par dos mais adiantados da Europa, não é razão para que nos abandonemos por completo ao desconsolo, para que quebremos a enxada que manejavamos fadigosos, e a pedra que levámos com tanto custo para o monumento do nosso futuro, a abandonemos a meio caminho, inutil para elle e para nós.

Depois da enfermidade vem a convalescença e após esta a saude.

Pensem os pois no futuro e confiemos que as nossas

locação de capital nas suas linhas, alegam que a causa principal do desvio do trafego é o tratamento de favôr usufruido pela industria de transportes por estrada e que o pedido que as companhias submettem, e para que as condições de transporte por caminho de ferro ou por estrada sejam iguais, de modo a que cada um possa concorrer com o outro em igualdade de circunstancias.

Já depois desta representação das companhias e de outras analogas feitas pelas empresas de transportes, o governo inglez convocou uma reunião de representantes das entidades interessadas; tendo esta reunião ou conferencia publicado um relatorio, conhecido em Inglaterra, pelo nome de *Relatório Salter*, que é o nome do nome do presidente da comissão.

Parece que o governo está na disposição de pôr agora em pratica as recomendações ou alvitres feitos no referido relatório.

N. B. — Tanto este artigo, como o anterior, são a tradução da representação das companhias e que veio publicada na *Railway Gazette*. — V. d'A.

forças, que são muitas, retemperar-se-hão na continuaçao da lucta, se queremos ser o que ser desejamos.

E' por isso que consideramos perfeitamente realisavel o plano que vamos expôr, sobre o qual nos propomos trabalhar activamente, no que esperamos ser acompanhados por toda a imprensa, por todo o paiz!

Em 1897 Portugal tem uma commemoraçao a realizar á qual todas as nações do mundo não negarão o seu concurso.

Quatrocentos annos se completam, que as caravellas, guiadas pelo nosso grande navegador, dobravam o cabo das Tormentas, indo implantar a bandeira christã nas praias indianas.

Eramos grandiosos então, pela navegação e pela descoberta; cinco annos temos deante de nós para nos tornarmos, pelo menos, importantes pelo commercio e pelo trabalho.

Deve inaugurar-se, tambem n'essa epocha, o porto de Lisboa com todos os seus melhoramentos que estamos emprehendendo.

Pois bem: nenhuma occasião mais azada para convidar as nações a visitar a nossa; para as recebermos aqui na capital, n'um duplo concurso demonstrativo da importancia industrial e maritima de cada país.

Em terra, n'um grande palacio que se construirá para testemunho permanente da nossa industria, uma exposição universal onde cada estado virá ostentar os melhores productos das suas sciencias, das suas industrias e artes; no magnifico porto de Lisboa, os barcos de todas as dimensões, as construções de todas as epochas, as esquadras de todos os mares.

E na cidade uma animação extraordinaria, um vae-vem de população flutuante, uma diversidade de individuos de todas as nacionalidades, uma confusão de idiomas de todos os paizes, transformando a nossa capital n'um centro de actividade, dando-lhe aquelle brilhantismo attraente das grandes capitais estrangeiras por occasião das suas melhores festas.

Para a realisacão d'esta ideia e de outras que lhe são accessorias o seu primitivo iniciador, o nosso amigo Pinto de Magalhães, cujo trabalho nos proposémos acompanhar n'esta honrosa tentativa, convidou no dia 28 alguns dos nossos collegas da imprensa diaria, aos quaes pelo nosso director foram comunicadas as bases iniciais da formação de uma sociedade que pretendemos fundar em Lisboa, e cujos fins são, entre outros:

1.º Construir um grande edificio para exposição permanente dos produtos da industria e da agricultura nacionais, que se denominará **Palacio da Industria Portugueza**.

2.º Construir, prévio accordo com a Camara Municipal de Lisboa, o parque da Avenida da Liberdade, segundo o projecto pela mesma Camara approvado.

3.º Explorar o parque e os jardins do Palacio, onde estabelecerá varios recreios populares, taes como: montanha russa, carrousseis, balouços, jogos infantis, balão captivo, escola de tiro, jogos para adultos, barcos circulantes, gondolas no lago, passeios em carros e animais, campo de corridas de cavallos, velocipedes, etc., e se darão funcções extraordinarias diurnas e nocturnas, como concertos, fogos artificiales, fontes electricas, illuminações, bailes, exhibições de celebridades, etc.

4.º A Sociedade propõe-se fundar no Palacio escolas industriaes de pintura, escultura, etc., onde leccionará, gratuitamente, até 50 alumnos de escolha oficial.

5.º Caso a Camara ou a respectiva Sociedade o julguem conveniente, poderá estabelecer se nos jardins do mesmo Palacio o Jardim Zoologico, ficando a cargo da Sociedade do Palacio o seu sustento e exploração.

6.º O Palacio será dividido em cinco grandes pavilhões, destinados:

- 1.º A' Industria,
- 2.º A' Agricultura.

IMPRENSA

3.^o A's Bellas artes.
4.^o A's diversas aulas.
5.^o (Central) á parte recreativa: espectaculos, conferencias, concertos, bailes, exposições diversas, flores, etc.

7.^o No mesmo Palacio será reservado um salão para a imprensa portugueza, como centro especial para as suas reuniões, exposição de jornais, gabinete de leitura, reportagem, etc.

8.^o A todos os industriaes será concedido, conforme o numero de acções que tiverem, ou pagando aluguer, o espaço necessário para exporem os seus productos, tomarem encomendas ou fazer venda de generos e artigos portuguezes exclusivamente.

9.^o A construcção do Palacio será feita por empreitadas, engenheiros e operarios portuguezes.

10.^o Todos os fornecimentos serão feitos por concurso, preferindo-se os concorrentes que mais vantagens offerecerem, tendo por base receberem $\frac{1}{3}$ da totalidade dos fornecimentos em acções do Palacio.

11.^o Todos os materiaes a empregar no Palacio e seus annexos serão exclusivamente portuguezes, com excepção de ferros e tintas, cuja entrada, caso seja indispensavel, o governo permittirá livre de direitos.

12.^o Na construcção do Palacio e seus annexos proceder-se-ha com a mais rigorosa economia, montando a Sociedade fornos para a cozedura do tijolo, visto ser este artigo uma das partes mais importantes em construcções d'este genero, e haver no local o barro proprio para este fim.

13.^o No Palacio realizar-se-ha em 1897 uma **Exposição Universal**, commemorando o 4.^o Centenario da Descoberta da India, e coincidindo com os festejos com que naturalmente o nosso paiz deve saudar a monumental viagem de Vasco da Gama.

14.^o No Palacio montar-se-ha um grande motor para pôr em movimento diversas machinas de fabricação portugueza, tanto agricolas como industriaes.

15.^o Caso o governo esteja d'accordo, e sem augmento de encargo para o Estado, poderão installar-se no Palacio o museu Commercial e Industrial de Lisboa e o museu Agricola Florestal.

16.^o A sociedade propõe-se mais construir uma linha ferrea, de via reduzida e material elegante, desde o cruzamento da Avenida com a Praça da Alegria e rua das Pretas, até ao parque e jardins do Palacio.

O capital preciso para a realisação dos fins a que se propõe esta Sociedade será calculado por uma commissão de engenheiros portuguezes, sendo a sua importancia totalmente emittida em acções, de forma que não seja necessário, para o complemento das obras, emitir obrigações.

A iniciativa ahi está tomada. Vingue ou não a ideia, a industria, a agricultura, a capital, o paiz inteiro não deixarão de reconhecer que ella bem merece o auxilio de todos.

E' no seu próprio interesse que cada qual deve vir alistar-se na cohorte que se propõe luctar pelo desenvolvimento do nosso torrão natal.

E fiamos que ninguem, que tenha uma parcella de actividade a empregar, deixará de vir concorrer para isso, porque os serviços que o Palacio da Industria virá prestar, como estimulo aos nossos manufactureiros e agricultores, como ensino ao nosso publico para se surtir de produtos nacionaes, como demonstração ao mundo do estado de adiantamento da nossa producção, devem de ser do mais elevado alcance.

Os iniciadores tencionam convidar em breve, para uma reunião, os principaes capitalistas e pessoas importantes do paiz, afim de se nomear uma commissão executiva que trate de levar esta ideia á realisação.

Findará ahi a missão de meros iniciadores que para nós tomámos, porque o nosso intento é unica e simplesmente que Portugal seja dotado com um Palacio da Industria, em boas condições, Nunca é demais pôr estas coisas a claro nos tempos que vão correndo...

«ARQUIVO NACIONAL»

Recebemos mais um numero desta interessante Revista que entre escolhida colaboração insere um curioso artigo sobre a morte de D. Luís e outro sobre os antecedentes do belo edificio da estação do Rossio, da autoria do conhecido publicista e nosso amigo Rocha Martins.

«JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLONIAS»

Completo 79 anos de existencia este importante jornal, decano dos diários portugueses.

A sua existencia representa uma vida laboriosa e honesta, pelo que o felicitamos, bem como os camaradas que lá trabalham, desejando-lhes uma longa vida de prosperidades.

«GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO»

Esta revista madrilena que até aqui se tem publicado quinzenalmente, passará a ser mensal em virtude da crise que atravessa.

A' nossa colega de Madrid desejamos sinceramente que a sua publicação se normalize com os nossos melhores votos de longa vida e prosperidades.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«HISTÓRIA UNIVERSAL DO CRIME»

Labor Editorial é uma nova casa editora que se instalou na Calçada do Carmo, 55-2.^o e vai publicar em fasciculos com o titulo de «História Universal do Crime», uma série desenvolvendo de crimes, que pelo nosso paiz vão passando sem o corretivo necessário.

Recebemos o seu primeiro fasciculo que bem demonstra, pela sua excelente paginação e boa colaboração no desenvolvimento da arte sobre o Tráfico de Brancos e Tragedias dessa dança macabra da Emigração, que os organisadores do Labor Editorial, vão vencer com o seu belo trabalho.

Não viage sem consultar o MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL, à venda em todas as livrarias do País.

CIDADES DE PORTUGAL

VISEU

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

O anel aureo do Vale do Vouga, adereço precioso com que se enfeita a louçã Beira, precisava de uma joia que o rematasse. Essa joia existe: é Viseu.

Com efeito, quem percorre aquela gracia linha ferrea minuscula, que parece brincar á compita com o Vouga, desde Espinho e Aveiro até á veneranda cidade de Viriato, pregunta a si mesmo como poderá acabar aquela festa do espirito, que em algumas horas de inenarravel gôso, se recrea numa das linhas mais peregrinas do país. Mas o caso é que venha-se da veneziana Aveiro, venha-se da oceânica Espinho, entre-se na Sarnada pelas bandas de Agueda, ou dos curiosos lacetes dos lados de Albergaria, a linha do Vale do Vouga, esmaltada de mil e um encantos, precisava dum remate que nos não fizesse ter saudades de Paradela, Sever, Arcozelo, Vouzela, S. Pedro do Sul, Lafões, Bodiosa. Esse remate lá está—Viseu—conclusão grandiosa dessa sinfonia de luz, de côr, de viço, de frescura—nova *Sinfonia Pastoral*, da divina Natureza.

É atribuida aos tierdulos a antiquíssima fundação de Viseu e o seu nome ficou na história por ter servido de abrigo ao indómito Viriato, pegureiro dos Hermínios e o mais ousado caudilho da revolta lusitana contra a águia de Roma. Ainda hoje, um dos locais mais queridos dos vizienses é o aprazivel e umbroso parque denominado Cava de Viriato e onde a tradição diz que se refugiava o heroico montanhês.

O forasteiro, que sai da estação onde se reune a linha do Vale do Vouga com o ramal da Companhia Nacional, procedente de Santa Comba Dão, após duzentos metros de percurso por um caminho agradável, desem-

boca no vasto campo de Viriato, onde, á esquerda, encontra a Cava de que atrás se faz menção. Nesse campo realizam-se a miude pitorescas feiras, que reunem ali muitas centenas de pessoas.

Seguindo em direcção á cidade e atraves-sado, sobre uma ponte, o Pavia, sobe-se por uma bela avenida até o centro da cidade, onde encontramos a formosa praça da Republica, rodeada de boas edificações e com um jardinsinho gracioso e bem cuidado.

Noutra praça ergue-se o monumento do ilustre bispo, D. António Alves Martins, figura que se impôs na segunda metade do século passado, no mundo politico e religioso.

A estátua do prelado, simultaneamente magestosa e sóbria, é da autoria de Mestre Teixeira Lopes.

Possui a cidade vários importantes edifícios, o mais assinalável dos quais é a Sé, com uma bela abóbada manuelina, um precioso orgão setecentista, um bem trabalhado cadeiral de talha doirada e várias telas de preço, algumas das quais atribuidas a Grão Vasco.

Não se deve deixar de visitar o belo claustro do século XVIII, contíguo á Catedral, e muito menos o soberbo Museu Grão Vasco, preciosa pinoteca dos melhores lavo-res de Jorge Afonso, Vasco Fernandes e Almeida Furtado.

Viseu, enfim, é uma cidade adorável, bem cuidada, pitoresca, e cofre precioso das joias mais preciosas da nacionalidade:—as Tradições corporizadas em pedras perduráveis.

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

NUM HOTEL EM COIMBRA

ENTRÉ os muitos casos curiosos que me tem acontecido, vou hoje narrar aos nossos leitores, á «Gazeta» e «Diario de Coimbra» o que ha dois meses comigo se passou num hotel que se bem me recordo é o ...? — Não digo. Fica para depois. Apresentem a conta e então far-lhe-ei o reclame gratuitamente.

Aborrecidos com uma noite de tempestade no Porto, eu e outro companheiro viemos no comboio omnibus 8, que dali saiu ás 20.55. Chegamos a Coimbra á 1.35. Ao lado da estação nova está um hotel com boa apariencia e com dois quartos a 25\$00, só para passar a noite, que cheiravam mal, e tambem muito mal enjorcados. Não serviu.

Atravessamos aquelas ruas estreitas e fomos dár ao edificio da Camara Municipal.

Topei um hotel e recordei-me que quando, foi do Congresso dos Mutilados da Guerra lá me instalei dois ou tres dias até acabar o congresso.

Subi dois lances de escadas, encontrei uma cadeira antiga, talvez herança algum convento de frades e também topei o quadro da eletricidade. Acendi uma lampada, bati as palmas e... a oeste nada de novo.

Nem respostas nem mandados.

Vinte e cinco minutos de penitencia á espera que uma alma caridosa viesse em nosso auxilio para nos arranjar um quarto com duas camas.

Os amargurados minutos passaram, e, como os jornalistas teem forçosamente que ser utrevidos para bem cumprarem a sua missão, fui ao quadro das chaves dos quartos e tirei as chaves do 5 e do 22.

A chave do numero 22 foi a que mais me deu no gôto, pois este numero foi o que recebi quando sentei praça no 16.

Subi nova escada á direita e tirei á esquerda.

Cá está o 22.

Pensei um pouco, não fosse o diabo que lá houvesse alguém ou que ainda não tivessem vindo os hóspedes, bati de novo as palmas e toquei de novo a campainha.

Nada.

Seja o que Deus quizer, disse com os meus botões.

Meti a chave á porta e abri.

Um limpinho quarto com duas belas camas, foi logo mobiliado.

Fechei a porta e acendi a luz.

Deitei-me e como era natural dei a volta ao interruptor.

A manhã apareceu e de seguida as 9 horas e meia bateram num relogio de Catedral.

Levantei-me mais o meu companheiro, fizemos a barba e depois de prontinhos para a marcha até á Tremoa, para visitar o compadre Mateus, essa bela alma que bem demonstra ser velho discípulo do Colegio de S. Fiel.

Bati as palmas para pedir a conta da dormida, toquei á campainha e... tres-vezes-nove-vinte e sete.

Desci a escada com todo o meu vagar, olhando para todos os lados, desconfiado que o hotel me tivesse calhado como herança sem eu saber.

Na rua parei um pouco e a hora da partida para a Tremoa não se fazia esperar.

Resolvi partir.

Cheguei á Tremoa e contei a historia á boa familia deste amigo e aliviei a minha consciencia.

Resolvi nada dizer enquanto não fizesse esta crónica e agora aqui estou na Rua da Horta Seca, numero sete, à espera que me apresentem a conta de um quarto, duas camas onde dormiram duas almas deste mundo que não almoçaram nem jantaram, mas que como é natural estão prontos a pagar a dormida.

PRESO POR TER CÃO

LEMBRO-ME que há cerca de 6 anos um antigo assinante da Gazeta de nome Antonio Salsa nos escreveu um postal dizendo que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» devia tornar-se uma revista mais interessante não publicando sómente assuntos ferroviários mas sim desenvolvendo problemas de interesse geral, etc.

O senhor Salsa, passado um ano torna a escrever-nos dizendo que lhe não interessava a «Gazeta» porque continuava a ser um recheio de ferros velhos que nem uma gravura havia para ilustrar um artigo.

Os tempos e as coisas não melhoraram, antes pelo contrario e fazendo das tripas coração fomos gastando uns vintens de gravuras afim de dar um aspecto que julgamos mais interessante á nossa velha Revista.

E assim temos andado, conseguindo mais uns assinantes que vão reconhecendo o nosso esforço.

Há dias recebemos a visita de um postal escrito á maquina com a data de 17 do corrente, do seguinte teor :

«Ex.^{mo} Sr. Não me interessando a v/gazeta, rogo a fineza de suspenderem desde 1 de Janeiro do proximo ano a sua remessa. Está paga até 31 de Dezembro proximo. Com elevada consideração De V. Ex.^a Mt.^o Att.^o V.^{or} (a) um rabisquinho.»

No verso do postal alem da morada indicada á direita lia-se : «Rua da Prata, 93-3.^o (A. R. I.)»

Supuzemos ser o dr. Ary mas logo topamos que o velho amigo não assinava Ari. Por esse motivo fomos á Rua da Prata para sabermos qual éra o assinante a dar baixa.

Entramos no 3.^o andar (casa de ?) e preguntamos quem nos tinha enviado o postal.

Apareceu logo uma pessoa que disse ser o proprio — o sr. Antonio Lucio Guerreiro Gade — que logo nos informou que não queria ser mais assinante da «Gazeta» porque o retrato do Papa não é caminho de ferro

E mais não disse por não saber ler e escrever, como se costuma fechar os autos.

O informador regressou e nós não acreditamos na sua informação.

Temos a certeza que o sr. Gade é uma pessoa, certamente educada e ilustrada, incapaz de uma grosseria pois deve compreender que a publicação de gravuras a ilustrar o artigo dos Caminhos de Ferro do Vaticano não deve ser considerado crime p'ró jornal.

O nosso informador se calhar deu de cara com o creado do sr. Gade e á queima roupa fez-lhe uma pergunta e vai dahi ao dispor o creado atirou-se com o papa e os caminhos de ferro e tenho dito meus senhores.

JOGO PROÍBIDO

O Conselho de Administração de Jogos esclarecendo duvidas suscitadas por alguns clubes de recreio, resolveu tornar publico que são consideradas como jogo de azar, e portanto proibidos, as diferentes modalidades do jogo de cartas conhecido pelo «Burro Americano», ficando os respectivos jogadores sujeitos ás sanções da lei em vigor.

O jogo do quino, no Parque Mayer é que continua considerado jogo de familia...

HOTEIS E TURISMO

Por A. DE MELO E NIZA

SE é forçoso reconhecer que ultimamente alguma causa se tem feito para a propaganda e desenvolvimento do turismo no nosso paiz, quer por acção do Estado, quer por esforço particular, não deixa por isso de haver um trabalho exaustivo a realizar.

Deu sobejas provas o sistema que deixava ao acaso das iniciativas e ao sabôr dos interesses o desenvolvimento industrial. E esta industria do turismo, abrangendo uma larga série de actividades, ao mesmo tempo que dependendo de vários factores psicológicos, mais que nenhuma outra precisa de estreita conjugação de vontades e de uma orientação de esforços.

Não se pôde esperar que, com os defeitos da nossa educação económica, a direcção do movimento surja da indiferença ou dos interesses contradictórios, da dispersão orgânica ou da escassez de sciencia, dos individuos ou empresas, singularmente considerados, que possam ter interesse na exploração desta fonte de riqueza nacional.

E' indispensável que a campanha do turismo seja iniciada sob um comando forte e decidido.

Somos atreitos a julgar resolvidos os problemas quando lhes damos uma regulamentação apertada e os estrangulamos em peias burocráticas. É, hoje, uma comissão que se nomeia sem se lhe dar uma directriz de trabalho, amanhã, um Conselho que reúne para resolver... assuntos de expediente, etc.; e o pensamento que creou a organisação dilue-se através de formalismos, embrulha-se no papel de ofício. No final, a organisação que deveria orientar superiormente as actividades, não as dos funcionários que a formem mas as dos sujeitos que a determinaram, fica um mero órgão fiscal, atrofiador, alheio à sua principal função de criador, de animador de realizações.

Observa-se que este comentário não envolve qualquer parcela de censura ás nossas organizações oficiais de turismo. E' uma apreciação de ordem geral, facil de verificar quando se examina a acção de muitos organismos publicos destinados a intervirem no âmbito das actividades económicas.

Os resultados que se podem tirar da exploração intensiva da industria do turismo teem excepcional importância para a vida financeira e económica da Nação.

Posta a questão desta maneira, espera-se que o poder público, pela voz do seu prestigioso Chefe, manifeste a sua vontade autoritária, ordenando que se atinja o fim proposto e marcando-lhe as suas linhas gerais que não sejam a expressão vaga de atribuições mal definidas.

Teremos assim um quadro de acção, dentro do qual se poderão sucessivamente marcar os estádios, assinalar as realizações.

A maior virtude social é a disciplina.

Precisamos, pois, de nos habituarmos a obedecer às ordens dianadas do Chefe. Elas visam a grandeza e a prosperidade da Nação. A cada um cabe desempenhar bem a função

que lhe é marcada e que deriva do exercício da sua própria actividade.

A organização burocrática é secundaria.

Para cumprir a ordem escolhe-se um dirigente lucido, activo e enérgico que empenhe a sua propria dignidade profissional. Ele será o grande executor, a alma desse grande corpo em movimento.

O Instituto Nacional do Turismo, assente nêstes principios activos um quadro de acção, um Chefe - tomará então as formas que a experiência aconselhe, não dispensando as representações corporativas que deem unidade á respectiva industria.

As soluções fragmentarias não produzem efeito. Se a formidavel obra da restauração das estradas era um factor essencial do turismo, só por si não resolve os outros dados da questão.

Não procurando traçar aqui um plano de acção de turismo nacional e indo abordar um dos seus aspectos, fragmentario tambem, mas essencial, subordin-o do mesmo modo á eminent necessidade do comando unico, do que gostaria se chamassem «campanha de turismo».

Quero referir-me ao problema dos Hoteis.

Ha uma razão soberana que proíbe que se viaje em Portugal. É que, com poucas excepções, os nossos hoteis, especialmente da província, tornam indesejaveis as viagens de prazer.

Não é sómente a falta de condições higienicas, para as quais se impõe a intervenção das autoridades sanitárias, que não deveriam esperar para agir a visita dos delegados do turismo.

Destinados, antes, para servirem uma clientela sem exigencias como é a das povoações rurais, ou raros hóspedes de passagem forçada, inoldam a sua noção de conforto e de estética pela do meio que servem.

A parte a afabilidade tradicional dos nossos hóspedeiros e o sabôr esquisito de alguma cosinha regional, o resto deixa tudo a desejar, desde o aspecto das habitações até à apresentação dos succulentos manjares e ao serviço do pessoal.

Passemos sobre o que é demais conhecido de quantos se abalancam a esse calvário.

Os preceitos dos Decretos 19.101 e 19.174 só em parte conseguem removêr alguns dos defeitos de instalação e funcionamento dos hoteis.

Outro aspecio é o da capacidade dos hoteis para satisfazerem um sistema intensivo de excursões.

Tem procurado a C. P. desenvolver o gôsto pelas viagens e tem alcançado um exito incontestável. Esse movimento aumentaria se nas localidades houvesse condições de alojamento que satisfizessem em quantidade e qualidade um maior numero de excursionistas. Quantos admiraveis pontos do país, só por essa razão, inacessiveis!

Admitindo mesmo que este propósito de realizar excursões e facilitar viagens a preços reduzidos provoque algumas terras a construção e alargamento de hoteis, ao inverso da regra que faz preceder as viagens da existencia de hoteis, não menos se justificaria uma intervenção que impeça a continuaçao de um sistema desordenado de arquitectura hoteleira e de costumes improprios das formas modernas da exploração desta industria.

O argumento é extensivo ás grandes cidades, sendo para notar que mesmo em Lisboa, os hoteis são deficientes em capacidade e qualidade, faltando inclusivamente um hotel de luxo digno de uma capital.

E', portanto, insuficiente a coacção exercida para que os hoteis existentes melhorem as suas instalações num minimo de preceitos, sob pena de perderem a categoria ou serem encerrados.

Duas formas se apresentam para uma solução do problema:

1.º Serem concedidas vantagens fiscais aos proprietários

de hoteis que os melhorem ou construam de novo, obedecendo a planos superiormente aprovados;

2.^a Ser instituido o Credito Hoteleiro.

Deve distinguir-se entre as obrigações que impendem aos proprietarios dos hoteis (predio e mobiliário, ou sómente o predio) e o hoteleiro, que é quem explora, podendo pertencer-lhe ou não o mobiliário e apetrechamento.

Entre estas duas categorias, quando não se confundam, devem existir relações de obrigação jurídica que vão além das normas usuais do contracto civil.

A propriedade ou exploração de um hotel não satisfaz apênas o interesse particular, existe para satisfazer uma necessidade de ordem publica que obriga os seus exploradores a desempenharem correctamente a sua função.

E se é evidente que não se pode obrigar alguém a ser hoteleiro, o exercicio da profissão comporta ineludíveis obrigações.

Dêsse carácter publico ou social da sua função devem tirar os hoteleiros argumentação que lhes sirva para esperar dos poderes publicos o auxilio necessário para poderem satisfazer as obrigações que lhes são impostas, entre as quais a de colaborarem efectivamente no problema nacional do turismo.

Da primeira sugestão, referente a isenções fiscais, não é provável que se tirem resultados palpaveis.

Optamos pela segunda.

O Crédito Hoteleiro é uma modalidade especial do crédito, como o crédito industrial ou o crédito agrícola. Não pode reger-se pelas regras normais do crédito hipotecário ou do crédito bancário.

A criação de um Fundo de Crédito Hoteleiro, administrado por um Instituto adequado, promoveria em breves anos a obra de transformação dos hoteis do país e a construção de novos que satisfizessem as exigencias do turismo nacional.

Sirva de exemplo a acção realizada pelo *Crédit National Hôtelier*, em França, instituto semi-oficial, de natureza bancaria e para o qual o governo concorreu com um empréstimo gratuito que em 1930 atingia cerca de 50 milhões de francos.

Em Espanha, o Patronato Nacional de Turismo procurou elevadas receitas no Seguro obrigatório de viajantes em Caminho de Ferro, aplicando-as á propaganda, á construção de hoteis e á crédito para os seus melhoramentos.

Entre nós, os recursos para o crédito hoteleiro poderiam provir:

a) Da emissão de titulos a prazo (promissórias) com o juro de 5%, que encontrariam facilmente tomadores entre as pessoas que tinham os seus capitais empregados em bilhetes do tesouro. Estes titulos teriam a garantia do Estado.

b) De capitais fornecidos pela Caixa Nacional de Credito, ao juro acima referido. Impõe-se dar aplicação ao aumento contínuo de depositos que afluem á Caixa Económica Portuguesa.

O Fundo seria administrado pelo Instituto Nacional do Turismo, que teria os seguintes serviços:

- a) Administração do Fundo. Estudo das condições financeiras e económicas;
- b) Contencioso;
- c) Arquitectura hoteleira (compreendendo o apetrechamento).

Os diferentes serviços de Turismo conjugar-se-hiam com êstes para o estudo geral das questões inerentes, sob a mesma direcção única, tendo em vista especialmente a importancia dos locais, a utilidade das obras, a idoneidade profissional, a criação de centros de turismo e o plano geral do turismo.

O Fundo aplicar-se-hia a:

a) Transformação e melhoramentos em hoteis (predios, mobiliário, apetrechamento).

b) Novas construções:

1) Por conta propria (para arrendar a exploração).

- 2) Por empréstimos a C. M. ou entidades de turismo;
- 3) Por empréstimo a particulares (obrigações).

O juro não excederia 6% e a duração dos empréstimos teria em conta as circunstancias das obras e melhoramentos a realizar.

Garantias especiais hipotecárias e de penhor mercantil seriam dadas pelos mutuários. As entregas de dinheiro só se fariam á medida que se fôsse verificando a aplicação, os materiais e mobiliário seriam pagos directamente aos fornecedores e seriam editadas regras de direito para salvaguardar em absoluto os interesses do Estado, abrangendo inclusivamente o direito á exploração. Responsabilidade solidária do proprietario e do hoteleiro.

O ponto culminante do sistema seria a organização dos serviços de arquitectura hoteleira, dotados de pessoal técnico especializado para poder examinar e dar direcção aos projectos apresentados e exercer uma proveitosa fiscalização.

Não cabe no curto espaço de um artigo a enumeração de detalhes indispensaveis para uma completa exposição do assunto.

Entende-se que a industria hoteleira, compreendendo todos os seus elementos, deveria préviamente ser organizada corporativamente.

Em correspondencia com o auxilio prestado, em condições de não correrem risco êsses capitais, competiria à Corporação ocupar-se do aperfeiçoamento tecnico da profissão e da instrução dos seus agentes, àlém do que cabe normalmente a estes organismos colectivos.

Sob o impulso de uma direcção firme, o problema hoteleiro poderia resolver-se, pelo menos nêstes seus aspectos materiais, em breve tempo.

Integrado êste ponto no quadro geral da acção do turismo, ter-se-hia facilitado a resolução de outros pontos que daquêle dependem quasi exclusivamente.

PARTE OFICIAL



O *Diário do Governo* publicou: portaria esclarecendo dúvidas sobre a interpretação do decreto que aprovou os estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na parte que respeita a emissão de obrigações. Pelo diploma é determinado que, para todos os efeitos, e designadamente para os do artigo 198º do Código Comercial, se considerem como subsistindo duas emissões daquelas obrigações, a saber: I.^a, constituída pelas obrigações emitidas nos termos das alíneas a), b), c), f), g) e ii) do artigo 5º dos estatutos da Companhia; 2.^a, constituída pelas obrigações emitidas nos termos das alíneas d) e e) do mesmo artigo.

O *Diário do Governo* publicou: portaria autorizando a abertura, á exploração provisória, do ramal de caminho de ferro compreendido entre a estação de Aveiro e o canal de S. Roque, para o serviço de mercadorias.

Postes em cimento armado para redes elétricas, semáforos e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifiligráfia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

Rua do Mundo, 84-2.º
Consultas das 14 ás 17 horas

RESIDENCIA:

Av. da República, 33-r/c.

TELEFONE: 21483 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940

Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

PUBLICAÇÕES

**Revista Portuguesa de Importação
Exportação e Turismo**

DIRECTOR

ALBERTO GOMES

**Unica Revista que no gene-
ro se publica em Portugal**

Contem 32 páginas de colaboração de in-
teresse no meio comercial e industrial

Orgão defensor da industria portuguesa

Rua da Horta Seca, 7-1.º

TELEFONE 20158

L X S B A A

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

Não viage sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda
em todas as livrarias do País.

TAPEÇARIAS

CASA QUINTÃO

Depositaria dos afamados tapetes de
Beiriz, passadeiras em todos os gene-
ros e faianças artísticas

30 - RUA IVENS - 34

LISBOA - PORTUGAL

TRABALHOS EM CIMENTO

Manilhas em cimento

AS MELHORES

PREÇOS BARATÍSSIMOS
Sociedade Portuguesa CAVAN

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

LIVROS

NOVIDADE LITERARIA

**Um livro de recordações
de D. Manuel de Bragança**

O REI SAUDADE

Por JOSÉ DIAS SANCHES

Com prefacio de grande importância his-
torica, pelo Dr. Tomaz de Mello Breyner.

Cartas infantis de D. Manuel, adoraveis de ingenuidade e
graça. «O livro negro das maldades do Infante». Sua mo-
cidez. Seu reinado. O exilio. O casamento. As exequias
e fúnerais, etc., etc. O volume é ilustrado com 54 magni-
ficas gravuras em papel «couché», documentando toda a
vida do ultimo rei, merecendo especial apreço os instantâ-
neos reveladores da vida feliz de D. Manuel com sua Es-
posa. 1 vol. edição de luxo, formato 20×26 cm., br. 20\$00;
enc. em percalina com ferros especiais, 35\$00; em car-
neira, com ferros especiais, letras a ouro, etc., 45\$00.
Porte e registo mais 2\$00. Envia-se á cobrança para todo
o território português, excepto Angola.

PARCERIA ANTONIO MARIA PEREIRA - R. Augusta, 44 a 54

A' venda em todas as livrarias e na Filial do «Diário de
Notícias», Largo da Trindade Coelho, n.º 10 - LISBOA

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta
Instalação e exploração de bibliotecas nas estações

Esta Companhia aceita propostas para a instalação e
exploração de bibliotecas nas suas estações, devendo as
mesmas propostas ser enviadas ao Serviço do Tráfego,
até ao dia 30 de Novembro do corrente ano.

Figueira da Foz, 25 de Outubro de 1932. O engenheiro
director da exploração, *Fernando d'Arruda*.

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**DOCA DE ALCANTARA
L I B O ASéde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

A "Nova Loja dos Candieiros"

Vende ao preço da tabela

**Fogões, esquentadores,
lanternas e todos os
artigos da VACUUM**

Unica casa no genero que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu áquela Companhia, tomado res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SECA, 9

Tel. 21451

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros —



Nos preços das pas-
sagens inclue-se vi-
nho de pasto, comida
à portuguesa, ca-
ma, roupa, propinas a
creados e outras des-
pesas — Para carga e
passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

**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 à Fronteira, quilometros
1.347. Distancia do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilometros 1.800

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

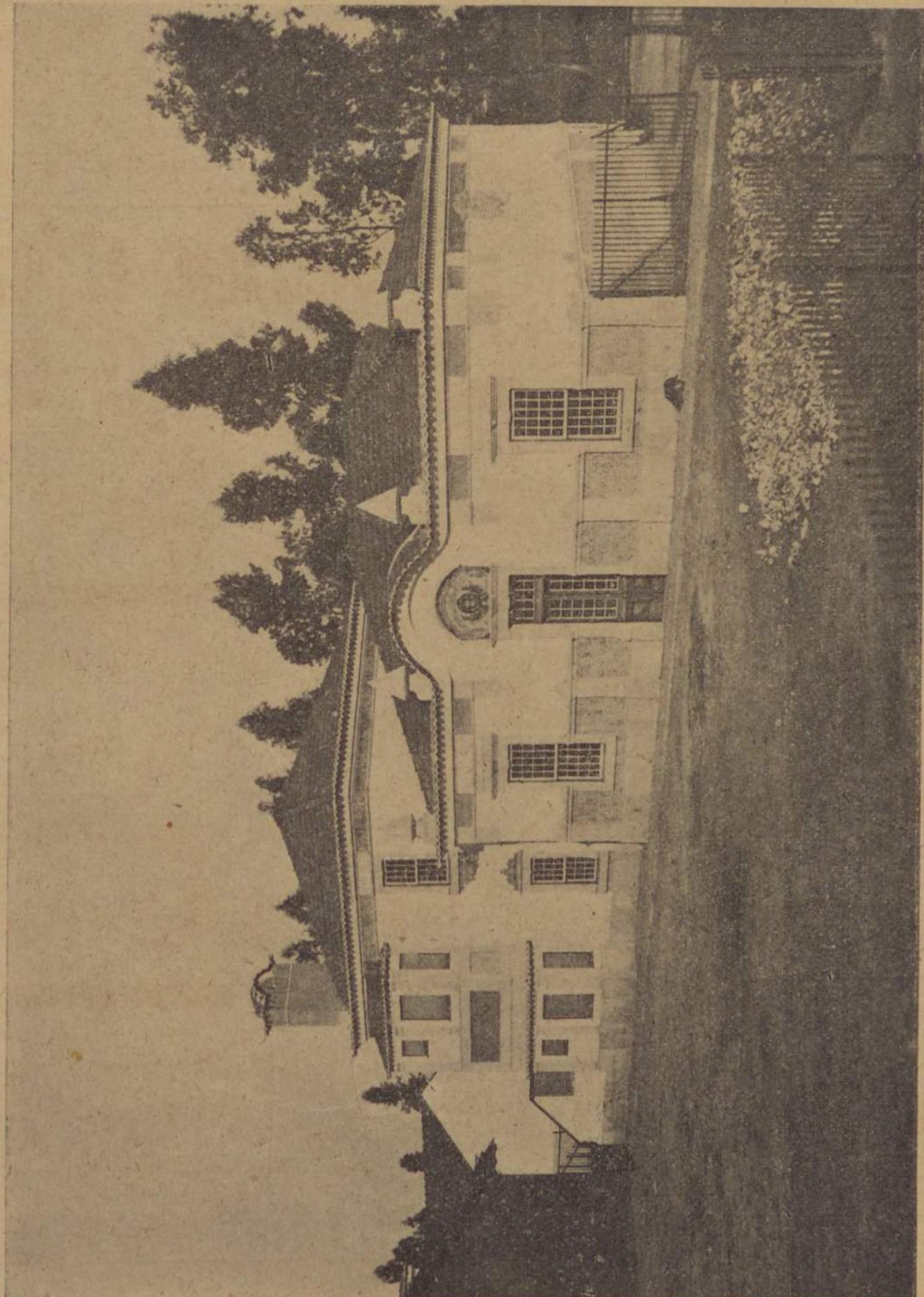
11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades

rivalizando com as dos fabricantes
inglezes, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem
serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este pro-
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



TRANSVERSAL DE SINES — Edifício da Estação de Abela — S. Domingos.