

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. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró. Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página artística: Sintra, Torre do Palacio Nacional. — A qualquer hora... Qualquer comboio... Para qualquer parte... pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Comandante Quirino da Fonseca. — Portugal grande país de turismo, por AUGUSTO CUNHA. — Engenheiro Palma de Vilhena. — Linhas portuguesas. — Uma página do meu jornal, pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — Um concurso original. — Entre a razão e os factos, pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Parte Oficial. — Ha quarenta anos. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — A ponte sobre o Tejo. — A C. P. — Turismo, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Fundo Especial de Caminhos de Ferro. — Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — O que todos devem saber. — Viagens e transportes. — Negociabilidade dos Títulos de Transporte por Caminhos de Ferro. — Bibliografia, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

1933

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS DA REDACÇÃO
CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto -- ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

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

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

CRÓNICA

A QUALQUER HORA...
QUALQUER COMBOIO...
PARA QUALQUER PARTE...

Falámos no nosso último número na C. P. e demos alguns exemplos da vida ferroviária inglesa.

Hoje voltamos a falar da C. P. e por coincidência de outros factos actuais da vida ferroviária inglesa.

Da C. P. fala-se porque é a Companhia que maior quilometragem tem em Portugal e a que mais dá de falar de si.

Dentro de parentesis anotaremos aqui que nesta última quinzena a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal também esteve em foco. Noutro lugar nos referimos ao decreto publicado sobre esta empreza.

Pois a C. P. -- voltando ao assunto, fez constar nos jornais que o Expresso Popular foi um sucesso!

Partiu o 1.º com 400 excursionistas e ficaram mais de tresentas inscrições sem poder ser atendidas!

Esta noticia foi dada com um arzinho de satisfação pela C. P..

Pela nossa parte atrevemo-nos a considerar a noticia absolutamente prejudicial para a C. P.. Ou é falsa ou é demonstrativa da sua má exploração!

Claro.

Então uma empreza tem forma de conseguir uma receita suplementar e despreza-a? Se à hora marcada aparecessem 300 novos excursionistas poderia compreender-se a impossibilidade de dar razão a êsses passageiros. Mas com inscrição antecipada, não é a C. P. companhia para organizar dois ou 3 combóios com o mesmo destino?

E coincidiu esta noticia com outra, onde se lia que nos dias de calor, em Inglaterra houve que organizar mais 600 combóios que o normal!...

Não... O mal está na inadaptação que ainda se nota da parte da C. P. aos processos modernos de conquistar o público.

Vamos lá a um exemplo. A Inglaterra (lá vem a Inglaterra a dar exemplos!) estabeleceu agora um novo serviço que é o mais liberal e generalizado que pode existir em matéria de facilidades ao público. Como há 4 ou 5 companhias, grandes companhias, cada qual com seus combóios seguindo o seu percurso, todas elas acordaram na emissão de bilhetes válidos para qualquer combóio de qualquer companhia, para qualquer parte, podendo parar onde quiser, tomar os combóios que desejar, num perfeito à vontade de *passe* em todas as linhas... espécie de bilhete circulatório com alargamento de facilidades...

Portugal é pequeno ferroviariamente... falando, e o número de combóios é reduzido; é necessário pois ainda maior inteligência e tacto administrativo para que se aproveitem todos os bons fructos da propaganda e não se cante como grande feito... mandar embora alguns centos de fregueses por falta... de mercadoria para lhes vender...

ARMANDO FERREIRA

A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL PROVIDENCIA DE EXCEPÇÃO

O Diário do Governo de 5 do corrente, I série publicou o seguinte decreto-lei:

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Gabinete do Ministro

Decreto-lei N.º 22951

Encontrando-se a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal em crise grave, que lhe não permite satisfazer todos os compromissos e obrigações que contraiu;

E sendo necessário acautelar os interesses do Estado, do público e dos credores, cujos créditos não tem a garantia do Estado, e preparar, num ambiente de inteira confiança, a reconstituição da Companhia;

Usando da Faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 102.º da Constituição, o Governo decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — O Conselho de Administração e o Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal suspendem imediatamente as suas funções, sendo substituídos nelas por uma Comissão Administrativa, que o ministro das Obras Públicas e Comunicações nomeará livremente por simples despacho e se comporá do Comissário do Governo e mais três membros, entre todos designando o referido Ministro o que servirá de presidente da mesma Comissão.

§ único. — Os membros da Comissão Administrativa receberão por conta da Companhia as gratificações que oportunamente o ministro das Obras Públicas e Comunicações lhes fixar, não podendo os correspondentes encargos exceder a importância actualmente dispendida com os Conselhos de Administração e fiscal da companhia.

Art. 2.º — Cumpre especialmente à Comissão Administrativa:

1.º — Elaborar e propôr, no prazo máximo de 6 meses, um projecto de convenção com os credores comuns da Companhia a submeter à aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

2.º — Elaborar e propor ao Governo e à Assembleia Geral, tendo em atenção a maior reciprocidade de interesse e as possíveis condições de reorganização da Companhia, a modificação, condicionamento, substituição ou eliminação de qualquer das cláusulas das concessões de que esta é beneficiária, bem como a introdução de novas cláusulas ou a rescisão de qualquer das concessões.

3.º — Submeter à Assembleia Geral, depois de aprovado pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de modificação dos Estatutos, que as condições de reorganização da Companhia impuserem.

4.º — Proceder a rigoroso inquérito aos actos dos Conselhos de Administração e Fiscal da Companhia, e, se forem ve-

rificadas quaisquer irregularidades, participá-las ao Ministério Público junto do Tribunal competente para que promova o procedimento criminal competente a que haja lugar.

Art. 3.º — A Comissão Administrativa cessa as suas funções imediatamente depois de regularizada a situação financeira da Companhia.

Art. 4.º — Enquanto subsistir a Comissão Administrativa a Assembleia Geral não poderá reunir nem deliberar, senão quando aquela a convocar e para os efeitos exclusivos da convocação.

Art. 5.º — A partir da data deste decreto-lei e enquanto não cessarem as funções da Comissão Administrativa, não poderá ser decretada a falência da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal nem ser proposta ou ter seguimento qualquer execução contra ela.

Art. 6.º — Os membros dos Conselhos de Administração e Fiscal substituídos ficam obrigados, sob pena de desobediência, a prestar a assistência e esclarecimentos que a Comissão Administrativa determinar, sem direito a qualquer remuneração.

Art. 7.º — Fica o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizado a adeantar à Comissão Administrativa da Companhia do Norte de Portugal, por conta da dotação do Capítulo XI e art. 106.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, importâncias até à soma de 2 mil contos, destinadas a satisfazer as despesas urgentes que a Comissão houver de realizar para evitar a paralização dos comboios nas redes exploradas pela Companhia.

§ 1.º — A Companhia do Norte de Portugal é responsável perante o Estado pelas importâncias que por esta forma forem levantadas dos Cofres do Tesouro, devendo oportunamente fazer a sua reposição.

§ 2.º — A Comissão Administrativa requisitará directamente à 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública as importâncias autorizadas por despacho ministerial.

Art. 8.º — O Governo, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, publicará os diplomas necessários à boa execução do presente decreto.

Art. 9.º — Este decreto entra imediatamente em vigor.

Paços do Governo da República, 5 de Agosto de 1933.

ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — António Raul de Mata Gomes Pereira — Manuel Rodrigues Júnior — Luís Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Alexandre Alberto de Sousa Pinto — Sebastião Garcia Ramires — Leovigilde Queimado Franco de Sousa.

Nesse mesmo dia os jornais da manhã tinham publicado esse diploma, precedido porém de uma nota firmada pelo Ministro das Obras Públicas, que não apareceu, como convinha, no Diário do Governo como relatório justificativo da providência tomada.

Vamos pois reproduzi-la e comentá-la:

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal encontra-se numa situação difícil que justifica e exige a intervenção directa do Governo na sua administração.

E' necessário acautelar os interesses do Estado e dos credores e importa evitar a paralização do importante serviço público a cargo da Companhia.

A situação da Companhia é confessadamente insustentável.

Não são apenas dificuldades momentâneas de tesouraria que a assoberbam; o exame do último balanço da Companhia, conjugado com as informações transmitidas pelas estações oficiais, revelam um mal muito mais profundo.

Assim:

1.º Em face do balanço geral da Companhia, de 31 de Dezembro de 1932, o activo realizável era de 6.358.965\$00, incluindo acções e obrigações no valor de 4.323.190\$00, que, pela media das cotações na Bolsa, nos últimos 3 meses, se não pode atribuir um valor superior a 1.000.000\$00: por outro lado, o passivo exigível era, na mesma data, de 8.761.630\$00, e dêle se destacavam as verbas:

Credores em conta corrente . . .	5.233.998\$00
Letras a pagar.	1.164.490\$00
	<hr/> 6.403.488\$00

2.º Para a construção e equipamento das linhas da Senhora da Hora à Trofa e da Boa Vista à Trindade, a Companhia emitiu e colocou, com a garantia de juro do Estado, obrigações no valor de 34.209.200\$00; contudo, apesar de ter gasto, até 31 de Dezembro de 1932, a importância de 31.728.638\$00, suspendeu completamente os trabalhos em Abril d'este ano, por falta de disponibilidades e afirma ter ainda necessidade de cerca de 4.000 contos para a sua conclusão.

3.º Embora vivendo em regime deficitário, a Companhia adquiriu à Companhia de Seguros «A Mundial», por preço muito superior à sua cotação na Bolsa, 2 lotes num total de mais de 41.000 acções próprias, que conserva em carteira, tendo imobilizado nessa operação mais de 4.000 contos, dificilmente recuperáveis na sua maior parte.

4.º — A conta de exploração dos dois últimos exercícios, apresenta, tanto na linha própria como na linha sub-arrendada os «déficits» seguintes:

linha própria	linha sub- arrendada
1931. 813.491\$00.	289.539\$00
1932. 475.264\$00.	282.942\$00

devendo, porém, observar-se que em 1932 foi anexada às linhas próprias da Companhia e entrou em exploração, durante cerca de 9 meses, a linha da Senhora da Hora à Trofa, que deu ligação directa, até ao Pôrto, do ramal de Guimarães, cujos encargos anuais de juro, garantido pelo Estado, sobem a cerca de 1.500.000\$00

5.º — A Companhia tem retido, indevidamente, em seu poder mais de um milhar de contos, produto das receitas arrecadadas por serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo-se em grande parte à intervenção contemporizadora do Governo não ter a Companhia Portuguesa procedido judicialmente à respectiva cobrança, em obediência a uma resolução tomada pelo seu Conselho de Administração.

6.º — Além de débitos a fornecedores e empreiteiros, cujas reclamações têm sido presentes ao Governo, a Companhia muito dificilmente realizou as importâncias necessárias ao pagamento de vencimentos e salários do seu pessoal, relativos ao mês de Julho findo.

A situação da Companhia é, como se vê, verdadeiramente grave e carece de remédio urgente.

Sucede, porém, que a Companhia «para se habilitar a resolver os compromissos mais urgentes do fim do mês» (Julho), requereu ao Governo que lhe fosse feito «com toda a urgência» o pagamento antecipado da presumível quota-parte da responsabilidade do Estado, na importância do cupão vencido em 1 de Julho das suas obrigações garantidas.

O Governo indeferiu o pedido, não só porque nada o obriga, com fundamento na lei ou nos contratos, a efectuar um pagamento por conta de uma responsabilidade «indeterminada» — a Companhia computa-a em cerca de 680 contos, fazendo o cálculo por extrapolação mas a verdade é que não estando apuradas as receitas da Companhia, liquidas de reembolsos e impostos, referentes ao primeiro semestre de 1933, não pode determinar-se o «complemento» de garantia de juro, a cargo do Estado — como porque, havendo a Companhia

cedido o seu crédito eventual sobre o Estado ao Banco Nacional Ultramarino, como garantia e forma de pagamento de um empréstimo nele contraído, perdera a qualidade jurídica de credora, constituindo estranha invocação a das suas necessidades de caixa, que fez para justificar a urgência do pagamento.

Mais requereu ainda a Companhia em 24 de Julho passado o pagamento da importância de 573.661\$00, relativos aos prejuízos que imputa à responsabilidade do Estado na exploração das linhas sub-arrendadas do Vale do Tamega.

O Governo, empenhado em dar pronta solução ao requerido, imediatamente mandou ouvir as estações competentes, que em 28 seguinte se pronunciaram pelo indeferimento, com base no art. 8.º do contrato de 27 de Janeiro de 1928, que diz:

Art. 8.º — Quando for negativo o saldo de exploração de todas as linhas a que se refere o contrato de 11 de Março de 1927, ou quando o prejuízo havido nas que ficam a cargo do segundo outorgante (C. P.) ou do terceiro outorgante (C. N. P.) exceder o lucro havido nas restantes, as Companhias em cuja linha houver «deficit» assumirão inteira e exclusivamente a sua responsabilidade, salvo se esse «deficit» provier de casos de força maior ou de insuficiencia de tarifas, por acto do primeiro outorgante (Governo) devidamente «constatados» pelo Tribunal Arbitral.

Em 28, o Governo indeferiu, pois que só poderia pagar dentro do condicionalismo do referido art. 8.º a que a Companhia se não quizesse previamente sujeitar. E indeferiu pelas mesmas razões que o levaram a negar deferimento às petições analogas das outras Companhias arrendatárias.

O Governo entende que não é justo responsabilizar pelos «déficits» de «exploração» das linhas arrendadas, pois julga que tais «déficits» não resultam de casos de força maior ou de insuficiencia de tarifas «por actos do Governo».

Pode razoavelmente atribuir-se à denegação pelo Governo de qualquer aumento de tarifas, solicitado pelas Companhias arrendatárias, a prática de um acto determinante de insuficiencia de tarifas?

É certo que o Governo entregou à Companhia Nacional, a título de participação do Estado nos «déficits» de exploração nos exercícios de 1930 e 31, das linhas arrendadas a essa Companhia, a importante quantia de 1.700 contos, mas fe-lo no cumprimento duma sentença condenatória de um Tribunal Arbitral proferida «ex-aequo et bono».

Não recorreu a Companhia à indispensável formalidade contratual da «constatação», por um tribunal Arbitral, das razões em que fundamenta o seu pedido, alegando que está em circunstâncias idênticas ás da Companhia Nacional, e que portanto, lhe deve ser aplicada, por analogia, a decisão do Tribunal Arbitral que julgou a questão com esta Companhia.

Tal critério parece não ser de admitir, por quanto resta provar a identidade de condição entre as causas que influiram nos «déficits» da linha do Tamega e as que se observaram nas linhas arrendadas à Companhia Nacional.

Mas suponhamos que o Governo tinha cedido a deferir generosamente o requerimento da Companhia.

A sua situação de cessação de pagamentos em pouco ou nada se modificaria, visto que, para um passivo exigível de 8.760 contos o seu activo realizável não é superior a 4.700 contos, na melhor da hipótese.

Em presença das circunstâncias apontadas o Governo resolveu, em defesa do interesse público, intervir na administração da Companhia, limitando embora, momentaneamente, os direitos dos seus accionistas, nos termos do decreto-lei hoje publicado no «Diário do Governo».

E' necessário reorganizar a Companhia, dando-lhe uma base que lhe permita uma vida regular, embora modesta.

Pelos seus próprios meios, nada permite admitir que a Companhia vencesse a crise actual; por outro lado a desconfiança pública ilaqueia qualquer operação que para ela não seja ruinosa.

O Governo intervém, pois, substituindo os actuais órgãos administrativos da Companhia por uma Comissão que, além de proceder a um rigoroso inquérito aos actos das gerências passadas, ha de promover e definir as bases da reconstituição da Companhia que melhor assegurem a sua prosperidade futura e melhor defendam os interesses da Nação.

O Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

O diploma que atrás publicamos é igual ao que fôra prèviamente publicado no mesmo dia nos jornais, com a diferença capital, porém, de que nestes vem precedido de largo relatório justificativo, que o Diário de Governo não inseriu, com surpresa geral, apesar de ser, segundo as boas praxes o preambulo necessário do decreto.

Esse relatório vinha firmado pelo Ministro das Obras Públicas e pretendia expôr os fundamentos do acto de suma gravidade que o decreto prescrevia.

Um e outro carecem de ser apreciados serena e objectivamente e mal iria à dignidade do país e ás garantias constitucionais, se não fôsse permitida essa intervenção pacifica e ordeira da opinião publica, em assunto administrativo da maior importância, pelo caso em si e pelo precedente que estabelece.

Trata-se de uma empreza constituída nos termos legais e à qual está confiado um serviço público de transportes nos termos de um contrato bilateral ajustado entre ela e o Estado que a ambos obriga e não pôde ser alterado sem mútuo acôrdo.

A Companhia tem cumprido escrupulosamente todas as prescrições do contracto e os serviços a seu cargo têm sido executados até êste momento sem a mínima irregularidade.

Acha-se a braços com graves dificuldades financeiras de ocasião, acusadas pelo seu balanço; não tem porém uma letra protestada, um litígio nos tribunais, que possam ser consideradas indício de falencia ou incapacidade legal de exercer a sua função.

Julgo oportuna a transcrição seguinte de um trecho do editorial de *A Voz* de 14 do corrente:

Frisa-se o desequilibrio entre o activo realisavel de 6358 contos que mais adiante se reduz ao maximo de 4700 contos "na melhor das hipóteses".

Nenhum dos dois numeros é rigoroso.

No primeiro entram os valores de *Imóveis* pertencentes á Companhia e *Abastecimentos*, pelo total respectivo de 363 contos e 782. São valores mobilizaveis em rigor, não porem realizaveis de pronto.

O verdadeiro activo realisavel é pois

Carteira	:	:	:	:	:	4.323
Disponibilidades	:	:	:	:	:	891
						5 214

A segunda cifra de 4.700 contos, que comprehende erradamente, como a primeira, *Imóveis* e *Abastecimentos*, é diminuída arbitralmente por se atribuir ás acções em carteira valor inferior ao que tem realmente, como o prova a transacção ultimamente ajustada.

Pior é porém a cifra atribuida ao Passivo exigível. No total citado de 8.762 contos ha que descriminar quantias importantes, que não são imediatamente exigíveis. Assim ha 2.000 contos a liquidar de material circulante para o que tem a Companhia o prazo de **dois anos**: 700 contos de material das reparações alemãs, que têm de ser pagos em **oito anos**. Deduzidas essas duas verbas fica o Passivo exigível reduzido a 6.062 contos, pouco superior ao activo realisável. Ser-

-lhe-ia inferior, se neste incluissemos, como se faz na Nota, *Imóveis e Abastecimentos*.

Deve-se ainda notar que há varios débitos importantes representados por letras com o prazo de um ano e que não há uma só "letra protestada nem nenhum processo pendente.

Como se afirma pois mais adiante na Nota a situação de *cessação de pagamentos*, que não existe e só existiria de futuro se se malograsssem negociações para financiamento mediante o qual a situação se desafogaria?

Mais ainda: afirma-se que o pagamento de deficits da linha do Tamega em nada modificaria a situação irremediável que resulta do desequilibrio entre o Passivo e o Activo, o que levou o Governo a intervir violentamente.

Confrontemos o Balanço de 1932 da Companhia Nacional com a do Norte.

O seu Activo realisável ascende a 2 568 contos, incluindo 1.703 concedidos por sentença arbitral e sem contar com 484 de encargos de linhas arrendadas, ácerca dos quais não houve ainda juizo arbitral.

O Passivo exigível soma 5.648 contos, apesar de se contar no activo com os 1.703 contos a receber pelas linhas arrendadas, sem que no da Companhia do Norte se entre com verba de igual natureza ainda não arbitrada.

Porque se substituem os corpos gerentes de uma e não se faz o mesmo aos da outra?

O que em relação à Nacional seria violência ilegal, deixa de o ser para com a do Norte?

A que fica reduzido o esmagador argumento do Balanço?

As dificuldades com que luta são por ela atribuídas na maior parte á acção do Governo, que não só tem demorado por largo tempo resoluções necessárias e que deviam ser prontas, ocasionando-lhe assim prejuízos varios, como lhe impôs reduções do custo das linhas tomado para base da garantia de Juro.

Aceitou-as a Companhia com demasiado optimismo, fiada no incremento do trafico, mas ao presente luta com as dificuldades que essas alterações originaram.

Isto no que respeita ás linhas de que é concessionaria.

Alem disso tomou a Companhia por subarrendamento a linha do Tamega, fiada em que o Governo a prolongaria rapidamente até ao seu termo natural e a ligaria com as suas linhas do Minho de modo que prontamente findasse ou se atenuasse a sua situação deficitaria, compensada por afluxos do trafico áquelas linhas.

Contrato igual foi feito com a Companhia Nacional em relação ás linhas do Corgo e do Sabor.

Deve-se notar que sob a administração do Estado o deficit da linha do Tamega ascendeu a 740 contos em 1923 e a 838 em 1925, ultimos anos de que há estatísticas publicadas, enquanto sob a gerencia da Companhia do Norte oscilou entre 258 contos em 1929 e 283 em 1932, tendo atingido o maximo de 345 em 1930.

Os dois contratos impunham ao Estado a participação de 70% no deficit em casos de força maior ou de insuficiencia de tarifas por acto do Governo, verificados por juizo arbitral.

Houve-o para a Companhia Nacional, á qual foram pagos 1700 contos de indemnização.

A Companhia do Norte, fiada em que a jurisprudencia assim assente lhe fosse aplicada sem necessidade de novo juizo arbitral, só ha dias fio recusada a indemnização por faltar esse juizo,

E todavia no D. n.º 19.711, com força de lei, de 7 de Dezembro de 1931, que tornou extensivas á linha do Tamega as disposições de D. n.º 19.503 relativo a taxas de despesas acessórias nas linhas de Corgo e de Sabor, lêem-se estas formaes afirmações:

«Tendo-se constatado que a exploração da linha do Tamega tem sido deficitaria e que os deficits não provem de menos cuidada economia e zelo na administração, factos estes que colocam a referida jinha em condições liguais ás do Corgo e do Sabor, sendo portanto de equidade dar-se-lhe tratamento igual ao adoptado para aquela.»

Assim pois reconheceu-se que a administração foi económica e zelosa e que devia ser dado á linha do Tamega tratamento igual ao que houvesse para com as do Congo e do Sabor, o que era de elementar justiça, dignificando-se o Governo pela emancipaçao do farisaismo da letra para resolver caso identico a outro já resolvido e tornar-lhe extensiva e jurisprudencia fixada.

Quando, porém, vi indeferir o pedido de indemnisação e a Companhia tinha de recorrer ao juizo arbitral, tomou o Estado conta da sua administração, á qual fica presidindo o autor do parecer contrário à pertença da Companhia.

O Estado recusou à Companhia o adiantamento cupão de 1 de Julho, visto ele não ter disponibilidades suficientes para adiantar a quota-parté que àquele incumbe — tinha o direito de recusar, mas a possibilidade e o dever moral de conceder para não afectar o crédito das obrigações que têm solene garantia do Estado. Nem ao menos foi dado à Companhia, a declaração, que pedia, de que dentro de dois ou três meses, depois de liquidadas 3 contas de tráfego do semestre, seria pago o complemento da garantia, pois com esse documento obtinha de um banco o suprimento necessária.

Na véspera do vencimento do cupão realizou a Companhia a operação com outro banco e pôde evitar a falencia para que era impelida pela recusa de auxílio, e pagou pontualmente o juro das obrigações na data devida. Cercearam-se porém as suas disponibilidades para pagamento pontual de suprimento, obtido.

Surgiram pois, para o pagamento dos vencimentos de Julho do pessoal, novas dificuldades, que foram vencidas, malogrando-se assim a expectativa de novo ensejo de se achar em falencia a Companhia.

Em vez de se proceder, como base de procedimento, a inquérito cuidadoso e rápido, para o qual bastariam oito a quinze dias e em que a Companhia fosse ouvida, como é de elementar direito e justiça, esbulharam-se das suas funções e vencimentos os corpos gerentes, que ficam suspensos, substituídos por uma comissão administrativa, que é ao mesmo tempo do inquérito e fica obrigada, enquanto aquela funcionar a prestar-lhe assistência e esclarecimentos gratuitamente. E impõe-se-lhe o labeu de presunção

de criminalidade nos termos do artigo 2.º n.º 4, que faz referência desnecessária ao Ministério publico e «ao procedimento criminal a que haja logar».

Em vez do suprimento — simples operação de crédito industrial, igual a tantas outras feitas pelo Estado, para liquidação de contas com os empreiteiros a pronta conclusão das obras de que depende considerável aumento de receitas — manda-se preparar num prazo máximo de *seis meses* uma convenção com os credores, que será aprovada pelo Governo, sem intervenção da Assembleia Geral, que só convocada pela Comissão pode reunir.

Manda-se preparar um projecto de modificação das clausulas das concessões, indo até à rescisão de qualquer delas, bem como dos estatutos, para ser préviamente aprovado pelo Governo e submetido depois à Assembleia Geral. Isto em relação a um contracto bilateral em que uma das partes, o Governo, substitue por um acto de força a outra no exercício das más funções.

E facultam-se à Comissão administrativa 2.000 contos de suprimentos, não para concluir rapidamente o trôço da Boa Vista á Trindade, que mesmo com uma estação provisória, como houve no Caes do Sodré durante tantos anos, daria logar imediatamente a considerável aumento de receitas, mas para evitar a paralisação dos comboios, que se não daria pois no ano corrente já o «déficit» da exploração terá desaparecido.

* * *

Tinha ou não razão de considerar gravíssimo o precedente, que o decreto estabelece, da ocupação de uma empresa pelo Estado?

Justifica a nota oficiosa que reproduzimos esse acto violento?

Veremos noutro artigo.

J. Fernando de Sousa



Comandante Quirino da Fonseca

Desde hoje passa a fazer parte do número dos nossos distintos colaboradores o nosso preso amigo, Comandante Quirino da Fonseca, oficial brilhante da nossa armada e autor de várias obras de vulto que têm merecido justos elogios da Imprensa portuguesa e dos nossos Governos.

Muito folgam todos quanto nesta casa trabalham por verem enfileirar na pleiade de colaboradores que tem a «Gazeta» uma figura como a do Comandante Quirino da Fonseca, que vai iniciar a sua valiosa colaboração com artigos oportunos e de interesse geral à Engenharia e ao Caminho de ferro.

P
O
R
T
U
G
A
L

G
R
A
N
D
E
P
A
Í
S
D
E
T
U
R
I
S
M
Ó



LEIRIA — Vista parcial da cidade

PORTUGAL tem sido há séculos, como estes herdeiros de grandes casas que nem sabem o que têm.

Que herdaram grandes riquezas inexploradas, vastos domínios incultos, grandes propriedades de que nem chegam a medir o valôr e a extensão, contentando-se, num desleixo quâsi criminoso, em extrair delas apenas os fáceis rendimentos que mal lhes chegam para viver, sem cuidarem sequer dos valiosos tesouros que dormem ocultos no fundo de velhas arcas.

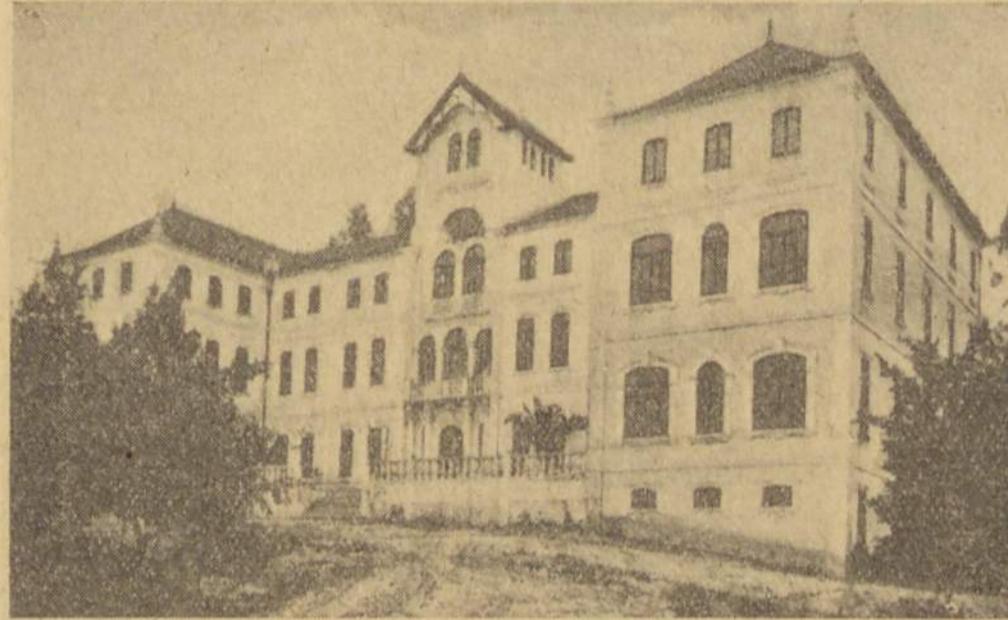
Tão grande a incúria por tudo o que os seus maiores adquiriram e conquistaram a poder de épicas audáciae e de inexcedíveis heroismos, que deixam muitas vezes a sua casa para ir viver do que os outros lhes podem dar, abandonando as

suas riquezas à voracidade e à cubiça dos estranhos.

E essas riquezas são tão grandes, tão evidentes, tão palpáveis, que bastaria quâsi estender a mão para as colher; êsses domínios são tão vastos, tão privilegiados e de tão variadas possibilidades, que chega a atingir as proporções da insensatez não os aproveitar.

Não falando já dos extensíssimos territórios espalhados por êsse mundo fora, onde êle exerce a sua secular soberania, Portugal, êsse velho senhor que apesar de todas as suas passadas prodigalidades, perdulários esbanjamentos e descuidada administração ainda possue tão fabulosas, tão avultadas riquezas, tem no próprio solar em que nasceu, no seu velho torrão peninsular, grandes tesouros inexplorados.

Só em águas medicinais, pela sua abundância e variedade, oferece Portugal as possibilidades dum grande sanatório de maravilhoso clima, onde



Termas de Monte Real — Oeste. Portugal — Grande Hotel Casino

é possível fazer o tratamento e a cura de todas as doenças.

Apesar disso, à parte meia dúzia de estâncias termais, que são mais conhecidas, muitas outras se perdem totalmente ou lutam com tremendas dificuldades.

Porque em Portugal, há muito se labora no erro de querer fazer turismo e atrair os viajantes internacionais, oferecendo-lhes apenas o atrativo de três ou quatro pontos restrictos onde êles se podem sentir bem e deixando em tudo o mais, a emoldurar êsses pequenos quadros, a mais pavorosa nota de incuria, desleixo e abandono, que bastam para estragar completamente o efeito do que lhes pretendem mostrar.

Felizmente que já hoje se vai reconhecendo o valôr destas verdades e se vai de onde em onde, ainda que lentamente, vagarosamente, retocando, recompondo, valorisando tudo o que a natureza pròdigamente nos ofereceu.

Mas há muito ainda que fazer e nesse propósito cumpre-nos a todos nós, por todas as formas pôr em foco, tudo o que é digno de focar-se, tudo o que é criminoso perder-se ou não se aproveitar devidamente.

Ainda que pareça estranho a quem não conhecer esta nossa criminosa indiferença por tudo quanto é nosso, há em Portugal muitas águas termais cujos efeitos terapeuticos foram já reconhecidos e aproveitados em remotas eras, pelos romanos e por outros povos que habitaram a península e são hoje quásí desconhecidos ou totalmente inaproveítadas.

Estiveram neste caso por exemplo, até há poucos anos, as águas Termais de Monte Real, perto de Leiria, que foram descobertas e usadas por Frontinus Abitus proconsul romano na península, que dos seus maravilhosos efeitos deixou perduráveis testemunhos, e que afinal nos nossos dias, há bem poucos anos ainda, numa era de requintes de civilização em que a ciência atingiu tão

elevadas culminâncias e em que a terapeutica hidrológica é tão aconselhada, estavam quásí totalmente desconhecidas.

Só há meia duzia d'anos, pelo esfôrço dum destes portuguêses de boa têmpera e de arreigado amôr à sua terra, que felismente ainda existem, estas águas começaram a ser usadas, conhecidas, a ser enfim aproveitadas; e tal é na verdade o seu valor real, o seu valor terapeutico, que em curtos anos o seu nome começou a circular, apenas com o reclame natural que os próprios doentes, tornados sãos pelo seu uso, lhe fizeram.

Mas o esfôrço de um só era pouco, para dar a tão grande riqueza termal a amplitude e a expansão que merecia; e assim já hoje os dois pequenos hóteis que lá existem, não chegam para comportar as centenas de doentes, que pretendem aproveitar-lhe os benefícios.

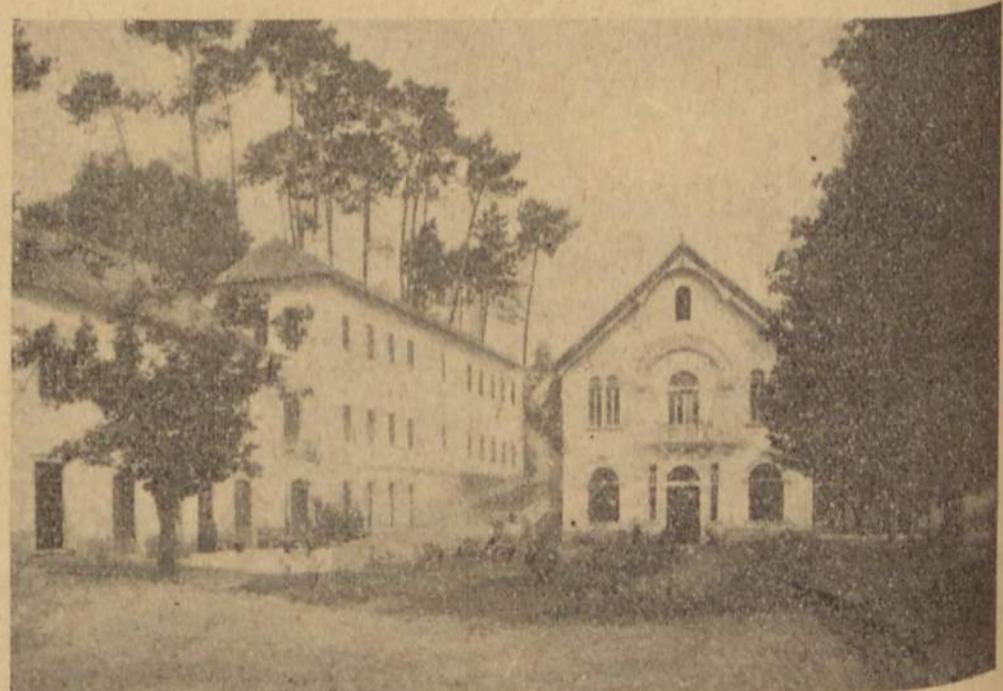
Por isso se torna necessário fazer mais e melhor, porque àlém do valor que o desenvolvimento dessa estancia tem sob o ponto de vista do turismo, há que atender ao valor ainda maior do interesse publico, do seu valor terapeutico, já perfeitamente indiscutivel e assente.

Para o demonstrar é suficiente o exame feito ao registo de inscrições dos seus doentes, que sem o menor reclame e sem que fôsse possível atender todos os pedidos, ascendeu de 225 doentes em 1926, num crescendo anual e sucessivo, a 750 em 1932.

E o número de tratamentos feitos no balneário que entre banhos, duches, inalações etc, foi em 1929 de 6.610, atingiu em 1932 quásí 17.000.

Bastam estes números para dar o índice do valôr daquelas águas.

Mas esta privilegiada estância tem ainda outras condições a recomendá-la e que noutro país mais cuidadoso dos seus valores, tinham só por si provocado o seu imediato aproveitamento, quer



Vista parcial do Balneário

pela sua situação, quer pelo seu pitorêscos, quer pelo seu clima excepcional.

Na verdade já a localização destas termas na linha de Oeste, com estação própria (Monte-Real)

a sete quilómetros do oceano e a sua proximidade de pinhais densíssimos, a torna recomendável.

O ar a que poucos antigamente ligavam importância, mas que hoje todos reconhecem ser a principal fonte da vida e da saúde, oferece-nos em Monte-Real condições raras de pureza e de poder salutar, que dificilmente se encontram noutras termas com as propriedades que alí tem.

Porque além da pureza, tem a vantagem da mistura do ar iodado do oceano, filtrado e oxigenado pelo denso pinhal de Leiria, e pelas matas de eucaliptos que envolvem os hoteis e o balneário.

São 20 quilómetros de pinhal, com alguns pinheiros seculares, pinheiros verdadeiramente históricos, que nos evocam a figura do grande rei lavrador que alí os mandou plantar e que alí viveu com a sua corte, reconhecendo já os benefícios salutares da região que muitos dos novos contemporaneos ainda hoje desconhecem.

Só as lendas que ainda hoje alí circulam e os vestígios da passagem por aqueles sítios, em remotas eras, de régias personagens, lhes dão um encanto de evocação histórica, que sob o ponto de vista do turismo, noutra parte já estaria há muito explorado, tanto mais que para atraír o viajante há por todas aquelas proximidades monumentos e verdadeiras jóias arquitetónicas, como o mosteiro da Batalha e o de Alcobaça, o histórico Castelo de Leiria e tantas coisas dignas de ver-se, que dão para muitos dias de encanto espiritual e artístico, a todos os que viajam para o elevado prazer de apreciar as coisas belas.

E alí tanto do presente, como do passado tem um turista farto nanancial para escolher.

Fátima, a Marinha Grande, a linda e histórica praia da Vieira, no seu pitoresco inexcédível, as margens e a foz do rio Liz, S. Pedro de Muel, a Nazareth, as fábricas de cimento de Leiria e da Maceira e as e as fábricas de vidro da Marinha Grande a atestarem um grande progresso industrial, a Figueira da Foz a dois passos e tantas outras regiões e coisas dignas de admirar-se que envolvem e valorizam aquela estância, dando verdadeiramente a Monte-Real o valôr de um grande centro de irradiação e de turismo.

E por tudo isto, que uma tal região pode proporcionar a um viajante, além do ar puríssimo, das águas verdadeiramente miraculosas em certos casos, da situação, da proximidade de Lisboa, da facilidade de comunicações e enfim pelas possibilidades evidentes de exito e de próspero futuro que uma grande empresa alí poderia colher, eu evoco aqueles maravilhosos versos de Antônio Nobre:

«Qu'ê dos Pintores do meu país estranho
Onde estão êles que não vêm pintar?»,
e pregunto também a mim mesmo, neste caso: onde estão os capitalistas d'este país estranho, que tem os seus capitais perdidos ou improdutivos e não os sabem empregar? AUGUSTO CUNHA

Engenheiro Palma de Vilhena

Tendo o nosso preso amigo e distinto colaborador Engenheiro Palma de Vilhena completado 70 anos de idade, e por tal motivo passado à situação de aposentado como engenheiro-inspector do ministério da Agricultura, a Direcção desta Revista não pode deixar em claro esta notícia pois ela representa a muita consideração por uma figura que tem sido um exemplo de trabalho em prol das questões agrárias do nosso país.

O sr. Engenheiro Palma de Vilhena, apesar de ser nosso colaborador há poucos meses, conseguiu uma simpatia grande entre todos que aqui trabalham, e entre os nossos presos assinantes é uma figura que merece, pois os seus escritos são lidos com prazer e respeito.



Linhos portuguesas

NAZARÉ E MIRANDA DO CORVO

A Companhia dos Caminhos de Ferro Centrais de Portugal dirigiu uma representação ao sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, na qual afirma que a construção de uma linha de via estreita, entre a Nazaré e Miranda do Corvo viria tornar possível a existência de uma linha continua de igual bitola, desde Nazaré até Bragança, quando se efectivassem as concessões outorgadas á Companhia do Mondego, e a linha de Viseu á Foz do Tua, estudada pela Companhia em virtude da autorização já concedida.

MINHO E DOURO O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovou a proposta apresentada em concurso público pela Sociedade de Construções Metalicas para a construção das novas oficinas de caminhos de ferro no Barreiro.

— Foi publicada no "Diário do Governo" uma portaria aprovando a implantação das casas a construir para residência do pessoal dos caminhos de ferro na 9.^a e 10.^a secções (Minho e Douro) e 11.^a, 13.^a, 14.^a e 16.^a (Sul e Sueste).

VALE DO LIMA O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro aprovou o projecto do segundo lanço do caminho de ferro do Vale do Lima, em construção. A respectiva portaria será publicada, em breve, no "Diário do Governo".

UMA PÁGINA DO MEU JORNAL

A REUNIÃO DO MEU CURSO...

Pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY

REUNIU ontem o meu curso, o curso de entrada na Faculdade. Vão passados quinze anos. vieram de todos os pontos do país, de Foscôa e de Portimão, os rapazes do meu curso, aquele punhado de garotos que, faz quinze anos, cheio de ilusões e de sonhos, entrou a vez primeira naquele casarão do Campo de Sont'Ana, guardado à vista pelo bronze de Sousa Martins, uma estatua que envergonha uma geração. O meu curso de entrada não é o de saída da Escola. Durante três anos estive afastado das fainas académicas, e perdi-me dêles. Saí com outros, aos quais me ligam outras manchas de tristeza ou alegria. Mas o primeiro, aquele que ontem reuniu, passados quinze anos, ficou sempre o meu curso, tem mais porção da minha vida do que o outro, é mais da minha idade; vem, em parte, de longe, dos tempos do liceu, quando a vida não pesava e a nossa mocidade desafiava tudo, a tudo se atrevia. Estão nele alguns dos meus companheiros de infância, dos primeiros sonhos, quase do tempo do bibe e calção. Estão nêle todos os que triunfaram a meu lado, todos os que o laminador da Politécnica não gastou ou consumiu.

Ontem foi o dia dos mortos, e dos cumprimentos, dia de tristes lembranças, dia em que os auzentes foram chamados ao nosso convívio, voltaram a estar presentes na nossa memória. Fui encontrar rostos que não via há dez anos, ali, na porta da igreja de S. Domingos. Um a um, como no tempo em que fazíamos jogo de porta a este ou aquele mestre, foram chegando todos, e enquanto se trocavam os primeiros abraços, as primeiras frases de ternura ou de saudade, senti-me regressar a tempos idos, quando os primeiros cabelos brancos eram uma hipótese que nos fazia rir, tão confiados estávamos em que a nossa mocidade resistiria a tudo, a todos os embates e atropelos.

A saudade de os ver e abraçar marcou-me encontro à porta da igreja. Tinha resolvido não assistir às festas do meu curso. Ontem acordei cedo. Eram oito horas. Acordei minado de saudades, saudades dos vivos e dos mortos, de todos os que a vida espalhara implacavelmente pelos quatro cantos de Portugal, e dos que foram tombando, um no primeiro ano, o Kalfuss, antes das anatomias; e dos outros, o Giro e o Pulgueira, que a morte levou, quatro ou cinco anos depois da formatura. Fui ao encontro deles. Os instantes, passados à porta da igreja, enquanto chegavam os retardatários, foram de emoção que se não esquecem, que ficam dentro de nós para sempre, a lembrar uma vida que se vai gastando, que o tempo vai enrolando até ao fim na sua dobadoira silenciosa e

trágica. Poucos faltaram. Os que estão mais longe ou os que não conseguiram desembaraçar-se da clínica ficaram a moer recordações dos tempos idos.

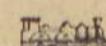
Estão quase todos na mesma os rapazes do meu curso. Quase todos! Mais velhos, sim, mas para mim, que os conheci garotos, despreocupados e alegres, estão na mesma! Mudaram uns de indumentária, os sorrisos de quase todos mudaram também, mas estão iguais. Mais graves, mais sensatos? Sim. Encontrei-os mais sisudos, ocultando cada um o seu drama, o drama do quotidiano, denunciado por certas rugas que se não escondem, que marcam etapas, apesar de tudo; da alegria do encontro, do regresso àquele passado que não volta mais, que a vida não matou inteiramente, mas que todos os dias se distanciava e se esfuma e perde no passado.

A amizade? Sim. A amizade que une os rapazes do meu curso, a camaradagem, a lealdade, essas não envelheceram, essas qualidades ali estavam à porta da igreja, a chamar-nos a recordações passadas; a tornar presentes cinco anos, possivelmente os melhores da nossa vida, os mais despreocupados; cinco anos isentos de todas as contribuições; cinco anos nos quais nós nos encontrámos todos dias, passeando no mesmo claustro, sofrendo as mesmas dores, quando os exames se avizinhavam, tribunal de contas à vista . . .

Eram dez e meia quando o padre iniciou a missa. A um lado do altar, à direita de quem atravessa o templo, ficámos todos reunidos, todos juntos, tal e qual como há quinze anos, na missa por alma do Kalfuss.

A mesma igreja, o mesmo padre, as mesmas luzes, as mesmas tochas, consumindo-se numa luz pálida, indecisa; o mesmo sol, coado através dos mesmos vitrais, idêntica manhã de verão . . . Tudo era igual.

Fixo uns instantes, quase a ocultas, os rostos tristes dos rapazes do meu curso. Fixo-os um a um, enquanto o padre diz a missa, procede ao sacrifício . . . Os mesmos de há quinze anos. Depois esqueço a missa, esqueço tudo, e fixo-me. Encontro-me outro! Há quinze anos?! Que saudades, santo Deus!, tenho de mim e dos outros, daquela vida descuidosa que o tempo enrolou na sua dobadoira, silenciosa e trágica . . .



Um Concurso Original

Com o sugestivo título O MISTÉRIO DA BONECA, começo a publicar «O Senhor Doutor», interessante jornal para crianças, no número que acabamos de receber, uma novela policial, com o sabor das que, no género, fizeram as nossas delícias e em que o detective Sherlock Holmes chegou a ter fama mundial.

«O Senhor Doutor», jornal bem feito e que já conquistou a popularidade e simpatia de todos os miúdos, vem com esta novela proporcionar um entretenimento mais, para este período de férias, pondo à prova a argúcia, a perspicácia e a sagacidade dos seus inúmeros leitores.

A pregunta é simples. A resposta constitui além de uma diversão, a probabilidade de ganharem magníficos prémios que «O Senhor Doutor» distribui pelos concorrentes que melhores provas derem de aptidões policiais.

É levado da bréca, o nosso brilhante colega miúdo «O Senhor Doutor» . . .

QUESTÕES ECONÓMICAS E SOCIAIS

ENTRE A RAZÃO
E OS FACTOSPelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA

DIZIA o grande Pascal: o homem não é nem anjo nem animal (bête) e quando pretende ou julga ser anjo, torna-se exclusivamente animal. Será rígida e altamente ofensiva esta afirmação, para os intelectuais que, em todos os tempos, têm pretendido encontrar as mais eficazes panacéas, que retirem do espírito humano os germens de todos os males que afigem e fêrem as sociedades, melhor ou pior constituídas. Mas, é certo que tal afirmação recuma a mais pura e perfeita verdade; consubstancial a ela, a mais nítida e frisante formula, em que a humanidade, soit-disant-civilizada, se exibe em todos os continentes e arquipélagos do Mundo.

* * *

Essa Conferência Económica internacional, fac-símile duma reunião onde as virtudes, as competências, as mais puras intenções e a mais inconcussa honorabilidade dos seus componentes, seriam a melhor garantia da sua eficácia e do seu sucesso, deu-nos a resultante que todos conhecem: a mais formidável falência que a defesa, em conjunto, dos interesses internacionais económicos têm sofrido e conseguido. Sempre a Razão a justificar as palavras do eminent Pascal, verificando-se, nos factos realizados, que as lídimas virtudes daqueles que querem ser anjos para salvar a humanidade dos males que a atormentam, cedem, na prática da vida, à imperiosa prepotência do egoísmo, da arbitrariedade, dos interesses mesquinhos e injustificados, nessa formidável luta que comeca de homem para homem, em obediência ao seu instinto animal, e se desenvolve, em saliente relêvo, de sociedade para sociedade.

Mas, se a nossa Razão, devidamente cultivada e plenamente desenvolvida, constitue o elemento impulsor das actividades que produzem, triste é a conclusão a que teremos de chegar: é que essa cultura e esse desenvolvimento, são ainda incipientes; é que no caminho da educação e da instrução do homem, há ainda um grande espaço a percorrer, sendo precário, em demasia, o grau de civilização em que actualmente no encontramos.

Não nos obseca, todavia como a muita gente, a ideia de entrarmos numa nova organização social, nascida e resultante da destruição de todo o existente. Desde o nacionalismo económico que o primeiro

Delegado dos Estados Unidos, Sr. Hull, na Conferência económica, considera como uma política desacreditada, até ao movimento febril a favor duma sindicalização obrigatória, que entre nós tão intensamente se defende, há muito a ponderar sobre se o interesse colectivo deve ser baseado no interesse individual que nasceu com a índole natural do homem e terá ou não de prevalecer como causa determinante da acção equilibradamente productiva de todas as sociedades.

Se pacientemente percorrermos todas as manifestações, mais ou menos abertamente comunistas, desde Lycurgo até Brissot, Morelli, Mably, Cabet, Louis Blanc, Proudhon, etc., verificaremos qua é sempre a luta contra o individualismo, que constitue a primeira formula a que se juntam sucessivamente aquelas que lhe são inerentes e conseqüentes: a destruição do direito de propriedade, a eliminação da família e a proibição da herança.

Em primeiro lugar, julgamos que o nacionalismo económico, não como tem sido compreendido e executado, na fixação dum isolamento defendido pelas barreiras alfandegárias, tem de representar, em cada nacionalidade, o possível e indispensável aproveitamento de todos os seus recursos, materiais e intelectuais, no útil sentido de elevar a produção, justamente compensada, à altura de satisfazer as necessidades internas naquilo que cada país não tenha impossibilidade de produzir e bem assim conduzir para os mercados internacionais os productos que lhes sobeje e dos quais outros países sejam deficitários, ou não tenham condições para económica mente produzirem.

É assim que se pode e deve compreender o nacionalismo económico, sem impostos exagerados e proibitivos, para que não se verifique a acção máxima do internacionalismo, na mais ampla movimentação de valores, em obediência às eternas e imutáveis leis da troca e da reciprocidade, seguidas com método e boa orientação, rigorosamente fiscalizada e mantida a justa defesa das mistificações e das fraudes.

Demais, são essas as leis naturais que harmónicamente têm de reger a humanidade, quando esta, pela sua cultura, saiba aproveitar e seguir a sua influência e os seus ensinamentos.

Assim como qualquer organismo, para o seu regular e normal funcionamento, precisa de todas as partes de que ele se compõe, se encontrem de perfeito estado e nos seus respectivos lugares, assim o internacionalismo terá de funcionar regularmente quando todos os órgãos que o compõem e que não são outra coisa do que os nacionalismos económicos existentes, se encontrem na devida ordem, prestando cada um dêles a sua relativa função.

Trate, pois, cada país de bem cuidar da sua actividade económica, melhorando, quanto possível, as suas produções, porporcionadas ao respectivo consumo e assim, todos eles, num racional e legítimo nacionalismo, concorrerão, com segurança, à vida da relatividade internacional.

Em segundo lugar, não devemos deixar de nos referirmos, ao sistema, agora, tão preconizado entre nós, da sindicalização obrigatória.

É esta, sem dúvida, a nova forma mais enérgica de luta contra o individualismo, a qual entra no campo da arbitrariedade, quando se impõe, por obrigação, a associação de idéias ou de interesses.

O princípio de direito de propriedade, na sua justa e necessária adaptação à defesa do interesse social, com preferência racional sobre o interesse pessoal, não precisaria suportar, num meio civilizado, uma tão violenta ofensiva, que quiçá poderá concorrer para a possível aniquilação desse direito, até agora sempre vitorioso perante os grandes ataques que um comunismo feroz, desde tempos remotos, lhe tem dirigido.

Quem observe a grandiosa e patriótica obra, singularmente inteligente e prática, desse eminentemente estatista chamado Mussolini, ahi encontrará, a par dum alta e bem estabelecida defesa de toda a produção italiana, o mais meticoloso cuidado em respeitar a personalidade e liberdade produtora, inerentes à própria natureza do homem.

Ahi se verifica a sindicalização facultativa, altamente protegida por garantias que o Estado lhe concede, como causa atraente para a constituição de diversos consorciós, em que o interesse individual é solicitado e instigado por mais elevadas e melhores compensações.

É certo, porém, que nem todos os meios sociais tem a necessária preparação para aceitarem, pela perspectiva dum mais largo interesse colectivo, a união sindical e que os respectivos Estados entendam por isso, tornar-a obrigatória, como medida defensiva dos interesses da colectividade.

É essa, todavia, uma excepção que sómente a insuficiente cultura social justificará, como fórmula inicial e provisória demonstrativa das vantagens que a sindicalização oferece e porporciona.

Fora daí, teremos que reconhecer que o interesse pessoal é e será sempre a grande e pederosa mola movimentadora de todas as actividades productivas, as quais espontâneamente se inclinam para onde mais largo e garantido proveito encontram.

A economia dirigida, de que tanto se tem falado e tentado realizar, terá antes de chamar-se "economia orientada e protegida", para que não fique a constituir um simples "lugar comum" vencida pela indomável força das leis naturais, que eternamente regularão os actos de toda a Humanidade, independentemente dos edealismos dos economistas, antigos e modernos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA
COMISSÃO DE CENSURA

P A R T E OFICIAL



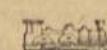
Várias portarias

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou as seguintes portarias:

Declarando sobrantes uma faixa de terreno em frente da estação de Murtêde; uma parcela de terreno à esquerda da linha férrea entre os quilómetros 41,448 e 41,515 da linha da Beira Alta; uma parcela à direita da linha ferrea de Leste, entre os quil. 139,125 e 130,196; uma parcela á direita do ramal de Coimbra, entre os quil. 0,790,75 e 0,877.

Aprovou igualmente a adjudicação da empreitada n.º 6 do apeadeiro de Aveleda, pela importancia de Esc. 17.000\$00 e nomeou o sr. engenheiro Sousa Rego, Director Geral de Caminhos de Ferro, para outorgar, em seu nome, no contrato a celebrar com os adjudicatarios das empreitadas n.ºs 3, do apeadeiro de S. Francisco e n.º 4 da estação de Pinhal Novo.

Foram tambem aprovados os projectos, apresentados pela C. P., de modificação para obliquos dos tramos rectos da ponte de Alcabr. chel, ao Km. 70.867. e da ponte sobre o rio das Varzeas, ao Km. 171.799, ambas na linha de Oeste.



HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Agosto de 1895

Os velocípedes nos caminhos de ferro

Aos velocípedes é actualmente aplicada em todas as linhas ferreas de França a taxa da primeira série da tabela geral (0,16) sem majoração.

As companhias, no projecto que apresentaram para a revisão da sua classificação geral, fizeram figurar os velocípedes no numero das mercadorias que devem pagar 50 % a mais dos preços da primeira série da tabela geral, quando não pesem 200 kilos sob o volume de um metro cubico.

Valendo-se d'esta modificação, demonstraram as Companhias que na epocha em que se estabeleceu a actual classificação geral, 1879, os velocípedes tinham quasi sempre uma densidade superior a 200 kilos por metro cubico, mas que desde então se construiram sob os nomes de bycycles e tricycles, machinas aperfeiçoadas, extremamente leves, que podem ter a majoração de 50 %.

As companhias, por outro lado, propuseram o aumento, para diversas mercadorias e principalmente para os velocípedes, da taxa mencionada no decreto sobre as despesas acessórias para o deposito das bagagens nas estações.

Esta proposta, bem como o projecto de classificação geral uniforme, está actualmente submetida à apreciação do serviço de fiscalização do estado, e a questão será depois decidida pelo ministro das obras publicas.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

OS CAMINHOS DE FERRO NA "GRANDE GUERRA"

Abibliografia portuguesa da «grande guerra» acaba de ser notavelmente enriquecida com mais um trabalho: o do sr. major Joaquim Abranches, distinto oficial de engenharia, e um dos organizadores dos Caminhos de Ferro portugueses durante a ultima guerra. O major Joaquim Abranches é um profissional muito conhecido e apreciado nos meios militares e ferroviários, devendo o seu ultimo livro alcançar em ambos os meios um justificado sucesso.

Na nossa literatura da grande guerra existia uma lacuna difícil de preencher, a dos Caminhos de Ferro, cuja acção em prol da victória se torna desnecessário encarecer constantemente.

Todos os países que fizeram a guerra dedicaram científicos estudos à utilização da sua rede ferroviária, salientando a necessidade de uma especial preparação em tempo de paz. Ninguem melhor que o sr. major Abranches, o antigo Capitão Abranches da Companhia de Torpedeiros, poderia, atendendo ás suas comprovadas qualidades de trabalho e especial preparação, realizar o estudo que temos presente, e que nos proporcionou horas de um grande prazer espiritual, fazendo passar junto dos nossos olhos, que sempre recordam o espectáculo da luta, a acção dos Caminhos de Ferro na ultima guerra, na qual nós portugueses tão orgulhosamente participamos.

Bem haja, o sr. major Joaquim Abranches pela publicação do seu trabalho do seu modelar ensaio, cuja leitura devia ser obrigatória para todos aqueles que estudam e trabalham questões de tão grande importância na economia da paz e no prestígio da guerra.

CAMPEONATOS

ESTÃO agora muito em moda os campeonatos de «comes e bêbes», onde os vencedores saem triunfante de se banquetejar para, passadas horas entrarem triunfante em jazigo de família, ou coval vulgar.

Em Glasgow, onde já saíram lindas «rainhas» de beleza, houve um desafio entre quatro estudantes universitários.

A aposta ou desafio, era acerca daquêle que seria capaz de comer mais ovos. A «luta» foi presenciada por algumas centenas de estudantes. Foram servidos aos concorrentes ovos de todas as formas: crus, estrelados, fritos escalfados, passados por água, etc. Um retirou-se, mal tinha comido seis ovos; os outros três continuaram comendo, resultando vencedor o que comeu 34 ovos, e ainda segundo disse, podia comer mais. Dos outros dois, um comeu 31 e o outro 22 ovos crus.

Até à hora de fechar o concurso, não haviam aparecido as guias para despacho de um vagão de palha para os concorrentes.

CALINADAS

NUM artigo, de certo jornal, publicado recentemente, quando da revisão, deixaram passar uma gralha que tem certa graça e que não chegou a sair em virtude do autor do artigo tê-la topado na ualtra em que o jornal estava a entrar

na máquina. Não resistimos à tentação de torná-la conhecida, transcrevendo o período em que ela foi encontrada:

«O teu amor é uma cabana, já não é frase para os nossos dias. Sonhado por Bernardin de Saint Pierre, o imortal autor do Paulo e Virginia, no entanto paraíso que se chama a ilha de França, teve um apogeu fugaz, não durou um século; morreu com o *reumatismo* (1) em meados do século desanove.»

(1) tratar-se do *romantismo*.

FALTA DE CONFIANÇA?

A direcção da Casa Sindical dos Comerciantes de Automóveis e Indústrias Anexas de Lisboa comunicou ao sr. Ministro das Obras Públicas que não perfilha a lista com os nomes que lhe foi enviada pela Associação dos Emprezeiros de Auto-Omnibus para escolha do delegado da camionagem no Sul, junto do Conselho Superior de Viação, escolha que, segundo diz, deve recair no sr. José Manuel Perestrelo de Orey, indicado pelos interessados numa reunião especialmente realizada para esse fim.

Naturalmente o sr. José Manuel de Orey ia, como todos, com o unico fim de beneficiar a classe e nunca para seu interesse.

Como os homensinhos andam já desconfiados, porque muitos exemplos de desinteresse se tem dado nos ultimos tempos, desconfiam de tudo e de todos.

É que já não há que fiar!...

50.000 ESPINGARDAS?

Ojornal parisiense «Bemport», que iniciou uma série de entrevistas com políticos espanhóis, publicou, recentemente, as opiniões do sr. Manuel Cordeiro, dos corpos dirigentes da União Geral dos Trabalhadores e do Partido Socialista.

Na entrevista do «Bemport» há, entre outras coisas, uma nota interessante. Que D. Manuel Cordeiro disse ao jornalista francês que «havia transmitido tranquilamente, durante a ultima crise ministerial, a ordem de distribuir 50.000 espingardas aos militantes socialistas e de desencadear a guerra civil em toda a Espanha se se chegasse a decidir a dissolução do Parlamento».

E conclui:

— A tática socialista já foi definida muitas vezes pelos «leaders» franceses: «Aliar-se com a burguesia se a burguesia estiver animada dum espírito revolucionário que intente derrubar o regime político existente. Quando não se tiver necessidade da burguesia, e seja possível prescindir dela, devem virar-se contra ela as armas e exterminá-la».

Comentário de «El Debate», o orgão católico-monárquico de Madrid:

«No fundo da revolução espanhola há dois equívocos: O primeiro refere-se á ordem internacional. Assegurou-se que a revolução em Espanha era o princípio duma nova ordem de coisas, e que, atraç da monarquia espanhola iriam as ditaduras italiana e portuguesa.

O fracasso desta fantasia foi definitivo. O segundo érro — é de ordem interna. A Republica veio — porque se disse que ela seria burguesa. E toda a máquina está montada com precisão para que seja marxista. De um lado — Largo Caballero, ministro socialista, diz que se não deve consentir um Estado dentro do Estado; por o outro — Cordeiro apresenta-se, segundo o «Bemport», a combater — e pela violencia — uma possível decisão do legitimo Chefe do Estado.

Se ha ainda quem compreenda — é porque não quiere, Kerenski e desculpável — porque não tem alheia experiência em que aprender...»

ATÉ QUE EMFIM

ESTAM-SE lambendo todos meninos bonitos e elegantes que com as suas sobrancelhas e ares femininos, patilhas à Kajú e requebres ondulados, vagueiam pelas ruas da Baixa procurando os pontos frescos para se livrarem do brazeiro dos ultimos dias.

Em Paris, já conseguiram um concurso de «beleza de homem» onde ganhou o primeiro prémio um simpatico menino que outros lhe chamarão matolãozinho com vinte e uma risonhas primaveras de nome Guy.

Que simpatico deve ser este «pistotira» que conseguiu ver à sua roda as elegancias masculinas francesas.

Metam-se os portugueses que cultivam o mesmo género, num desses concursos, e depois vejam o que lhes acontece.

São assoprações a cacete.

NO MUNDO D'AVVENTURAS

CONTA um jornal que, certo dia, junto a um ribeiro das proximidades de Londres, dois vagabundos trocavam impressões. Um deles, descobrindo um pedaço dum jornal, abriu-o, e pondo-se a ler, empalideceu de repente e lançou um grito de surpresa. Muito emocionado leu ao seu companheiro de descanso o seguinte que vinha no jornal, com todas as letras.

«Por fim conseguiu-se esclarecer a misteriosa desaparição do cosinheiro Frank Eltonne que abandonou há um ano o domicilio conjugal. O seu cadaver foi encontrado num riacho proximo à povoação de Witney.»

O vagabundo leitor era o próprio proprietario do cadáver... Ficou como doido e disse:

«Eltonne sou eu. Não morri». Era dele a fotografia que o jornal publicava. O cosinheiro inteirava-se por esse meio da morte de seus pais, pelo que vinha a herdar uma fortuna de mais de 25.000 libras esterlinas.

Para entrar na posse de todo aquele dinheiro não tinha mais que ir á localidade onde os pais tinham morrido, e dirigir-se ao notário em poder de quem estava a referida quantia.

Pôs-se imediatamente a caminho, com a alegria que é fácil de supôr; mas ela foi tanta, tanta que perdeu por completo a memória, esquecendo-se não só do fim da sua viagem, como até de quem era ele próprio.

Deu-se a vagabundear todos os caminhos, errando de aldeia em aldeia, trabalhando onde podia e vivendo as mais das vezes da caridade dos viandantes e dos camponeses.

Como levava consigo o jornal, um dia em que o lia, ao ver o seu retrato, um raio de luz iluminou-lhe as trevas da memória esquecida.

Toda a sua vida passada surgiu de novo na sua consciencia, e dirigiu-se ás autoridades.

Chamada a esposa do cosinheiro, esta reconheceu o seu perdido marido.

Actualmente está-se procedendo judicialmente para que a fortuna possa entrar na posse do cosinheiro a quem a alegria transtornou o juizo.

ANIVERSÁRIOS DE CASAMENTOS

QUEREM saber os vários e curiosos nomes com que a tradição, em França, designa muitos dos aniversários do casamento, além dos já nossos conhecidos, de Bodas de prata, de ouro e de diamante?

São os seguintes:

Bodas de algodão: 1.º aniversário; Bodas de papel: 2.º aniversário; Bodas de couro: 3.º aniversário; Bodas de madeira: 6.º aniversário; Bodas de lã: 7.º aniversário; Bodas de estanho: 10.º aniversário; Bodas de seda: 12.º aniversário; Bodas de cristal: 15.º aniversário; Bodas de porcelana: 20.º aniversário; Bodas de prata: 25.º aniversário; Bodas de pérolas: 30.º aniversário; Bodas de rubis: 40.º aniversário; Bodas de ouro: 50.º aniversário; Bodas de diamante: 60.º ou 70.º aniversário, segundo as tradições. Há ainda as bodas de radio para o 75.º aniversário de casamento; mas essas, para chegar a realisá-las precisa, geralmente, ser-se centenário.

LOUCURA POR SUGESTÃO

CONTA um jornal português que devido a uma coincidência tão singular como lamentável, deu-se um incidente que perturbou a atenção do publico que enchia o Real Teatro da Opera, de Roma, durante a representação de «Lucia de Lamermoor», cuja protagonista era a afamada «triple» Lily Pons. Precisamente, quando esta artista interpretava a célebre «cena da loucura» da plateia um espectador principiou a gesticular e a gritar desaforadamente, sem que os protestos das pessoas próximas conseguissem fazê-lo calar.

Acudiram então uns policias para pôr na rua esse importuno perturbador. Mas tiveram afinal de o levar para o manicómio, pois compreenderam logo que se tratava de um pobre rapaz (identificado depois como sendo um professor de desenho) que tendo já fracas as faculdades mentais, tinha enlouquecido completamente ao vêr Lily Pons reproduzir de uma maneira impressionante a suposta loucura da personagem que encarnava.


A PONTE SOBRE O TEJO

O sr. ministro das Obras Publicas e Comunicações já tomou conhecimento do relatório e projecto do caderno de encargos da ponte sobre o Tejo, que lhe foi entregue pela comissão nomeada em 1 de Fevereiro ultimo. O trabalho, que é bastante completo e documentado, e a que o «Seculo já fez larga referência, com dados estatisticos, sobre o movimento de passageiros e mercadorias, entre as duas margens, vai ser objecto de demorado estudo, por parte do sr. engenheiro Duarte Pacheco, que, oportunamente, o submeterá á apreciação do Govêrno.


A C. P.

Previne que ficou esgotada a lotação dos I e II EXPRESOS POPULARES e que o III irá em 20 de Agosto à FLIGUEIRA DA FOZ (a praia da claridade).

Ida e volta 30 escudos em combóio rápido, directo e com uma só classe.

C. P. — Estação do Rossio ou Tráfego — Tel. 24031.

TURISMO

COMENTÁRIO

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

NA nossa penúltima crónica para esta *Gazeta*, tinhamos focado o problema da organização dos comboios populares, com o fim de levarem ao domingo, para fóra da cidade, a respirar o ar puro dos campos e das montanhas, na perspectiva dos rios ou do mar, as classes menos protegidas da fortuna, e que são as que mais carecem destes passeios hebdomadários.

À semelhança do que se faz lá fóra, organizou a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro os expressos populares, com o fim acima indicado e a preços módicos, ao alcance de todas as algarbeiras.

Não pudemos deixar de aplaudir esta iniciativa, a que certamente está reservado grande sucesso e que vem demonstrar que aquela Companhia começa a olhar, com certo carinho e cuidado, para estes assuntos que, em outros países, já há muito mereceram especial atenção aos governos ou às respectivas empresas particulares que nelas supervisionam.

Nunca é de mais, por isso, encarecer e exaltar

estes gestos, com os quais, se alguma coisa lucra a empresa ferroviária, muito lucram também a saúde e até o espírito daqueles que nessas excursões tomam parte, pois que a par de benefícios de ordem material, há até a registar os ensinamentos que daí derivam, pondo o núcleo de homens que tomam parte nesses passeios salutares em contacto com o país que ignoravam, com os seus monumentos, a sua paisagem e suas belezas naturais.

Daí só pode resultar um maior amor pelo país que, assim, pouco a pouco, de ignorado, se vai tornando conhecido de todos, o que, sob o ponto de vista de coesão e unidade nacional, não é de desprezar.

Não basta só dizer ao povo que ama a sua pátria. É preciso proporcionar-lhe os meios fáceis e baratos de a conhecer e de a poder amar. Pois não se ama o que se ignora.

Parece-me que é este um aspecto da questão digno de ser apontado e não é certamente o de somenos valor.

E procedendo do modo indicado, a C. P. liga o seu nome, indiscutivelmente, a uma política social moderna, de alto alcance moral e material, o que aqui nos apraz registar, tanto mais que em uma despretenciosa e modesta crónica que nesta «*Gazeta*» publicamos, já nos referiamos a este assunto, singelamente, repetimos, mas com aquelle interesse que sempre votamos à causa da gente que trabalha nos ofícios mais humildes, por ser a que sempre fêz estremecer de preferência o nosso coração.

CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Do sr. coronel Nunes da Ponte recebemos a seguinte carta:

Sr. Director:—Muito me obsequia V. se no seu conceitado jornal tornar público que tendo eu desempenhado o lugar de Comissário do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal desde a sua formação, resultante da fusão das antigas Companhias do Porto à Povoa e Famalicão e de Guimarães, em janeiro de 1927, e que de inicio teve a sua séde no Porto, nada mais recebi do que a mesma senha de presença que era atribuída aos vogais do Conselho de Administração por cada sessão a que assisti e isso mesmo só a partir de 1929. Nenhuma outra remuneração, quer sobre a forma de vencimento ou percentagem, recebi durante todo o tempo em que desempenhei o referido cargo.

Agradecendo a publicação desta carta, sou com a mais elevada consideração

De V. etc.

Nunes da Ponte.

Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Nas ultimas reuniões efectuadas por esta Comissão, sob a presidencia do engenheiro Sousa Rego, Director Geral de Caminhos de Ferro, foram aprovados, entre outros, os seguintes melhoramentos a realizar nas linhas do Estado, por conta do Fundo Especial.

Construção na estação de Mogadouro duma oficina de montagem, inicio dos trabalhos preparatórios da construção das Novas Oficinas Gerais do Barreiro, melhoramentos diversos nas estações de Chaves, Caminha, Oura, Salus, Moncorvo, Macieirinha, e outras nas linhas do Vale do Corgo e Vale do Sabôr.

Autorizou também a transformação de 14 carruagens da serie 61/74 do Sul e Sueste.

Adjudicou-se o fornecimento de 63 mil m³ de pedra britada para a balastragem dos troços Boliqueime-Faro e Marim-Tavira, precedendo concurso, pela importância total de 691.562\$00.

Nos termos legais autorizaram-se ainda diversos trabalhos nas empreitadas em curso de Regua a Lamego e Cintura do Porto.

FIGURAS DO PASSADO

IV (Conclusão)

MARQUÊS D'ÁVILA E DE BOLAMA

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

Foi orador didático e correcto e escriptor elegante e erudito.

Além das seguintes 4 obras técnicas, que não conheço:

— Nivelamento de Precisão e sua Superfície de Referência.
— Padrões de Pesos e Medidas.

— Nivelamentos de Precisão — Cotas de nível — em dois volumes.

— Breve Notícia de alguns dos trabalhos da Associação Geodesica Internacional.

Publicou mais, o Marquez d'Avila e de Bolama:

— «A nova carta chorographica de Portugal» trez grossos volumes in 8.º gr. — I, 1909, de 498 pag. II, 1912, de 528 pag. e III, 1914, de 516 pag.

E' um monumento literário e científico, que honra o seu preclaro auctor.

«E' obra de grande importancia, que tem sido lisonjeiramente apreciada, sobretudo por valiosas notas litterarias que encerra» — escreveu a pena auctorizada de Brito Arenha, e referindo-se só ao vol. I, unico então publicado (*Dicionario Bibliographico Portuguez*, tomo 20.º (12.º do supplemento) pag. 240).

Bastaria um só d'esses trez preciosos volumes para crear a reputação de um verdadeiro homem de letras, na forma como na essencia, na elocução elegante como na erudição profunda.

— «A Marqueza d'Alorna — Algumas notícias authênticas para a historia da muito ilustre e eminente escriptora que os poetas seus contemporaneos denominaram Alcipe — Lisboa 1916 — Imprensa de Manuel Lucas Torres.»

In 8.º grande, de 244 pag. compactas, e mais duas, innumeradas, com os titulos — «Collocação das gravuras», «Erratas principaes».

Livro triplicemente formoso: pela sua elegante e tersa forma literária; pela materia tão interessante, variada e erudita, mas versada com tanta amenidade e leveza, tanto mais admiraveis, atenta a edade do seu ilustre auctor, e o facto de sahir de grave e prolongada doença, devido, depois de Deus, á sciencia e dedicação do seu ilustre assistente, velho e devotadissimo amigo, dr. Curry Cabral, um grande medico e um grande caracter, tambem lídima glória açoreana; e ainda pela primorosa composição typographica que honra a *Imprensa de Manuel Lucas Torres*.

O auctor pôz toda a sua alma e coração na factura d'esta obra sobre a preclarissima marqueza d'Alorna, *Alcipe* na Arcádia, e nobre ascendente de sua ilustre Esposa, e minha Senhora, a nobre e gentil senhora Marqueza d'Avila e de Bolama, herdeira e actual representante da casa Fronteira e Alorna, e filha do ilustre general D. Carlos de Mascarenhas.

A senhora Marqueza d'Avila e de Bolama, pelo seu alto e culto espirito, pela sua gentileza, pelas suas egregias virtudes, foi dignissima Esposa d'esse homem superior, que a tornou feliz e lhe consagrou sempre o maior afecto, a maxima veneração.

* * *

O Marquez d'Avila e de Bolama não sagrou sómente á *Religião da Sciencia e das Belas Letras*; á *Religião do Dever*; ao *Culto do seu Lar*. Tinha tambem o *Culto da Liberdade*, que sempre amou; a *Liberdade de bem fazer* que nunca confundiu com a *Licença de mal obrar*; como outro-sim nunca confundiu a *democracia* — com que o verdadeiro estadista

tem de contar sempre — com a *demagogia*, nem a *auctoridade* com o *despotismo*, seja de um imperante, seja da multidão, ignára e protérra.

Não se iludia com as *aparências* da democracia e da liberdade; e pensava e sentia como o Duque de *La Rochefoucauld*: — «La vérité ne fait pas autant de bien dans le monde que ses apparences v font de mal.»

* * *

Não quero, não posso, nem devo, encerrar esta transcrição, rematar este artigo, sem prestar mais uma vez, o meu rendido preito á memória, querida e sagrada, da nobilissima Senhora Marquêsa de Avila e de Bolama, falecida no dia 17 de Fevereiro de 1923; (1) e recordar com viva saudade e perdurable reconhecimento, o seu tão espontaneo e fidalgo gesto, de vir, pessoalmente, a minha casa, afirmar-me quão grata lhe fora a leitura deste meu artigo, e — «Como prova de gratidão pelas demonstrações de amisade que V. Ex.ª deu pela memória do seu marido» — oferecer-me, com esta expressiva dedicatória, magnifico retrato de seu marido, que conservo, como preciosa relíquia, na minha sala azul.

* * *

Apraz-me ainda outro sim, transcrever aqui, com a devida vénia, o que no seu número do dia 19 de Fevereiro de 1923, publicou o nosso presado colega do «Diario de Notícias», acompanhando uma fotogravura do ilustre titular; a saber:

MARQUÊSA DE AVILA E DE BOLAMA

«Causou a mais profunda impressão a notícia, que o «Diário de Notícias» foi, ontem, o único jornal a publicar, do falecimento da senhora marquêsa de Avila e de Bolama.

«A ilustre titular adoecera ha dias com uma pneumonia. Na vespera da morte, conhecendo o seu estado, pediu que lhe ministrassem os ultimos Sacramentos. O seu espírito estava lucidíssimo. Ao aproximar-se o momento de receber a Sagrada Eucarestia, deu ordem para que todos os seus criados vestissem a farda, pediu que lhe puzessem as suas melhores joias, e foi assim, com toda a solenidade e resignação, na presença das pessoas da casa, de família e intimas que ali se encontravam nesse momento, que preparou a sua alma para a última viagem.»

— Quiz a efémera grandeza humana — em acto sublime, com aparência de orgulho, mas, na efectiva realidade, acto de humildade e de veneração — vestir-se de todo o seu brilho, para receber no seu lar e no seu seio, a suprema Grandeza Divina, no Sacrosanto Pão Eucarístico!

— É que a Senhora Marquesa de Avila e de Bolama, — que recebeu a mais solida instrução e a mais esmerada educação; sendo ricamente dotada de alto e culto espirito, de grande e bondosa coa-

(1) Na mesma casa em que faleceu o seu ilustre marido, na antiga rua do Duque de Bragança, hoje na Lucta, n.º 20, 1.º andar; e, coincidencia notável, em igual dia 17; mas o Marquês em Abril de 1911, e a Marquesa em Fevereiro de 1923, seis anos depois.

O QUE TODOS DEVEM SABER

Viagens e transportes

NOVOS HOSPITAES ESCOLARES

Pelo Ministério das Obras Públicas vai ser publicado o seguinte decreto:

«Artigo 1.º — É autorizado o Governo a fazer construir dois hospitais escolares, um em Lisboa e outro no Porto, anexos ás respectivas Faculdades de Medicina.

§ 1.º — Os dois hospitais serão projectados em obediencia aos mesmos principios de tecnia hospitalar e para uma capacidade de 1.500 camas cada um.

§ 2.º — O projecto do hospital escolar do Porto deverá ser elaborado para uma execução em duas fases; de modo a permitir, após a conclusão das obras da 1.ª fase, a completa utilização de 600 a 800 camas.

Art. 2. — O Ministério das Obras Públicas e Comunicações ordenará a imediata elaboração dos programas e projectos e promoverá a sua execução por forma a assegurar que as novas instalações hospitalares sejam inauguradas em 29 de Dezembro de 1936.

Art. 3.º — É autorizado o Governo a dispender com a construção dos novos hospitais escolares de Lisboa e Porto até a importancia de 60.000 contos por conta do saldo da gerencia do ano económico de 1931-1932.

Art.º 4.º — É instituida uma Comissão Administrativa para dirigir e administrar as obras de construção dos novos hospitais escolares de Lisboa e Porto.

§ único — A composição da Comissão será fixada pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações, mas dela deverão fazer parte dois professores da Faculdade de Medicina, um da de Lisboa e outro da do Porto, escolhidos pelo mesmo ministro.

Art.º 5.º — As despesas gerais de administração, elaboração de projectos, direcção e fiscalização das obras a cargo da Comissão Administrativa, dos novos hospitais escolares de Lisboa e Porto não podem exceder 3 % do custo das obras.

Art.º 6.º — Fica o ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizado a definir, em diploma especial, as atribuições e competência da Comissão Administrativa dos novos hospitais escolares de Lisboa e Porto e a publicar os regulamentos necessários à perfeita execução deste decreto».

ção, de nobre e altissimo carácter — era, ao mesmo passo, exornada dos mais profundos sentimentos religiosos, de ilustrada piedade; católica praticante, sem falsos respeitos humanos, sem suprestições nem fanatismo, em *Espírito é Verdade* qual evangeliou e exemplificou Jesus Cristo.

Era do grande número de intelectuais superiores, dos dois sexos, nacionais e estrangeiros, que assentam, afirmam e propugnam, simultaneamente, verdade científica e a verdade religiosa, não as considerando antinómicas e contrárias; e em conflito e oposição a Cultura humana e a Cultura divina, a Ciencia e a Relegião, a Razão e a Fé, que têm, como fonte primária, originária, a Suprema e Sempiterna Sabedoria — Deus — que não pode estar em contradição, em oposição e conflito consigo mesmo!

— Vão, ser publicadas as portarias que aprovam, mediante parecer favorável do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro: o projecto de "Aviso ao Público" estabelecendo, aos domingos, bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, em 3.ª classe, das estações do Cais do Sodré, Alcantara-Mar e apeadeiro de Santos para a Cruz Quebrada; a concessão da redução de 30 por cento, sobre os preços da tarifa geral, ás excursões em grupos, de acôrdo com a "Union Internationale pour L'émision de Billets e Coupons Combinés"; de aditamentos; á tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, relativo á lotação de vagões para transportate de gado, na linha de Tua a Bragança; á tarifa geral e outra á especial n.º 1, pequena velocidade, isentando do aumento previsto pelo artigo 65.º da condição 4.ª, particular, daquelas tarifas; e á classificação geral, tambem de pequena velocidade, beneficiando algumas mercadorias procedentes do porto da Figueira da Foz ou a ele destinado; a modificação á tarifa especial n.º 12, de grande velocidade, da Companhia Nacional; e as disposições ácerca da cobrança, no uso de cais e pontes-cais, feita pela C. P. nas estações de Cais da Areia, Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro; o projecto da avenida de acesso á estação de S. Gemil, cintura do Porto; e a substituição da ponte de Jngueiros, linha do Douro.

Por despacho ministerial de 27 de Julho foram aprovados os seguintes projectos sobre modificação de tarifas:

Autorizando a cobrança de 2\$50 por cada bilhete das tarifas de g. v. n.ºs 301, 302, 401 e 402 (serviço internacional) a titulo de despesa de confecção de bilhetes, proposto pela C. P.

Aprovando um aditamento á Classificação Geral criando a nova rubrica "Cinzas produzidas pelo fabrico de carboneto de calcio".

Autorizando a Companhia da Beira Alta a suprir as carruagens de 1.ª classe nos comboios tramueis.

Autorizando a Companhia do Vale do Vouga, a substituir a designação de "Ramal de Aveiro-Canal de S. Roque" por "Ramal de Aveiro-Mar".

Baixando para 5\$00 e 3\$50 as taxas previstas pelo artigo 14.º da Tarifa de Despesas Acessórias para ser adotado por todas as Empresas.

Criando bilhetes de ida e volta a preços reduzidos em 3.ª classe das diversas estações da linha do Vale do Vouga para a paragem de Barreiro.

Mandando incluir a rubrica "Moveis não designados" no aditamento á Classificação Geral de Mercadorias, que baixa para 3 toneladas o peso de 4 exigido para o vagão completo para ser adoptado por todas as Empresas.

NEGOCIABILIDADE DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE

POR

CAMINHO DE FERRO

(Continuação do número anterior)

tem normalmente a residência no lugar de partida, enquanto o título da direcção de referência reside no lugar de destino. Esta coincidência dá margem a dificuldades bem mais sérias para os caminhos de ferro — e bem insignificantes tratando-se de transporte fluvial embora a legislação alemã prescreva que o título da direcção de referência tenha a residência no lugar de destino por razões práticas e oportunas. A conveniência de fixar a direcção de referência justamente no local da entrega da mercadoria explica-se se atendermos às dificuldades que encontram fácil solução por virtude dessa determinação. Nada pois, mais natural que o titular da referida direcção tenha a residência nesse ponto. Advêm dificuldades, obstáculos de natureza diversa durante o transito para cuja solução se adotam medidas de alcance invertido: O direito de dispôr exerce-se mais facilmente e com mais segurança no local de expedição do que no de destino. Na maioria dos casos, as dificuldades que se opõem ao transporte na direcção do lugar de destino provêm de circunstâncias que simultaneamente tornam difíceis ou impossíveis ou o tráfego no sentido da estação destinatária ou ainda todo o meio de recomeçar o passo das mercadorias quer por telégrafo, telefone ou pelo correio (referimo-nos a catástrofes naturais: furacões, inundações, frios imprevistos, acontecimento político, guerra, greve, boicotagem, etc.) Em muitos destes obstáculos a intervenção oportuna e necessária do titular da direcção de referência tornar-se-ia possível ou impossível unicamente em condições de segurança e de suficiente rapidez. Ora, dado o carácter extraordinário e urgente de semelhantes disposições de intervenção para os casos de resistência a entrega da mercadorias ou obstáculos à sua continuação em marcha, uma inteligência rápida com a pessoa que tem o direito de disposição, é de suma importância para fins de evitar todo o estrago todo o erro e má compreensão. Chega-se assim, no aspecto puramente prático da questão, a um resultado que nos evidencia mesmo no caso em que a direcção de referência se encontre no lugar de destino, quão difficilmente se atingem, na maior parte dos casos, os objectivos a que a mesma direcção obedece.

Apontamos mais um outro argumento prático contra a direcção acima mencionada: A pessoa inscrita nessa direcção e vivendo habitualmente no lugar de destino não pode obter informações precisas referentes ao estado da mercadoria, à sua embalagem; pelo menos quaisquer dados que lhe sejam fornecidos serão sempre pela importância inferior ao que outra pessoa obtém ou pode obter com a residência fixa no lugar de expedição. E esta posição superior que ocupa a entidade remetente, decorre muito naturalmente do seu direito de intervenção ante todo o obstáculo e embaraço oposto ao transporte da carga: direitos e obrigações exarados na sua carta nominal para transportes em caminhos de ferro. Certas circunstâncias, geralmente de aparência insignificante, tais

como informações acerca do material da embalagem, segurança da mesma, (pranchas, pregos, amarras de ferro ou zinco etc) detalhes impossíveis de prever antes do carregamento e que portanto não estão registados em nota, podem em determinadas ocorrências alterar o itinerário da própria mercadoria ou mesmo dar origem a uma nova modalidade no transporte. Supondo mesmo que o detentor da mencionada referência possa ser informado do que ocorre, sem perda de tempo, é ainda duvidoso se ele está obrigado a entrar em entendimento com o expedidor. Haveria, no mínimo, admitida essa possibilidade, perda de tempo, e que de si estaria em contradição com a natureza íntima e formalidades do próprio documento — a direcção de referência — Por outra parte, admitindo a suposição de que, em caso de extrema urgência o detentor da direcção de referência se decide a intervir, expedindo ordens, sem previamente solicitar informações e esclarecimentos, surgiria um novo aspecto na questão da sua natureza grave, uma nova objecção de carácter prático — a saber — a responsabilidade do detentor do diploma de referência. Chega-se, pois, a abordar a questão pelo seu lado jurídico: Quais são perante a lei, a natureza e o carácter do dito documento. Já ficou exposto o sentido diferencial entre esse diploma para efeitos de navegação interna ou fluvial e de transporte por via ferrea, salientando-se o carácter da entidade detentora da direcção de referência em matéria fluvial bem como a sua capacidade para receber notificações judiciais. Em face do direito de navegação interna, sómente o expedidor, com exclusão do titular da direcção de referência está habilitado, ocorrendo impedimento ao transporte, a modificar, mediante instruções, o contrato de transporte podendo sob determinadas circunstâncias, anulá-lo. Ora, as opiniões gerais expressas pelos tratadistas neste assunto, declararam com unanimidade de vidas, que pelo direito de transporte por caminho de ferro, garantido por título endossável, a capacidade de intervenção ou disposição, em posse da entidade expedidora, desaparece totalmente.

Mal se pode negar que esta exclusão do direito de disposição, não tenha as suas bases bem justificadas e não obstante, é inadmissível que o titular da dita direcção, residindo no local de destino se substitua pelo expedidor no seu direito de disposição sem que desse facto provenham graves dificuldades. Exposemos que o titular do diploma em questão se encontrava, em muitos casos, insuficientemente documentado. Imaginemos que lhe ocorre dar instruções tendentes a dispor da mercadoria; poderiam as administrações ferroviárias, permanecer indiferentes?

Ainda mesmo admitindo o princípio, geralmente aceite por todos os partidários da negociação dos títulos de transporte, princípio que elimina toda a responsabilidade do titular da direcção de referência, quando se dispõe a intervir, quem poderá exigir dos caminhos de ferro que sem exame prévio se disponha a execução integrado das ordens do titular em questão? Imaginemos o caso seguinte: Um vagão de cereal viaja com título de transporte endossável desde a România até a Hamburgo.

Declara-se na Alemanha uma greve geral e a mercadoria fica detida em Bodembach. O percurso foi executado com dificuldade e a preços altos. A direcção dos caminhos de ferro alemã consegue avisar em Hamburgo o titular da direcção de referência. Este, transmite ordens para que a mercadoria não avance sobre Hamburgo mas para Anvers através da Suíça, França, Bélgica. O preço de 700 Reichsmarks: um transporte ulterior B demboch-Anvers, atinge 500 R. M. Pelas informações do preço do trigo na Checoslováquia, o chefe da estação alemã em Bodembach considera improvável que uma venda forçada atinge 1200 R. M. (700 + 500) preço de transporte. Ha ainda a somar os gastos importantes de correspondência com a direcção de referência em Hamburgo. Se fosse possível efectuar o transporte para Hamburgo, com tarifas mais elevadas do que na Checoslováquia, estariam assegurados os gastos desde

Braila até Bodembach, bem como as despesas de correspondência.

E qual é a situação em Anvers? Qual é a cotação do cereal nessa praça? Havendo instruções dimanadas de Hamburgo poderá uma venda forçada do cereal em Anvers cobrir os gastos de transporte de Bodenbach até a Anvers? Caso contrário quem indemnisa os caminhos de ferro se não houver em Anvers um destinatário que receba a mercadoria? Certamente que as despesas não são lançadas à conta do titular da direcção de referência com sede em Hamburgo, o qual, pelo que exposemos, não contrai responsabilidades de espécie alguma perante a doutrina dos sequazes do título endossável. A mesma irresponsabilidade incide sobre a entidade expedidora, a qual, transmitindo por endosso o título de transporte, libertou-se de todos os compromissos com a mercadoria. Resta unicamente a mercadoria que responderá por todas as obrigações em benefício dos caminhos de ferro! Perante um documento à ordem, em face dos projectos apresentados até ao presente, o caminho de ferro apenas tem recurso à mercadoria para reembolso das despesas provenientes. Desde que a entidade remetente endossou o documento, nenhuma das partes contrai responsabilidade individual, dada a circunstância de que nenhum destinatário legítimo se propriou revestido das qualidades necessárias para proceder à posse da mercadoria, mesmo dada a hipótese de inutilização do documento de transporte. Como quer que seja, a pessoa inscrita na direcção de referência está fora de toda a responsabilidade. Sendo esta a situação de direito, não há como nem por onde apontar aos caminhos de ferro a obrigação de encaminhar as instruções de disposição do titular da direcção de referência a não ser que estas por sua natureza, não comportem gastos na conservação da mercadoria e que esta possa sempre servir de garantia a todas as despesas qualquer que seja o lugar ou país onde se encontre a carga. Ora no tráfico internacional, é difícil avaliar a proporção entre o preço eventual d'uma venda e a soma dos preços, em razão das diferenças que a política (aduaneira) alfandegária provoca no nível dos preços das mercadorias nos diversos países.

Num regime que não comporta responsabilidades para a direcção de referência, como poderia censurar-se um chefe de estação, se em vez de seguir instruções dimanadas de pessoa irresponsável, ele procedesse em harmonia com a disposição complementar conforme do artigo 25 C. I. M. Praticamente, como é de uso em vários países, proceder-se-ia a uma adjudicação da mercadoria d'acordo com as disposições regulamentares de muitos países.

Artigo 25 § 6 C. I. M. Se houvesse propostas vantajosas capazes de garantir disposições ulteriores dimanadas da direcção de referência, o chefe da estação, avaliando a mercadoria no intuito de reembolso de despesas, abster-se-ia de tê-la a venda e procuraria encaminhar as ordens recebidas da dita direcção. Incontestavelmente esta actuação protegeria suficientemente os interesses das companhias ferroviárias no entanto, encarando o assunto pelo lado das pessoas que n'ele intervêm, e pela incerteza da execução efectiva, a sua prática é irrealisável. Todavia, não se depara uma solução mais oportunna no tráfico ferroviário, geralmente a preços elevados e de mercadorias restritas (em contraste com o transporte marítimo a baixos preços e de grande volume de carga). Efectivamente não se pode introduzir, para a solução do problema, uma pessoa irresponsável por disposições que de sua natureza indicam responsabilidades, como parece sugerir-se tratando-se do detentor da direcção de referência. No estado em que actualmente se encontra, a direcção de referência não conduz a solução alguma, porque as suas obrigações e responsabilidades não excedem as de um puro organismo de informação.

Quanto aos seus direitos (nomeadamente o poder de disposição) pretende-se atribuir-lhe sensivelmente a mesma posição soberana peculiar às partes contratantes — o expedidor

e o destinatário. Vai nisso, um erro de combinação. Sob o ponto de vista bancário, percebe-se que o programa dos partidários do título de transporte à ordem, tira toda a responsabilidade ao titular da direcção de referência. As entidades bancárias figurariam como direcções de referência; considerando que esta nova função não iria além d'um acessório pouco vantajoso para os seus avultados negócios, descuidar-se-iam dos encargos provenientes da nova função que assumiram. Nestas condições, os caminhos de ferro poderiam por sua vez recusar-se a assumir encargos com pessoas irresponsáveis. Que o expedidor ou o detentor do título de transporte, após o endosso, conceda ao titular da direcção de referência liberdade de acção sem responsabilidades, isso compreende-se perfeitamente, uma vez que o expedidor escolheu livremente o dito titular, o detentor, após o endosso, considerou útil esse documento de transporte, cujo conteúdo o elucidará com certeza sobre a personalidade do titular da direcção de referência.

Tanto uma como a outra individualidade contraem perante as actas da direcção de referência as responsabilidades que elles próprios se impuseram. Mas os Caminhos de Ferro aos quais se impõe uma pessoa que lhes é completamente desconhecida e com quem são sempre difíceis os entendimentos, não pode obrigar-se, sem reserva, por clausulas, derivadas de uma pessoa que não comporta responsabilidades ao estabelecê-las. O diploma de direcção de referência, pelo que se deduz das discussões a seu respeito e já conhecidas do público, está revado ao insucesso em face das pretensões dos seus partidários de libertar o titular do dito diploma, de toda a obrigação. Vê-se pois que a elaboração dum disposto legal de efeitos práticos é juridicamente impossível. E esta impossibilidade resulta do facto de, na prática, o titular do diploma de referência estar fora de toda a obrigação. Pelo contrário, convém não perder de vista a criação dum documento jurídico, sempre realisável, quando, esquecendo objecções, ele comporta obrigações bém definidas. O sistema jurídico mais oportuno seria aquelle em que o titular da direcção de referência figurasse como garantia de todas as obrigações do expedidor, como dos seus sucessores nos direitos imediatos. Desta forma o dito titular enfeixaria em suas mãos os direitos e as obrigações quer do expedidor quer do destinatário atingindo-se o fim visado pela direcção de referência. Nesta nova ordem de ideias, os caminhos de ferro teriam perante si, como garantia dos direitos das pessoas interessadas no transporte e das obrigações que as mesmas contraem com os caminhos de ferro, uma pessoa concreta, responsável, acessível com a vantagem de não estar demasiadamente onerada visto que para todos os gastos que tivesse de fazer na sua qualidade de garantia haveria meio de reembolso recorrendo ao expedidor ou ao detentor do título endossado ou ainda ao destinatário final, e aceionado possivelmente todos em conjunto.

Finalmente, no estado actual da questão, fica ainda sem resposta uma outra de não menos importância — a de saber se os banqueiros que seriam os titulares da direcção de referência, prestariam o seu concurso para a criação desse organismo responsável. Nesta altura da discussão, não se comprehende porque motivos não se procede segundo o método mais simples toda a vez que um banqueiro ou outro negociante assume as obrigações decorrentes do diploma de referência, obrigações totalmente idênticas às do destinatário acrescidas das obrigações do expedidor. E desde logo o método mais espontâneo e natural seria a existência dum banqueiro com funções de destinatário apenas no sentido vulgar da expressão, isto é, que a mercadoria seguisse com a direcção do banqueiro munido de um documento de transporte ordinário — Nesta forma de expedição, o expedidor, encontra-se impossibilitado de dispor da mercadoria pela exibição da duplicata da carta de transporte e esse direito não lhe pode advir por via de endosso, no caso em que a expedição se realizasse mediante título de transporte à ordem.

BIBLIOGRAFIA

OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

Os meus dois primeiros artigos desta secção consagrei-os à ultima e notável obra do *Filho*, que, com tanta competência, probidade e brilho, continua a enaltecer e honrar as gloriosas tradições literárias de seus ilustres Pai e Avós.

Hoje, aqui, venho apreciar e aquilatar a ultima, e importantíssima, obra do *Pai*, que, embora publicada, e a mim oferecida, muito anteriormente áquela, dei preferência, aqui, à mais recente, não só por ser a mais palpitante, no momento, senão também, e principalmente, porque — conhecendo, a fundo e intimamente, o amor, o carinho, o desvelo d'este Pai modelar pelo seu unico e dilectissimo Filho, que tanto o honra, e a quem, com tanta proficiência e exito, soube e poude, brilhantemente, moldar e formar o seu espírito, coração, consciência e carácter, — tinha eu a intima convicção e absoluta certeza, de que tal preferência lhe seria gratissima.

— «Ditames e Ditérios — Glosas em verso de Ditados e dizeres comuns — por Alfredo da Cunha, da Academia das Sciencias de Lisboa».

Obra em três tomos, in 8.^o

I — 1929, de XV — 121 pag.; sendo as XV primeiras de *Preâmbulo*, muito interessante e erudito; e 121 pag. de *Glosas*; e mais uma pag, inumerada, de *Indice*.

II — 1930, de 139 pag. de *Glosas*, e 1, inumerada, de *Indice*.

III — 1931, de 99 — XL pag.; sendo as primeiras 99, de *Glosas*, e as XL, de *Advertência*, até pag. X; e as restantes de *Indice Geral* de toda a obra; e mais 1, inumerada, de *Indices Especiais* de cada um dos tres tomos.

Esta obra, notável e original, é a expressão admirável e a afirmação brilhante, em que se revela e esplende o profundo pensador, o filósofo, pedagogista, educador e moralista; sobre ser inspirado poeta, com estro e brilho, aliás já revelado e assentado, nas precedentes e valiosas obras poéticas, como as «Endeixas e Madrigaes», 1891; «Magdalena de Vilhena», 1896; «O Livro de Mesmer», 1897; «O Presepe da Aldeia», 1897; «Versos», Vol. I, 1900, e Vol. II, 1912; «Coimbrãs», 1906; «A Influencia da Mulher na Poesia e nos Poetas», 1915.

O Autor não se limitou a forragear nos principais *Adágios*, *Rifoneiros* e *Paremiografias* portugueses; mas socorreu-se de «outros campos de colheita, como, por vezes, às próprias bôcas incultas donde saem vózes do Povo das mais conceituosas». (1)

Fez mais, e melhor:

Depois de ter criado, nesta monumental obra, tanta beleza, e sagrado á mais pura *Arte*, também engenhou rifões, esparsos, e modestamente ocultos nas suas luminosas parafrases, — que se não limitam á simples explicação de aforismos e adágios; mas extraí-lhes, e exibe á plena luz, o ouro puro, do melhor quilate, depois de o açacular e depurar ao fogo intenso da sua superior crítica literária, científica, filosófica e ética.

Apenas, ostensivamente, denunciou a sua paternidade do prolóquio a pág. 98 do tomo III:

«São mais lindos p'ra os pais, seus filhos feios do que os bonitos, quando são alheios.»

«Depois de mil rifões haver glosado, vim eu próprio a julgar-me autorizado a também inventar este prolóquio.

«O meu leitor benévolo coloque-o, quanto á feitura, entre os de menos préstimo, mas, quanto à ideia, que tomei de empréstimo a mestre em fábulas de sã moral, tenha-a em muito, porque muito vale.»

* * *

Adágios, aforismos, apoftegmas, dictames éticos, maximas, prolóquios, provérbios, rifões, e quejandas designações de sentenças moraes e étnicas, são verdadeiras e profundas cristalizações — através o espaço e o tempo, as regiões e dos séculos — de verdades, conceitos e preceitos, éticos e étnicos; lições de secular experiência, de sabedoria experimental, de funda prudência e elevado saber; de previdência e providência.

D'aí o qualificar-se tão admirável e espiritual *Colectânea*, de *Moral dos Adágios*; *Código de Moral*; *Vox Dei*, reverberada na *Vox Populi*; e, em suma, **Sabedoria das Nações**!

Vem já dos antigos povos, dos povos históricos, com literatura própria, como os Israelitas, no Velho Testamento, nos *Provérbios de Salomão*..

Vem já de requintada *Arte* e da lusente *Ciência helenica*, o moldarem e fundirem em classicos e inspirados vrsos, essas sentenças morais.

Chamavam-se *Gnómicos* os poetas gregos, que cultivavam êsse gênero literário, por, essas composições, serem designadas *Poemas gnómicos*.

* * *

Do diserto e deleitoso contexto de toda esta obra do Dr. Alfredo da Cunha; quer das admiráveis *Glosas*, quer do erúdito *Preâmbulo* do tomo I; e da, não menos erudita, *Advertência* do III, resalta, evidente e luminoso, o fito do Autor, a sua alta mira, os seus elevados intutitos, generosos e humanitários.

Não teve em vista tão sómente um simples trabalho literário, uma mera obra de *Arte*; mas também, e principalmente, uma obra *Científica*, de ensino, educativa e moral.

— Verdadeiro *Tratado de Paremiologia*; exposição erudita e crítica, filosófica, ética, étnica, e estética, de apoftegmas proverbiais; e explicação e explanação das paremiografias, ou colecções de aforismos.

— Sublime *Ecológio*, que levanta o espírito, o coração e a vontade, e os propelem a pensar, sentir e obrar, com elevação, dignidade e nobreza.

— Escola de *bom senso* — não dêsse *senso comum*, que Bougeart espiritualmente definiu «o senso que cada qual julga ter»; mas êsse — nada *comum*, e tão *raro* — bom senso prático e prudencial, atributo exclusivo de naturezas equilibradas, de espíritos, corações, consciências e caracteres bem formados, sejam de poderosos ou humildes, grandes ou pequenos, ricos ou pobres, sábios ou ignorantes, mas natural, originária, fundamental e medularmente bons.

Isto, quanto ao fundo, á essencia.

Quanto à forma, à elocução, é, literariamente, a mais bela, primorosa e artística.

De estilo elegante e terso; grande propriedade terminológica; dicção pura; versos modelares, de variamétrica, diverso ritmo, rima rica, perfeita técnica do verso, e profundo conhecimento da delicada arte da metrificação.

É, em suma, obra perdurable; obra que fica e se eterniza como perfeita e admirável *Obra clássica*.

E o seu preclaro, erudito e brilhante Autor, manifesta e justamente, conceituado e consagrado como o nosso mais competente e sábio *Paremiógrafo*.

(1) Nota a pág. II à *Advertência*, Tom. III.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

BEJA

HOTEL ROCHA

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene.

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e
boa comida.

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :: :: Estação

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1. a Cl.	2. a Cl.	3. a Cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	17	15
						RÁPIDO	OMNIBUS	SUD	RÁPIDO	OMNIBUS	OMNIBUS
					A C	A D	LUXO	A I	L	A G	
De Lisboa-R.	k.	LISBOA-ROCIO	P	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15		
2 35	1 80	1 10	6	ALCANTARA-TERRA	—	—	—	—	—		
4 25	3 05	2 00	11	CAMPOLIDE	8 51	10 02	10 17	18 15	21 30	22 27	
4 25	3 05	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	—	—	—	—	—		
5 45	3 85	2 55	11	BRACO DE PRATA	—	—	—	—	—		
6 55	4 65	2 00	14	OLÍVIAIS	—	—	—	—	—		
9 60	6 75	3 40	17	SACAVEM	—	—	—	—	—		
11 20	7 80	4 10	25	POVOA	—	—	—	—	—		
12 60	8 95	5 85	29	ALVERCA	—	—	—	—	—		
14 20	10 00	6 50	33	ALHANDRA	—	—	—	—	—		
16 50	11 55	7 50	37	VILA FRANCA	—	—	—	—	—		
			37	CASTANHEIRA, ap.	—	—	—	—	—		
			43	CARREGADO	—	—	—	—	—		
20 75	14 50	9 30	43	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	—	—	—	—	—		
23 40	16 35	10 70	54	AZAMBUJA	—	—	—	—	—		
24 10	16 90	11 00	61	REGUENGO	—	—	—	—	—		
			63	SETIL	(C)	11 28	11 28	12 20	23 30	23 32	
25 70	17 95	11 70	(Vendas Novas)	(P)	—	—	—	—	—		
27 85	19 55	12 80	67	SANT'ANNA-CARTAXO	—	—	—	—	—		
31 05	21 75	14 10	73	VALE DE SANTAREM	—	—	—	—	—		
34 80	24 45	15 85	81	SANTAREM	9 46	12 03	12 18	19 12	22 52	23 54	
57 65	27 10	17 60	91	VALE DE FIGUEIRA	—	—	—	—	—		
41 65	29 15	19 05	101	MATO DE MIRANDA	—	—	—	—	—		
43 15	30 55	19 70	109	TORRES NOVAS	—	—	—	—	—		
46 30	32 35	21 15	113	ENTRONCAMENTO	(C)	10 13	12 49	14 12	19 37	23 31	0 23
			(Leste B. Baixa)	(P)	—	—	—	19 40	0 01	0 48	
			121	LAMAROSA	(C)	—	13 24	—	—	0 11	0 58
48 90	54 25	22 55	(Tomar)	(P)	—	—	—	—	0 15	0 59	
52 35	56 65	23 90	128	PAIALVO	—	13 54	—	—	0 25	1 08	
55 70	59 05	25 45	137	CHÃO DE MACAS	10 55	13 47	15 50	—	0 40	1 21	
55 70	59 05	25 45	146	CEISSA-OUREM, ap.	—	13 52	—	—	0 44	—	
59 60	59 05	25 45	146	CAXARIAS	—	14 01	—	—	0 55	1 55	
64 15	41 95	27 20	156	ALBERGARIA	11 05	14 23	16 14	20 28	1 18	1 58	
64 15	44 95	28 30	156	LITEM, ap.	—	14 32	—	—	1 52	2 12	
67 55	47 25	30 80	168	VERMOIL	—	14 40	—	—	1 46	2 26	
73 25	51 55	33 45	177	POMBAL	11 19	14 51	20 45	—	2 03	2 42	
78 25	54 80	35 65	192	SOURE	—	15 07	—	—	2 10	2 49	
87 05	54 80	35 65	205	V. NOVA D'ANCOS ap.	—	15 13	—	—	2 19	2 58	
79 45	60 90	39 75	205	ALFARELOS	(C)	11 42	15 21	21 10	2 33	3 13	
85 20	55 65	36 20	208	FIGUEIRA DA FOZ	(P)	—	15 51	21 13	3 00	3 40	
85 60	58 25	37 95	218	FORMOSELHA	—	16 07	—	—	3 15	3 51	
86 20	59 85	38 95	224	TAVEIRO	—	16 20	15 50	21 31	—	3 55	
	60 45	39 40	226	COIMBRA-B	(C)	11 58	—	—	—	3 55	
			(Louzã)	(P)	—	—	—	—	—	3 53	
88 50	61 95	40 40	232	COIMBRA-B	(C)	12 00	16 32	16 06	21 31	—	4 04
91 15	63 95	41 60	239	SOUZELAS	(C)	12 14	16 53	16 16	21 49	3 37	4 16
92 75	65 00	42 25	243	PAMPILHOSA	(C)	—	—	—	—	3 57	4 34
96 10	67 40	45 90	(Beira Alta)	(P)	—	17 39	16 25	21 59	4 03	4 41	
96 10	67 40	45 90	245	MEALHADA	—	17 45	—	—	—	—	
96 10	67 40	45 90	252	AGUIM, ap.	—	17 46	—	—	4 21	4 55	
98 80	67 40	45 90	252	CURIA, ap.	12 27	17 51	—	—	4 28	—	
98 80	69 20	45 10	252	MOGOFORES	—	17 57	—	—	4 56	5 06	
104 10	69 20	45 10	259	PARAIMO, ap.	—	18 05	—	—	4 45	—	
104 10	73 95	47 55	259	OLIVEIRA DO BAIRRO	—	18 10	—	—	4 58	5 22	
106 80	73 95	47 55	273	OIA, ap.	—	18 21	—	—	5 06	5 30	
106 80	74 75	48 75	275	QUINTANS	(C)	12 55	18 29	16 51	22 28	5 16	5 40
106 80	74 75	48 75	280	AVEIRO	(P)	—	—	—	—	5 26	5 49
			(Vale Vouga)	(P)	—	18 45	—	—	5 41	6 05	
112 20	78 55	48 75	294	CACIA, ap.	—	18 57	—	—	5 55	6 15	
117 85	80 45	50 95	294	ESTARREJA	—	19 08	—	—	6 38	6 25	
121 55	82 50	52 40	301	AVANCA	—	19 18	22 53	—	6 52	6 36	
123 60	83 15	55 55	308	OVAR	—	19 32	—	—	6 45	6 47	
124 80	86 45	61 35	19	ESMORIZ	—	19 41	—	—	7 10	6 55	
127 85	87 55	56 90	324	ESPINHO (V. Vouga)	—	19 47	—	—	7 25	7 05	</

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑHA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑHA

VAGO

ESPAÑHA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1.º Cl.	2.º Cl.	3.º Cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	18 OMNIBUS 1.º 2.º 3.º B	52 RAPICO 1.º 2.º Cl. A K	54 SUD LUXO A	56 RAPIDO 1.º 2.º Cl. A	8 OMNIBUS 1.º 2.º 3.º A H	
Do Porto				k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00
2 35	1 85	1 25		6	CAMPANHÃ	»	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21
5 70	5 65	2 35		12	VILA NOVA DE GAIA	»	9 19	8 56	12 05	18 26	22 37
5 90	4 35	2 90		15	VALADARES	»	9 28	—	—	—	22 46
8 60	6 15	4 15		22	GRANJA	»	9 45	8 49	—	18 40	22 55
10 00	7 50	4 90		26	ESPINHÓ (V. Vouga)	P	9 53	8 55	—	18 46	23 10
11 95	8 60	5 65		31	ESMORIZ	»	10 05	—	—	—	23 18
16 10	11 60	7 55		42	OVAR	»	10 27	9 11	—	—	23 56
18 85	13 40	8 65		49	AVANCA	»	10 8	—	—	—	25 52
21 15	15 0	9 85		55	ESTARREJA	»	10 51	—	—	—	0 06
26 85	18 90	12 50		—	CACIA, ap.	»	11 05	—	—	—	0 17
26 85	18 90	12 50		70	AVEIRO (V. Vouga)	(C)	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25
20 15	20 65	13 50		76	QUINTANS	»	11 34	—	—	—	0 51
34 45	24 40	15 90		80	OIA, ap.	»	11 42	—	—	—	1 07
34 45	24 40	15 90		90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50	—	—	—	—
37 45	26 50	17 35		98	PARAIMO, ap.	»	11 56	—	—	—	1 18
37 45	26 50	17 35		98	MOGOFORES	»	12 04	—	—	—	1 22
41 00	28 95	18 85		107	CURIA, ap.	»	12 08	10 02	—	19 47	—
41 00	28 95	18 85		107	AGUIM, ap.	»	12 11	—	—	—	—
41 00	28 95	18 85		107	MEALHADA	»	12 18	—	—	—	1 51
42 45	30 00	20 55		111	PAMPILHOSA (Beira Alta)	(C)	12 24	10 12	13 17	19 58	1 37
45 10	21 80	20 75		118	SOUZELAS	»	12 49	—	—	—	2 02
47 75	33 65	22 05		125	COIMBRA-B	(C)	12 58	10 28	13 43	20 17	2 11
48 65	34 20	22 40		127	Coimbra (Louzã)	(C)	—	—	—	—	—
					COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	13 55	20 20	2 19
50 15	35 20	23 05		151	TAVEIRO	»	13 17	—	—	—	2 28
53 95	37 95	24 80		141	FORMOSELHA	»	13 29	—	—	—	2 40
55 00	38 70	25 35		144	ALFARELOS	(C)	13 34	10 46	—	20 36	2 45
67 65	47 40	29 30		167	Figueira da Foz	(P)	—	—	—	—	—
60 00	42 20	27 55		157	V. NOVA D'ANCOS, ap.	»	14 15	—	—	—	3 06
60 00	42 20	27 55		157	SOURE	»	14 24	—	—	—	3 16
66 15	46 50	30 30		173	POMBAL	»	14 46	11 16	—	21 04	3 39
69 20	48 70	31 75		181	VERMOIL	»	14 58	—	—	—	3 54
73 75	51 80	33 85		193	LITEM, ap.	»	15 09	—	—	—	—
73 75	51 80	33 85		193	ALBERGARIA	»	15 27	11 43	—	21 30	4 21
77 90	54 80	35 70		204	CAXARIAS	»	15 41	—	—	—	4 36
81 40	57 20	37 55		213	CEISSA-OUREM, ap.	»	15 49	—	—	—	4 51
81 40	57 20	37 55		213	CHÃO DE MACAS	»	15 57	—	—	—	5 01
84 80	59 50	38 90		222	PAIALVO	»	16 08	—	—	—	5 03
87 05	61 5	39 90		228	LAMAROSA	(C)	16 16	—	—	—	—
89 45	63 35	41 30		236	(Tomar)	(P)	—	—	—	—	—
					ENTRONCAMENTO	(C)	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24
92 10	64 65	42 20		241	(Leste B. Baixa)	(P)	—	—	—	—	—
95 10	66 85	43 50		249	TORRES NOVAS	»	17 03	—	—	—	—
98 85	69 45	44 25		259	MATO DE MIRANDA	»	17 14	—	—	—	—
					VALE DE FIGUEIRA	»	17 30	—	—	—	—
102 40	71 35	46 50		268	SANTAREM	»	17 44	12 55	—	22 43	6 11
105 40	73 90	48 25		276	VALE DE SANTAREM	»	17 57	—	—	—	—
107 65	75 55	49 35		282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06	—	—	—	—
109 15	76 60	50 00		286	SETIL	(C)	18 12	—	—	—	6 30
					(V. Novas)	(P)	—	—	—	—	—
109 95	77 20	50 30		288	REGUENGO	»	18 25	—	—	—	—
113 00	79 25	51 75		296	AZAMBUJA	»	18 58	—	—	—	—
116 70	81 95	53 40		306	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	18 45	—	—	—	—
119 05	83 55	54 50		312	CARREGADO	»	18 51	—	—	—	—
120 95	84 90	55 40		317	CASTANHEIRA, ap.	»	18 54	—	—	—	—
122 55	85 95	56 05		321	VILA FRANCA	»	19 03	—	—	—	—
124 00	87 00	56 80		325	ALVERCA	»	—	—	—	—	—
127 15	89 20	58 15		333	POVOA	»	—	—	—	—	—
128 20	90 05	58 70		336	SACAVEM	»	—	—	—	—	—
129 00	90 50	59 00		338	OLIVAIS	»	—	—	—	—	—
132 00	92 70	60 45		346	BRAÇO DE PRATA	»	19 42	—	—	—	—
133 20	92 70	60 45		346	ENTRE-CAMPOS, ap.	»	19 51	15 59	—	23 46	7 44
131 60	92 45	60 25		346	CAMPOLIDE	»					

PAGINA ARTISTICA



Ermida de Nossa Senhora da Piedade — SERRA DA LOUZÃ