

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O

À Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. —
A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta em 1932, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Portos portugueses. — Há quarenta anos. — O ajardinamento da linha de Sintra. — Justa homenagem. — Publicações recebidas. — Viagens circulatórias nos caminhos de ferro, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — O que todos devem saber. — Imprensa. — Linhas portuguesas. — Ecos e Comentários, por NICKLES. — Concursos. — Eletrificação de caminhos de ferro. — Notícias ferroviárias. — A espionagem industrial, por LEOPOLDO FRANÇA. — Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. — Exposição Portuguesa em Sevilha. — Viagens e transportes. — Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — Bibliografia. — Aviação. — Ainda o nosso aniversário.

1934

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.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

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

ESPAÑA () ps.^{as} 35.00FRANÇA () fr.^{os} 100

AFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Numeros aíravados. 5\$00

A' TABELA

FACILIDADES

MUITAS vezes neste pequeno púlpito de igrejinha de aldeia, temos pregado a verdade. Pelo facto do púlpito ser pobresinho não quer dizer que às nossas singelas prédicas não presida sempre a Verdade.

Nenhuma má vontade especial nos move, nem qualquer interesse nos impele ou para criticar o que nos parece mal ou para louvarmos o que nos satisfez.

Um ou outro assunto nos levou a chamar a atenção de determinada companhia para melhor servir o público, como igualmente e sem o aspecto de frete encomendado temos elogiado a mesma ou outras companhias pelo bom que produz...

Por isso sentimo-nos no bem dito goso da liberdade de opinião e satisfeitos, ao verificarmos que a maior companhia explorando caminhos de ferro em Portugal acentua dia a dia a sua missão de facilidades, e procura captar o viajante atraindo-o com benefícios que vem ao encontro dos seus desejos e das suas possibilidades...

Anunciam-se as festas de Lisboa, e a Companhia (C. P.) oferece ao público viagens a Lisboa com reduções que atingem uma percentagem apreciável. Abre a Exposição Colonial e a C. P. lança bilhetes especiais para quem deseja visitar o certamen partuense.

As festas citadinas, os congressos regionais, os desafios internacionais merecem-lhe combóios especiais a tarifas reduzidas.

Acrescente-se os bilhetes de ida e volta geralmente estabelecidos, os bilhetes de banhos com validade de 60 dias e os bilhetes de fim de semana, onde a redução chega a ser quase de 50% sobre as tarifas gerais; lembremos os bilhetes para estudantes e operários nas proximidades dos grandes centros, e ainda, embora sem o carácter permanente mas ainda representando benefícios vantajosos para os que queiram viajar de combóio, os expressos de excursões a preços reduzidos, e reconheçamos que esta orientação é de quem deseja oferecer qualquer coisa ao público, quebrando a rigidez das tarifas estabelecidas.

Há muito tempo que preconizamos a política de atracção para as companhias concessionárias dos serviços públicos, que são ainda vítimas dos epítetos mal soantes que as lutas políticas do final do século passado e primeira década deste século atribuiam aos detentores de *monopólios*...

Há ainda quem, por intuito, seja contra as "senhoras companhias" e para êsses toda a política de atracção, de exploração, de deferência é absolutamente necessária.

A C. P. apresenta uma fôlha de ofertas ao público que demonstra inteligente política de captação de simpatias; compete ao público reconhece-lo, e a todos nós, jornalistas, faze-lo notar com o mesmo leal desassombro com que se apontam defeitos.

ARMANDO FERREIRA

A COMPANHIA
 DOS
CAMINHOS DE FERRO
 DA
BEIRA ALTA
EM 1933

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

TENHO presente o relatório de 1933 da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, que explora, como é sabido, a nossa principal linha internacional, para a qual se havia previsto, com as ilusões de roseo optimismo intenso tráfego.

Foi objecto de larga controvérsia e do embate de opiniões encontradas a sua directriz.

Foi posta de parte, infelizmente, para a linha do Norte, a directriz por Tomar a Coimbra, internando-a mais e dando bifurcação em Miranda do Corvo para a da Beira Alta, que seguiria pelo sopé da Serra da Estrela em demanda da Guarda, conforme alvitava Sousa Brandão, o eminentíssimo engenheiro que mais clara visão teve das directrizes das nossas linhas férreas.

Pensou-se depois em fazer sair a linha da Beira Alta de Coimbra, ou pela directriz de Sousa Brandão, ou em demanda de Santa Comba, como propôs Boaventura para seguir depois pela divisoria das águas do Dão e do Mondego e pelo vale d'este rio em demanda da portela de Vila Franca das Neves.

Finalmente prevaleceu o estudo de Almeida de Eça que procurou para a bifurcação, não um centro importante, como Coimbra, com grande vantagem das relações regionais, mas o ponto mais alto da linha do Norte na Pampilhosa, de onde partisse a linha para Santa Comba.

Poderia pois a linha ter seguido de Coimbra por Santa Comba, Viseu e proximidades de Pinhel em direção à fronteira, deixando entre si e a serra da Estrela larga zona tributária, que auguram o tráfego duma linha à beira-serra.

Ficou pois a nova linha afastada dos principais centros de população agrícola e fabril e sujeita à concorrência de outras, cuja construção as necessidades regionais aconselham, sem que se tenha chegado a solução prática no conflito complicado de interesses, que forçosamente surgiria.

Por outro lado as previsões do tráfego internacional levaram a construi-la em razoáveis condições de tracção com rampas não superiores a 15^m e curvas de raio não inferiores a 350^m.

Concedeu o Estado subvenção quilométrica, que somou 4.650 contos e mediante a qual viu incorporados no domínio do Estado 253^{km} de caminhos de ferro, dos quais recebe actualmente mais de 2.000 contos anuais de impostos, sem falar nos que provêm do aumento da matéria colectável pela acção do fomento da linha e das economias em transportes do serviço público.

Falharam as previsões do tráfego internacional, ainda hoje bastante reduzido. Precárias eram também as condições do tráfego interno, de modo que antes da guerra e da crise conexa a receita quilométrica na sua lenta ascensão atingiu, apenas, em 1913, 2.231\$00.

Só a administração cuidadosa e económica a que a Companhia tem estado sujeita, sem ter descurado a boa conservação da via e do material, tem permitido vencer as dificuldades inerentes à exploração da linha.

Após êste preâmbulo, vejamos os resultados do exercício de 1933.

* * *

As receitas da exploração líquidas de impostos e reembolsos atingiram 12.748.671\$00, contra 12.562.088\$00 em 1932, havendo pois o aumento de 186.582\$00.

As despesas somaram 10.994.801\$00, ou mais 560.014\$00 que em 1932.

Do mapa seguinte constam as receitas e despesas dos dois exercícios:

Classificação	1933	1932	Diferenças em 1933
Receita líquida de impostos e reembolsos	12.748.671\$22	12.562.088\$52,2	+ 186.582\$69,8
Rendimento do capital da Reserva	161.958\$36	168.448\$26	- 6.509\$90
Total.	12.910.609\$58	12.730.536\$78,2	+ 180.072\$79,8
Despesas ordinárias da Exploração	10.994.801\$27	10.434.786\$75,5	+ 560.014\$51,5
Despesas com melhoramentos	36.27 \$30	206.624\$05	- 170.35 \$75
Total.	11.031.072\$57	10.641.410\$80,5	+ 389.661\$76,5
Excedente das receitas sobre as despesas	1.879.537\$01	2.089.125\$97,7	- 209.588\$96,7

Vejamos as variações do tráfego nos seus diversos ramos:

Classificação	Receitas líquidas		Diferenças		% das receitas em relação ao total
	1933	1932	Total	%	
Passageiros	4.315.708\$81	4.463.754\$68	— 148.045\$87	3,51	33,85
Grande velocidade	1.167.921\$85	1.380.427\$75,2	— 212.505\$90,2	15,39	9,16
Pequena velocidade	7.028.488\$36	6.466.008\$57	+ 562.479\$79	8,69	55,13
Fóra do Tráfego	236.552\$20	251.897\$52	— 15.345\$52	6,09	1,86
Totais	127.48.671\$22	12.562.088\$52,2	+ 186.582\$69,8	148	100,00

As receitas do tráfego atingiram 49.435\$00 por quilómetro e as despesas 43.601\$00.

Diminuiram as receitas de passageiros e grande velocidade, mas o aumento das de pequena velocidade determinou no conjunto o de 186.582 escudos.

O mapa seguinte mostra que o número de passageiros diminuiu na 1.^a e 2.^a classe e subiu na 3.^a, havendo nesta e na 2.^a aumento de receita que não cobriu a quebra da de 1.^a classe.

Classes	1933		1932		Diferenças	
	Quantida-des	Produtos líquidos	Quantida-des	Produtos líquidos	Quantida-des	Produtos líquidos
1. ^a classe.	15.332	387.590\$85	21.118	717.845\$74	— 5.786	— 530.252\$89
2. ^a »	68.073	1.161.307\$89	71.173	980.455\$19	— 3.100	+ 180.852\$70
3. ^a »	563.461	2.295.760\$57	554.472	2.277.700\$79	+ 13.939	+ 16.059\$78
Cobranças suplementares	—	473.049\$50	—	487.754\$96	—	— 14.705\$45
Totais	651.886	4.315.708\$81	646.763	4.463.754\$68	+ 5.103	— 148.045\$87

A variação da 1.^a e 2.^a classe foi em parte devida à introdução da 2.^a classe no *Sud-Express*.

Importa ainda registar a quota-parte do número dos passageiros do serviço nacional e internacional:

	1933	1932
Serviço nacional.	635.985	630.655
Serviço internacional	15.881	16.108
	651.889	646.763

Vê-se pois quão insignificante é o número de passageiros, do serviço internacional que em compensação tem maiores percursos.

A diferença para menos de 213.505\$00 na receita de p. v. provem da ter central de 1932 a receita de 170.242\$00 de transportes postais, 1928 a 1931 e se terem deduzido em 1933 reembolsos por seguros efectuados nas estações.

A tonelagem de p. v. aumentou sensivelmente, como se vê do mapa seguinte:

Classificação	1933		1932		Diferenças em 1933	
	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos	Tonelagem	Produtos líquidos
Mercadorias	232.286	6.857.492\$36	200.593	6.296.034\$14	+ 31.693	+ 561.455\$72
Armazenagens	—	38.476\$80	—	46.670\$75	—	8.193\$95
Diversos	—	132.518\$70	—	123.303\$68	—	9.215\$02
Totais	232.286	7.028.488\$36	200.593	6.466.008\$57	+ 31.693	+ 562.479\$79

Os aumentos de tonelagem deram principalmente em batata, mais 9.200 toneladas, nas madei-

ras mais 7.000, em cal hidráulica e cimento mais 1.669 e no carvão de pedra e coque mais 1.130. Houve para mais 1.778 toneladas de carvão, 1.716 de cal, 1.079 de produtos cerâmicos, 1.290 de objectos manufacturados, 798 de produtos químicos, 936 de linhas.

O aumento de 560.014\$00 na despesa foi devido a 214.464\$00 da contribuição industrial e a 519.884\$00 dispendidos na renovação de um trôço de via. Nas

despesas comparáveis dos dois exercícios houve a economia de 176.333\$00.

Este caso da contribuição industrial é assaz estranho e merece menção especial. Essa contribuição recaía sobre o capital de 1.800 contos, cifra que sempre figurou nos balanços, representado por 20.000 acções de 500\$ francos ou 90\$00.

Esse capital foi invertido nas instalações e aquisições de material e raras vezes tem tido remuneração sob a forma do dividendo. Nem as próprias obrigações do 2.^o grau tem recebido regularmente o juro integral. Pois o Fisco atribuiu a esse capital a equivalência de 12.660 contos, o que determinou formidável aumento da contribuição industrial a uma empresa que não tem remuneração suficiente do seu capital.

O caso está afecto aos tribunais, mas entretanto o exagerado imposto é pago.

DIRECCÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

Reuniu o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rego, tendo obtido homologação ministerial os seguintes pareceres :

Projecto de aditamento ao complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. para vigiar nas linhas da antiga rēde da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sul e Sueste e Minho e Douro, ampliando às remessas de cal comum em pedra a bonificação prevista nos n.ºs 13.º e 3.º aditamentos ao complemento da citada tarifa, inclusão no 14.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 7 de G. V., bilhetes de ida e volta entre as estações de Monte Redondo e Lisboa Rossio; 7.º aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. das linhas de Vale do Vouga, recuando os preços da tabela n.º 10 a 10 quilómetros; 18.º aditamento ao complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. da Companhia Portuguesa, incluindo a estação de Braço de Prata entre o destino das remessas indicadas no referido aditamento; abatimentos nos transportes de automóveis e chassis de automóveis na Companhia Portuguesa; 11.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 14 de G. V. em vigor na antiga rēde da Compa-

nhia Portuguesa e n.ºs 23 e 28 à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste; e reabertura ao serviço público dos apeadeiros de Alcainça-Moinhos e Jerumelo na linha de Oeste da Companhia Portuguesa.

Foram também aprovadas modificações aos horários da Companhia do Norte e Companhia Nacional.

Pela Comissão Administrativa do Fundo Especial foram aprovados :

A modificação da cobertura da plataforma da estação de Ermezinde da linha do Minho, na importânci a de Esc. 7.459\$00; e a ampliação da plataforma do edifício de passageiros da estação de Moledo do Douro pela quantia de 39.000\$00. Foram submetidos à assinatura ministerial as Portarias :

De adjudicação da Empreitada do 2.º lanço da linha do Vale do Lima, pela quantia de 1.723.000\$00; autorizando o engenheiro Sousa Rego a outorgar, em nome do Ministro, no contracto para execução da Empreitada n.º 3 da linha do Vale do Tâmega, prolongamento até Arco de Baulhe; aprovando os projectos para construção de carruagens de 3.ª classe nas oficinas da Figueira da Foz, da Companhia da Beira Alta; de uma casa de habitação de pessoal junto da estação de Mogadouro, linha de Vale do Sabor, em exploração pela Companhia Nacional, e declarando sobrantes várias parcelas de terreno da linha da Beira Alta, em Vila Fernando, distrito da Guarda, outra a conceder à Câmara Municipal da Figueira da Foz, para alargamento do caminho camarário de Alhados-Bredha, e uma outra no lugar de Foja do concelho de Cantanhede, distrito de Coimbra.

A par desta exorbitância do imposto observa o relatório que nenhuma estrada afluente se construiu em 1933, mas que progrediu a estrada paralela de Vilar Formoso a Guarda, que desviará tráfego. Fizeram-se concessões nocivas de carreiras de automóveis. No porto da Figueira pouco se fez.

Vê-se pela conta de Ganhos e Perdas que, depois de deduzidos os cupões do 1.º grau e as amortizações dos dois graus e atendidos outros encargos fiscais, de cambios e de juros, fica um saldo credor, que passa a conta nova, tendo em conta os consideráveis encargos previstos de refôrço e renovação de pontes metálicas a que é forçoso ocorrer em futuro próximo.

A Caixa de Aposentações ficou com o capital de 4.134.264\$00, dos quais 3.080.285\$00 são representados por títulos, cujo valôr segundo as cotações

é de 3.818 contos, ou mais 737 que o que figura na escrita.

Tem ainda a Caixa 800 contos mutuados à Companhia, que por eles paga juro em condições vantajosas para a Caixa.

No Balanço figuram os Abastecimentos por 3.173.938\$00.

A Reserva condicional excede já a cifra obrigatória e por isso os respectivos juros foram à conta de receitas diversas.

Dessa receita sairá 475.518\$00 de trabalhos de primeiro estabelecimento.

* * *

Tal é a situação acusada pelo Relatório e que mostra como é cuidadosamente administrada a Companhia.

PORTOS PORTUGUESES

VAI SER UM FACTO

A CONSTRUÇÃO DO

PORTO DE ABRIGO DE

CEZIMBRA

A convite de uma Comissão composta por representantes do Comércio, Indústria, pescadores, operários e imprensa local, todos amigos de Cezimbra, foram os jornalistas de Lisboa apreciar o que de bom existe nessa laboriosa vila e ao mesmo tempo saber o que ela tem de mau e quais as suas necessidades afim de, por intermédio das suas colunas, pedir a quem de direito que lhes seja dado parte do que necessitam para poderem trabalhar e dar um pouco de conforto a suas famílias que unicamente vivem do produto da venda do peixe que por vezes escaceia e atira para a miséria famílias inteiras de pescadores.

Cezimbra sabe receber galhardamente e mais uma vez se notou que a linda vila do Sul é tradicional na sua hospitalidade.

Os jornalistas que às 9 horas e dez minutos partiram num dos barcos gentilmente posto à disposição da Comissão e imprensa, pelo Director da Parceria sr. Comandante Mascarenhas, foram acompanhados pelos membros da Comissão organizadora da festa, irmãos Braz, capitão Preto Chagas, presidente da Câmara e o autor destas linhas que desinteressadamente se interessa também pelos destinos e progresso do nosso país, além de outros elementos em destaque naquela localidade.

A primeira visita principiou pelo Castelo, para onde os jornalistas se dirigiram em camionete.

Dali se disfruta um soberbo panorama com vista de lindas paisagens para todos os lados do Castelo, sendo isto bastante para que Cezimbra seja incluída no Turismo pois tem maravilhas desconhecidas pelos portugueses.

Antes da visita à capelinha, onde existem, azulejos, preciosos e antigos, o reverendo padre da freguesia e uma figura bastante respeitada pelo povo, António Pereira de Almeida, à guarda de quem está o Castelo, assim como a sua conservação, saudou os representantes da imprensa indicando-lhes que a salva-

ção, em parte dos monumentos nacionais depende de nas colunas dos jornais se insistir nos pedidos.

E, assim pede para que, por intermédio da imprensa, da boa imprensa, se fale na necessidade que há em salvar da ruina os magníficos azulejos do século XIII, que revestem a referida capela.

Depois, os representantes da imprensa, acompanhados do sr. capitão Preto Chagas, presidente da Câmara Municipal, e dos membros da comissão de recepção, seguiram para o Cabo Espichel, onde tiveram ocasião de observar o pitoresco do local, a que está ligada a lenda do aparecimento da Senhora do Cabo, venerada através dos séculos não só pela classe pescatória como pelos povos dos concelhos que em romaria a acompanham numa verdadeira festa.

Depois, os jornalistas dirigiram-se a Cezimbra onde, por entre foguetes e sinceras e simples manifestações populares, foram recebidos no salão nobre do Município, numa rápida sessão de boas vindas.

O sr. capitão Preto Chagas saudou os representantes dos jornais e enunciou os melhoramentos de que o seu concelho carece.

A vinda a Cezimbra da imprensa da capital,—diz o orador—provocada por um grupo de amigos desta terra tem uma finalidade.

Essa finalidade vou explicar.

Os cezimbrenses sentem grande satisfação em ter como hóspedes jornalistas ilustres como os que estão presentes.

Cezimbra tem uma classe pescatória que se compõe de três mil homens, os quais não se queixam da crise nem do infortúnio. Vivem felizes com o seu destino e só pretendem uma coisa: que os deixem trabalhar. Nem sempre, porém, isso lhes é facultado porque a falta dum pôrto de abrigo os empurra para a ociosidade e para a miséria, nos momentos em que o mar é mais poderoso do que a sua heroicidade e a sua bravura.

Cezimbra, continua o orador—é uma bela terra de turismo—pelo direito próprio das suas belezas naturais, das extraordinárias condições do seu clima—o iodo abrandado pelo ar da serra—à sua praia magnífica onde se podem deixar andar as crianças há vontade sem receio de desastres, etc.. Falou, também, das aspirações de Cezimbra e, principalmente, da grande necessidade—o pôrto de abrigo.

— Cezimbra, disse, é uma terra que vive exclusivamente da pesca. Há aqui mais de 3.000 marítimos que, de dia e de noite, labutam na faina ingrata e traíçoeira do mar. Muitas vezes, por falta dum pôrto de abrigo, em dias de temporal, assistem, ao largo, ao desmantelar do barco por não poderem varar as embarcações.

“Eles são audaciosos e valentes. Em pequenos barcos de cinco metros—com 16 homens de tripulação—chegam a ir até à linha de navegação, a 30 milhas da costa. Mas isto é exigir muito da sua valentia e da sua coragem. É preciso que o Estado os auxilie e os ampare, construindo o pôrto de abrigo.

Falou a seguir o sr. José Preto Chagas que leu o seguinte discurso:

Sr. Presidente, srs. Jornalistas e Meus Senhores.

É obrigação, da minha parte, saudar e agradecer a V. Ex.^{as} pela honrosa visita que dignasteis fazer à minha — à vossa terra —. Cezimbra fazendo parte integrante do nosso querido Portugal, a todos pertence — Portugueses. — E agora, neste período de renovação, em que as almas bairristas das aldeias, vilas e cidades de Portugal anceiam, num motivo justo, por melhoramentos morais e materiais, vós viestes visitar-nos, dando-nos, assim, a Esperança, a Certesa que, por intermédio dos jornais, essa poderosa força, pela palavra escrita de tão brilhantes e ilustres jornalistas, Cezimbra será mais uma vez lembrada. Há pouco mais de um ano, dois factos se deram em que os jornais bastante falaram de Cezimbra: um foi o desembarque dos foragidos de Vila Cisneiros onde exuberantemente ficou provado a Hospitalidade que esta terra dispensa aos forasteiros seja em que circunstâncias êles aqui venham. Outro, no dia 9 de Abril em que Cezimbra sentiu horas de desespero e angústia por vêr um grupo numeroso dos seus melhores pescadores em perigo. Mas... essas amarguradas horas, transformaram-se dentro em pouco, em alegria, talvez num pouco de vaidade justa, por podermos dizer, lutaram, são heróis — Alberto Pitorra e Abel Machado — é assim a alma dos cezimbrenses Hospitaliera e Heroica.

Vieram V. Ex.^{as} na hora própria, tomar conhecimento com êste lindo pedaço de Portugal, trazendo a Cezimbra a garantia de que as suas necessidades serão lembradas e entre elas avulta de uma forma positiva, real, Humanitária a da construção do seu Pôrto de Abrigo. Com uma população marítima de mais de 3.000 pescadores, 600 embarcações, das quais 50 a motor, concorrendo com milhares de contos para o Estado, é justo, é humano, impõe-se que tal obra se faça. E, assim apresento-vos os meus melhores agradecimentos pela que da vossa visita Cezimbra não é esquecida, pelos jornais no aneio do seu mais urgente melhoramento. Pela vossa visita muito obrigado.

Falou a seguir o nosso colega Martins dos Santos que agradeceu as saudações feitas aos jornalistas.

Em seguida deram os representantes dos jornais de Lisboa um belo passeio pela praia, pela estrada nova, desde a baía à vila, uma obra que demonstra bem o esforço do sr. engenheiro Chagas e, por fim, por cima das rochas até embarcarem em botes embandeirados em arco que os levaram ao Forte do Cavalo.

Ali, numa lindissima esplanada em frente ao mar, realizou-se o almoço regional que decorreu sempre no meio da maior animação e no fim do qual houve afectuosos brindes pelos srs. engenheiro Chagas, rev. Almeida, capitão-aviador Moreira Cardoso, Baptista Deniz, Martins dos Santos, etc..

O marítimo sr. Alberto Pedro Pitorra, um dos membros da comissão, que entre a população da sua terra é muito estimado pelos actos de verdadeiro heroísmo que tem praticado, foi alvo duma grande manifestação de simpatia. Foi êle que, ainda há poucos meses, salvou da morte 45 pescadores que lutavam com o mar, caso que os jornais largamente noticiaram.

Durante a visita, elementos de todas as classes manifestaram aos representantes dos jornais o seu reconhecimento pelo acolhimento que têm tido as suas aspirações, nomeadamente a construção do pôrto de abrigo.

Esperam os habitantes de Cezimbra que as entidades competentes atendam os seus desejos, que outro fim não têm do que valorizar a sua terra.

A construção do pôrto aumentaria a riqueza local, pelo rendimento mais proveitoso da pesca. São 600 barcos, 50 dos quais a vapor, que se empregam na faina do mar. Com o pôrto de abrigo, cujo custo está orçado em três mil contos, também o Estado lucraria, pois como aumentava o pescado aumentava o respectivo imposto.

Os jornalistas a quem foi oferecido vários cestos de peixe viram levantar as redes e retiraram-se já de noite para Lisboa, esplendidamente gratos pela maneira fidalga como foram recebidos.

O sr. Queriol apresentou um relatório — *Esboço histórico das origens e bases do sistema tarifário em Portugal*, trabalho muito interessante em que o antigo chefe do tráfego da companhia real compendia a história evolutiva das tarifas d'aquela companhia, desde o seu princípio até hoje, apresentando factos demonstrativos do desenvolvimento que a criação d'essas tarifas conseguiu para o movimento das linhas.

Ninguem melhor podia desempenhar-se d'esse trabalho do que s. ex.^a, que acompanhou e dirigiu durante tantos anos a marcha do serviço commercial d'aquela companhia, conhecendo portanto, uma a uma as origens e razões das varias tarifas correntes de tráfego e fontes de receita das linhas por ella exploradas, e se na subida da média do producto por kilometro explorado, de 2:912\$287 réis no período de 1868 a 1877 até 5:487\$557 réis em 1888, se pôde atribuir uma boa parte ao natural desenvolvimento do movimento commercial do paiz, não é menos certo que bom quinhão cabe ao prudente criterio com que foram criadas tarifas especiais adaptadas ás circunstâncias e exigências de uma boa exploração.

A proxima sessão é no dia 23, continuando a discussão encetada.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1894)

Comissão da estudo de tarifas

Reuniu no dia 9 esta comissão, sendo a sessão presidida pelo sr. engenheiro Mattos, por impedimento do sr. conselheiro Marianno de Carvalho.

Foi presente a representação da Associação Commercial do Porto (a que em artigo especial nos referimos), a qual o governo mandou á comissão para sobre ella dar parecer. Para esse fim foi nomeada uma sub-comissão composta dos srs. Mattos, Tavares Trigueiros e Pedro Lopes, devendo o parecer ser discutido antes de apresentado ao governo.

Continuou a discussão do artigo 1.^o do projecto de regulamento do sr. Eça, fallando sobre elle os srs. Espregueira, Perfeito de Magalhães e Miguel Queriol, e ficando ainda pendente a discussão para a sessão seguinte.

O AJARDINAMENTO DA LINHA DE SINTRA

O NOVO REGULAMENTO É MAIS COMPLETO E LÓGICO QUE O ANTERIOR E OS PRÉMIOS FORAM AUMENTADOS EM NÚMERO E VALOR

MUITAS vezes as iniciativas no nosso país perdem por não haver quem por elas se interesse e muitas vezes pelas entidades oficiais não colaborarem, como lógicamente devia ser, deixando-as morrer por falta de auxílio.

Se não fôsse o iniciador, impulsor e bom amigo de Portugal e dos seus jardins — o floricultor Albert Loweth, que com o auxílio de *O Século* tem resistido numa campanha tenaz a favor do ajardinamento da linha de Sintra, certamente teria acabado essa idéia gloriosa que dá vida e alegria aos habitantes da importante linha e aos excursionistas que dia a dia visitam esse jardim de Portugal.

O Governo, por intermédio do Ministério da Agricultura devia auxiliar, quanto possível a idéia não só do ajardinamento da linha de Sintra como também o ajardinamento de todas as linhas do país.

Recentemente criou-se um mais perfeito regulamento, aumentou-se o número de prémios e procurou-se, por todas as formas, estimular e recompensar o pessoal que trabalha nas estações, apeadeiros, passagens de nível e postos de agulheiros da linha de Lisboa-Sintra.

Eis o novo regulamento:

Artigo 1.º — Por iniciativa do sr. Alberto Loweth e com a coadjuvação das câmara municipais de Lisboa e Sintra, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da Comissão de Iniciativa de Sintra e dos srs. Wenceslau A. Sarmento e Raul de Aboim, visconde da Idanha, é aberto, sob o patrocínio do jornal *O Século*, um concurso anual para a concessão de recompensas às estações, apeadeiros, passagens de nível e postos de agulheiros da linha de caminho de ferro de Lisboa a Sintra, que apresentarem melhores ajardinamentos ou demonstrarem mais soma de esforços neles dispendida.

Art. 2.º — O juri é formado pelo iniciador do concurso, sr. Alberto Loweth, como representante dos passageiros da linha de Sintra, por um representante de cada uma das câmaras municipais de Lisboa e Sintra, por um delegado da C. P., pelo presidente, ou seu substituto, da Comissão de Iniciativa de Sintra, por um representante dos amadores de floricultura, pele sr. Wenceslau A. Sarmento e por um representante do jornal *O Século*.

Art. 3.º — Ao juri compete:

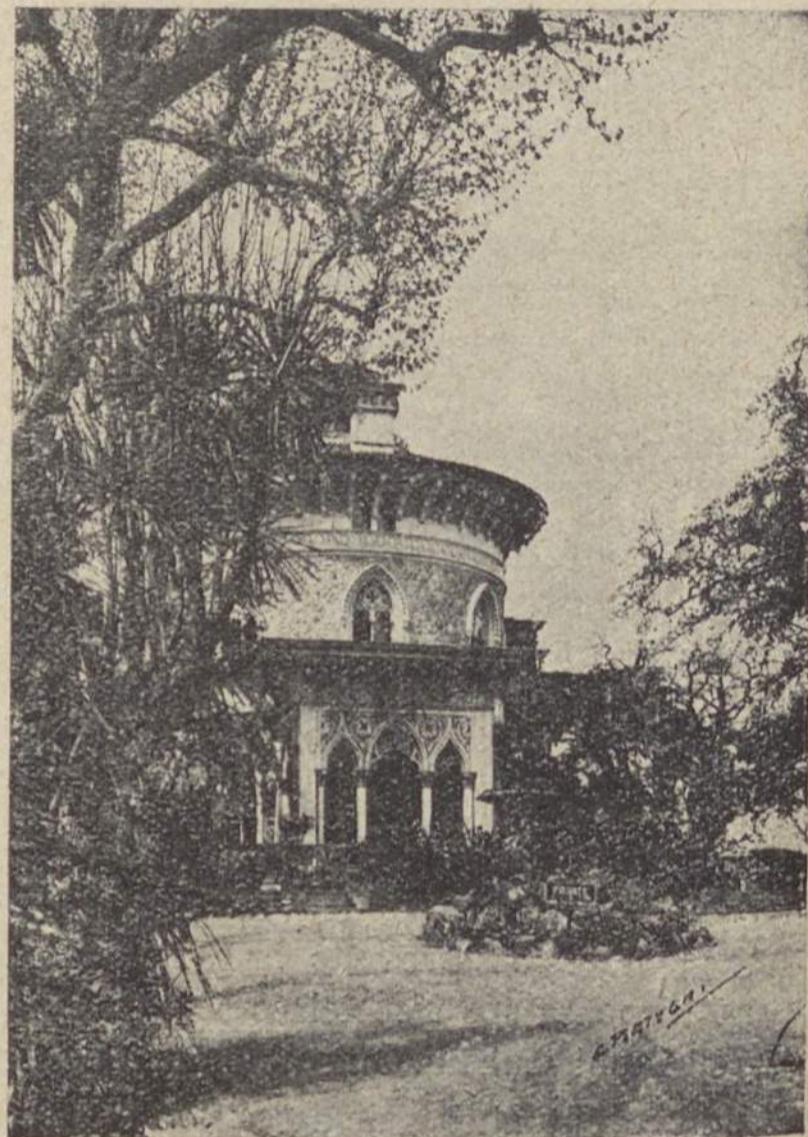
1.º — Eleger, todos os anos, na primeira reunião que tiver, o seu presidente;

2.º — Reunir-se, nos meses de Maio e Junho, de cada ano, para tomar deliberações sobre o concurso;

3.º — Visitar, no mês de Junho, de cada ano, os jardins que são objecto do mesmo concurso;

4.º — Classificar os ajardinamentos, e arbitrar-lhes os prémios, nos termos d'este regulamento;

5.º — Proceder à distribuição das recompensas.



SINTRA — Monserrate



SINTRA — Fonte dos Passarinhos

Art. 4.^º— As deliberações são tomadas por maioria, tendo o presidente voto de qualidade.

Art. 5.^º— São objecto dêste concurso as áreas ajardinadas pertencentes às estações, apeadeiros, passagens de nível e postos de agulheiros da linha de Sintra, a partir de Campolide.

Art. 6.^º— Haverá duas espécies de recompensas: uma para as áreas ajardinadas atrás referidas e, outra para o pessoal que, durante o ano a que o concurso se refere, nelas serviu.

Art. 7.^º— As recompensas às áreas ajardinadas são representadas por duas taças. Uma delas — prémio de valôr absoluto, será atribuída à estação, apeadeiro, passagem de nível ou posto de agulheiro, cujo jardim maior beleza apresentar, sob o ponto de vista ornamental e estético.

A outra taça — prémio de valor relativo — será conferida à área cujo jardim represente um maior esforço do pessoal, tendo em consideração a má constituição do terreno ou a sua exposição aos ventos, a falta de água e a distância a que ela se encontra, a quantidade de pessoas que cuidaram desse jardim e todas as outras dificuldades que fôr necessário vencer para se obterem resultados idênticos aos dos concorrentes que disponham de condições mais propícias.

Art. 8.^º— Os prémios ao pessoal das estações serão, sempre, em dinheiro e, pelo menos, dois. O primeiro será entregue ao pessoal da estação a que fôr atribuída a taça n.^º 1; o segundo pertencerá ao pessoal da estação, apeadeiro, passagem de nível ou posto de agulheiro que ganhar a taça n.^º 2.

Art. 9.^º— O juri, nas suas reuniões preliminares, determinará, todos os anos, consoante os fundos disponíveis, os valores dos prémios pecuniários, podendo conceder outros prémios em dinheiro, bem como diplomas de honra, aos funcionários que tenham mostrado decidida boa-vontade no cultivo dos jardins a seu cargo.

Art. 10.^º— Em cada ano, será afixada nas taças uma pequena placa com o nome da estação premiada e o ano em que o foi. Quando, numa mesma taça, se reunirem três placas, referentes a uma mesma estação esta ficará na posse definitiva da taça.

Art. 11.^º— É concedido à estação, apeadeiro, passagem de nível ou posto de agulheiro, a posse provisória de qualquer das taças, durante o ano em que a primeira ou segunda classificação sobre elas tenha recaído. O pessoal deverá olhar pelas taças à sua guarda e te-las em exposição, patentes ao público.

Art. 12.^º— Os prémios pecuniários serão entregues aos chefes das estações respectivas, que os distribuirão como julgarem justo, quer êsses chefes sejam ou não os que dirigiram a estação durante o ano a que o concurso diz respeito.

Art. 12.^º— O juri, se assim o entender, poderá deixar de conferir um ou mais prémios.

Como se vê pelo regulamento acima publicado, em vez de se conceder só uma taça, como acontece

até agora, serão concedidas, dêste ano em diante, duas taças, ambas oferecidas pela ourivesaria Sarmento.

Também os prémios, como acima dizemos, foram aumentados em número e, alguns, ao seu primitivo valôr.

Assim, serão concedidas, êste ano, as seguintes recompensas:

Prémio de valôr absoluto, uma taça e 700\$00; *Prémio de valôr relativo*, uma taça e 700\$00; *3.º prémio*, 500\$00; *4.º prémio*, 400\$00; *5.º prémio*, 300\$00, e *6.º prémio*, 200\$00. As taças ficarão conforme o regulamento, nas estações; o dinheiro será distribuído pelo pessoal.

Haverá, ainda, mais quatro prémios destinados ao pessoal de passagens de nível e postos de agulheiros que são:

1.º prémio, 200\$00; *2.º prémio*, 150\$00; *3.º prémio*, 100\$00, e *4.º prémio*, 100\$00.

Como se vê pelo que deixamos escrito, procurou-se beneficiar o maior número possível de funcionários da linha de Sintra, dando-se à iniciativa, no que diz respeito ao esforço do pessoal, um carácter de ampla justiça.

O juri visitará, dentro de poucos dias, a linha e conferirá os prémios e, possivelmente, alguns diplomas de honra, segundo o espírito do novo regulamento.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sempre pronta a auxiliar as boas iniciativas, contribuiu já com a sua cota parte e está sempre na melhor disposição de coadjuvar tanto quanto possível dentro das suas posses.

* * *

No dia 3 do corrente o juri visitou as estações da linha de Sintra examinando as áreas ajardinadas concedendo os seguintes prémios:

À estação de Sintra (prémio de valôr absoluto), uma explendida taça de prata, oferecida pela conceituada ourivesaria Sarmento, da rua do Ouro, e 700\$00 para o pessoal.

Ao pessoal da estação de S. Domingos, terceiro prémio de 500\$00.

Ao pessoal da estação Queluz-Belas, quarto prémio, 400\$00.

Ao pessoal da estação de Barcarena, quinto prémio, 300\$00.

Ao pessoal das estações das Mercês e Amadora, sexto prémio *ex-aequo*, 200\$, ou seja 100\$ para cada parte.

Ao posto de agulhas ao quilómetro 11,500 entre Amadora e Queluz-Belas, primeiro prémio (categoria de apeadeiros, passagens de nível e postos de agulhas), 200\$00.

À passagem de nível, junto á estação das Mercês, segundo prémio, 150\$00.

À passagem de nível de Tascôa (quilometro 12,852), terceiro prémio, 100\$00.

Ao apeadeiro do Algueirão e á passagem de nível do Papel, quarto prémio, concedido *ex-aequo*, 100\$00, ou seja 50\$00 para cada parte.

JUSTA HOMENAGEM

João Fontes Ferreira de Mesquita

Há pouco mais de um ano, quando o distinto engenheiro e nosso querido amigo Ferreira de Mesquita pôs termo pela reforma á sua longa e brilhante carreira profissional, constituiram-se em comissão os srs. Brigadeiro Silveira e Castro, como presidente da Associação dos Engenheiros Civis, engenheiro Alvaro de Sousa Rêgo, como director geral dos Caminhos de Ferro e Fernando de Sousa como decano dos engenheiros ferroviários, para prestarem áquele eminente colega, em nome da sua classe, homenagem, sob a forma de mensagem,

Foi esta redigida, e depois de colhido grande número de assinaturas, foi encerrada numa pasta condigna.

Encarregou-se o sr. Sousa Rêgo de a entregar ao destinatário.

Reproduzimos gostosamente o texto da mensagem, associando-nos assim á merecida homenagem que representa :

Ex.^{mo} Sr. Engenheiro João Fontes Ferreira de Mesquita.

Pedi e obteve agora V. Ex.^a a sua reforma, após cerca de quarenta e oito anos de intensa e proficiente actividade profissional, exercida sempre nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Nos serviços de Construção, de Via e Obras, de Tracção e Oficinas ocupou V. Ex.^a sucessivamente lugares de destaque até ascender à categoria de sub-director e finalmente de director geral da mais importante rede ferroviária do País.

Durante perto de dezenove anos foi esse alto cargo exercido por V. Ex.^a, exactamente no longo periodo em que maiores dificuldades de todas as espécies surgiam, provenientes de causas externas entre as quais avultavam as repercuções da grande guerra e a crise económica subsequente, complicada ultimamente, para os caminhos de ferro, pela intensa concorrência do automóvel.

Timbrou sempre a Engenharia portuguesa — com justa ufania o recordamos — em servir honesta e dedicadamente, nos mais variados campos de actividade, o País, que lhe deve a melhor parte da grande obra de fomento realizada.

Nobres são as tradições legadas pelos pioneiros técnicos do progresso económico nacional. Desde o de-



Engenheiro FERREIRA DE MESQUITA

lineamento e execução das grandes obras até ás lidas do magistério, por todas as formas conquistaram foros de beneméritos.

Honrou V. Ex.^a essas tradições, consagrando exclusivamente durante quase meio século e com a maior dignidade todo o seu labor, as suas forças, o seu zelo, o seu saber de experiência feito, aos serviços ferroviários em que adquiriu incontestada autoridade e justo prestígio dentro e fora do País.

Assim enriqueceu V. Ex.^a o património espiritual comum da nossa classe. A sua longa e brilhante carreira profissional constitue exemplo e estímulo para as novas gerações. Não o seduziram as tentações da política, nem o fascinaram os negócios. Foi só engenheiro, amando o seu labor e a ele totalmente entregue.

Endendem pois os abaixo assinados, que tomaram a iniciativa desta manifestação, e todos quantos a ela se associaram firmando esta mensagem que é dever sagrado testemunharem, a V. Ex.^a — nesta hora em que abandonou o seu alto cargo e renunciou ao labor profissional — a alta consideração e respeitosa admiração e estima que tributam a V. Ex.^a cujo nome prestigioso fica aureolado de benemerências nos fastos da Engenharia Portuguesa, que a si mesma se prestigia proclamando-o bem alto.

Lisboa, 8 de Março de 1933.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS



MADRID, ZARAGOZA E ALICANTE

Recebemos o Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid, Zaragoza e Alicante, referente ao ano findo.

Como sempre é um bom volume de 319 páginas onde está bem documentado o movimento duma Companhia bem organizada.

Os resultados obtidos o ano passado do seu Tráfego, resultantes da exploração das linhas que constituem as rês antigas e Catalã, pertencentes hoje á C. F. M. Z. A., foi de pesetas 283 165.330\$87.

Esses resultados deram em 1932 289.460.295,70 ou seja 6.294.914,83 menos que o ano passado, resultante de encargos vários que mais adeante se explica.

BEIRA ALTA

Foi recebido o Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta referente ao exercício de 1933.

As receitas líquidas do ano referente ao Relatório foram:

Passageiros	4.315.708\$81
Grande Velocidade	1.167.921\$85
Pequena Velocidade	7.028.488\$36
Fóra do Tráfego	236.552\$20

Na diferença de 1932 para 1933 apenas se verificou aumento nas mercadorias de Pequena Velocidade.

A receita total de passageiros diminuiu 3,31 %.

VIAGENS CIRCULATÓRIAS

NOS
CAMINHOS DE FERRO

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Eincontestável que a C. P. tem, nos últimos tempos, procurado fomentar o turismo na nossa terra, proporcionando essa incomparável diversão, até não há muito apenas apanágio de ricos, às classes menos abastadas, criando os seus expressos populares, cujos preços são quase miraculosos.

A par de isso, os seus bilhetes de fim-de-semana, os combóios-mistérios, tam curiosos e atraentes, e depois os expressos especiais de itinerário determinado, têm sido outras vantagens todas elas muito para assinalar e bastante para louvar.

Contudo, não se supõe que as concessões da C. P. constituem generosidade inédita e improdutiva pois, em países estrangeiros, o mesmo se nos depara além de outras facilidades que muito desejariam ser também estabelecidas na nossa terra.

De uma delas vamos falar.

Trata-se da tarifa especial que permite em Espanha a venda de bilhetes semi-circulares com itinerário fixo. Actualmente, no país vizinho, êsses itinerários são nove:

O primeiro, de 1521 quilómetros, vai de Port Bou a Hendaye; por Gerona, Barcelona, Reus, Carpe, Zaragoza, Ariza, Guadalajara, Madrid, Villalba, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Miranda, Alsarua, San Sebastian e Irun.

Valem os bilhetes dêste percurso por 60 dias, prorrogáveis por mais 20, e custam, respectivamente, em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, Pesetas 138.40, 103.90 e 66.50. Pode-se em certas secções do percurso optar por uma ou outra via além de dispor-se da faculdade de poder ampliar o trajecto com percursos adicionais, mediante o pagamento de pequenos suplementos.

Como os bilhetes internacionais, êstes compõem-se dum livrete com tantos cupões quantos os trajectos que constituem o itinerário, que serão carimbados em todas as estações onde o passageiro deseje deter-se. As condições são as mesmas para os demais itinerários.

O segundo, de 1682 quilómetros, tem o mesmo trajecto do primeiro, com a diferença de, entre Barcelona e Madrid, passar por Tarragona, Castellon, Valencia, Encina, Chindulla e Aranjuez.

Os preços são respectivamente de 150.10, 112.40 e 69.50. O prazo de validade é o mesmo do anterior itinerário.

O terceiro, de 2904 quilómetros, percorre o mesmo trajecto do primeiro, com o acréscimo de, em Madrid, dispor duma viagem circular que levará o viajante por Aranjuez, Alcázar, Cordoba, Sevilla, Mérida, Badajoz, Ceudad-Real e Algodar até novamente à capital de Espanha, de onde prosseguirá a viagem. Custa, êste 260.10, 197.35 e 128.85, e é válido por 90 dias, prorrogáveis por mais 30.

O quarto itinerário, de 2768 quilómetros segue o mesmo trajecto do segundo até Alcazar, desce depois a Córdoba e Los Rosales, sobe a Merida e Badajoz e volta por Ciudad-Real, Madrid, Avila até Medina, de onde continua para Hendaya pela via habitual. Os bilhetes, que têm o mesmo prazo de validade dos do terceiro itinerário, custam 245.05, 184.25 e 119.60.

O quinto itinerário difere do terceiro em alargar o percurso entre Cordoba e Los Rosales, por La Roda, Granada, Malaga, Utrera e Sevilla. Corre 3455 quilómetros, custa 322.90, 244.55, e 160.90 e vale pelo mesmo prazo dos precedentes itinerários.

O sexto, de 3253 quilómetros, segue o mesmo percurso apenas com a circunstância de, de Alcazar, passar a Bazeas Moreda, em lugar de ir a Cordoba, Custa 303.05, 229.20 e 150.00.

O sétimo, 3319 quilómetros, é igual ao quarto, com a diferença que, entre Cordoba e Sevilha, vai a La Roda, Granada, Malaga, e Utrera. O seu preço é de 308.80, 231.40 e 151.65.

O oitavo, 3117 quilómetros, iguala-se ao sétimo até Alcazar, e ao sexto, dêste ponto ao fim do percurso. Custa respectivamente 288.95, 216 e 140.70.

O nono, apenas de 837 quilómetros, vai de Cadiz a Algeciras, por Utrera, Sevilla, Los Rosales, Cordoba, Boladilla e Granada. Custa 96.65, 73.70 e 48.25 e vale por 30 dias, prorrogáveis por mais dez.

A criação do sistema, em Portugal, só traria de certo, vantagens, mais estimularia o gosto pelas viagens, mais beneficiaria as receitas das companhias ferroviárias.

Não é a nossa rede duma vastidão capaz de criar largos e numerosos itinerários. Sugerir alguns dos que seria possível estabelecer é como que vulgarmente se diz, ensinar o padre-nosso ao vigário.

Não ocultamos contudo que seriam interessadamente procurados os bilhetes para itinerários tam encantadoramente turísticos como seria, por exemplo, o de Lisboa, Entroncamento, Abrantes, Covilhã, Guarda, Santa-Comba, Viseu, Sarnada, Espinho, Pôrto, Póvoa, Famalicão, Braga. Ou o de Lisboa, Caldas da Rainha, Valado, Batalha,

O QUE TODOS DEVEM SABER

A VENDA DE TIMOR

Do Gabinete do Ministro das Colónias informam-nos o seguinte :

Um jornal inglês anuncia que o Japão ofereceu ao Governo Português determinada importância pela colónia de Timor, acrescenta que a Holanda teria reclamado contra a oferta alegando o seu direito de opção na compra.

A frequência com que certa imprensa estrangeira tem lançado ultimamente a público notícias do género da que acima se menciona leva o Ministério das Colónias a declará-las inteiramente destituídas de fundamento. Nenhuma proposta foi feita ao Governo Português no sentido mencionado ; e, porque de todos é sobejamente conhecida a repúlsa que qualquer proposta de alienação da mais pequena parcela do território colonial encontraria por parte do Governo e da Nação, ninguém ousaria sequer formulá-la.

O DINHEIRO QUE OS VIAJANTES PODEM LEVAR COMSIGO

Foram elevados os limites fixados no artigo 21.º do decreto n.º 10.701, para os viajantes levarem consigo moedas e notas, sem dependência da autorização referida no artigo 15.º do mesmo decreto. Quando se destinem ao estrangeiro : 10.000\$00, em notas do Banco de Portugal ; 100 libras ou o equivalente em outra moeda estrangeira. Quando se destinem às nossas colónias : 20.000\$00, em notas do Banco de Portugal.

Leiria, Figueira, Cantanhede, Curia, Aveiro, Pôrto, Régua, Chaves, Tua, Bragança, Barca de Alva. Ou outros ainda que nos levasse até Viana do Castelo, Valença e Monção, com escala por Guimarães e Fafe. Ou mesmo aquele que fosse de Lisboa ao Setil, Vendas Novas, Evora, Extremoz, Vila Viçosa, voltasse a Casa Branca, descesse a Beja, Castro Verde, Funcheira, Tunes, Portimão, Lagos, Loulé, Faro, Tavira e Vila Real de Santo António.

Mas a iniciativa não é nova e inédita na nossa terra.

Mais e melhor aqui se fez e depois, lamentavelmente, se abandonou.

Há uns vinte anos existia um serviço combinado de viagens circulatórias entre Portugal e Espanha, com três itinerários assim fixados :

O primeiro permitia, no prazo de 60 dias, ir de Lisboa (Rossio) ao Entroncamento, Terre das Vargens, Valência de Alcântara, Arroyo, Cáceres, Arroyo, Florencia, Talavera, Calañas, Madrid (Delicias), Madrid (Príncipe Pio), Ávila ou Segovia, Medina Del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Palencia, Leon, Ponferrada, Monforte, Coruña, Monforte, Orense, Redondela, Pontevedra, Redondela, Vigo, Redondela, Valença do Mi-

IMPRENSA

O COMÉRCIO DO PORTO

Completo mais um ano este nosso preso colega, jornal de grande expansão na cidade do Porto, dirigido superiormente pelo nosso querido amigo e ilustre catedrático Dr. Bento Carqueja.

JORNAL DE NOTÍCIAS

Completo 46 anos o *Jornal de Notícias*, popular diário do Porto dirigido pelo sr. Aníbal de Moraes.

As nossas felicitações.



LINHAS PORTUGUESAS

SOC. DE ESTORIL Ao sr. director geral dos Caminhos de Ferro foi entregue uma representação em que se pede que aos comboios da linha de Cascais, que saem do Cais do Sodré às 19 e 50 e às 20 e 20, sejam atreladas carruagens de terceira classe, e que o comboio 1003, do horário dos domingos e feriados, que sai daquela estação às 19 e 52, passe a circular diariamente.

nho, Caminha, Viana do Castelo, Nine, Ermezinde, Pôrto, Entroncamento, (ou Alfarelos, Leiria, Torres Vedras), Lisboa Rossio. Custava então este itinerário 27\$370 em 1.ª classe, e 20\$680 em segunda.

O segundo itinerário era igual ao primeiro até Madrid, de onde depois seguia para Zaragoza, Lerida, Barcelona, volta a Zaragoza e continuava para Cartejon, Miranda, Burgos, Palencia de onde seguia o mesmo trajecto que o 1.º itinerário até Lisboa. Os bilhetes que custavam 40\$570 e 30\$670 valiam por 80 dias.

O 3.º itinerário seguia o trajecto dos anteriores até Madrid e depois continuava para Toledo, Algodor, Ciudad Real, Badajoz, Elvas, Portalegre, Entroncamento, Coimbra, Pôrto, Entroncamento (ou Alfarelos, Leiria, Torres Vedras), Lisboa. Custava 23\$000 ou 17\$390 e tinha o prazo de 30 dias de validade.

Ora não seria possível restabelecer-se hoje tantas interessantes viagens, tanto mais que a travessia das fronteiras é hoje muito mais fácil do que então ?

Eis um caso em que na verdade merecia a pena pensar-se.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

TRÁFEGO DE MILAGRE

A interessante Revista Espanhola «Caminos de Hierro» contava com graça, um caso curioso passado em certa Companhia Ferroviária Italiana e que se resume no seguinte.

A Direcção da Companhia, enviou uma circular que foi recebida em todas as estações daquela caminho de ferro, e dizia que se o tráfego diminuisse naquela proporção, seria preciso suspender a sua exploração e despeitar todo o pessoal. Aquela circular aconselhava aos empregados para que se esmerassem no bom trato para com os passageiros, no cuidadoso tratamento das mercadorias e, sobretudo, um vissem se achavam maneira de atrair tráfegos desviados ou crear outros novos que evitassem a ruína do caminho de ferro.

Na estação de Florida havia um Chefe que tinha uma numerosa família, e como bem diz o ditado que a necessidade estimula o engenho, aquele empregado teve uma grande ideia, que pôz em prática aproveitando-se do sincero espirito religioso do povo.

Para isso necessitava de um cúmplice e encontrou auxílio no Factor, dizendo-lhe:

— É preciso que o sr. se vista de virgem para ajudar-me a atrair o tráfego.

O Factor não compreendia como podia passar por virgem com aquela cara cheia de barba, e menos ainda como com o seu disfarce havia de atrair o tráfego; mas tudo lhe foi explicado. Era preciso que no velho campanário da deruida e abandonada igreja perto da estação houvesse uma aparição.

Chegou a noite fixada; dois homens caminham pela obscuridade, um levava um embrulho de roupa debaixo do braço e o outro a escada de acender a iluminação da estação: eram o Chefe e o Factor.

Este último tirou a roupa e mudou-a por uma fralda branca, um chale e um lenço de cabeça da mesma cor. Com grandes dificuldades trepon pela escada ao telhado e deste passou ao campanário, advertindo-se-lhe que tirasse os óculos, porque podiam distinguí-lo cá debaixo.

Carregou o Chefe com a escada e a roupa do outro, que deixou na estação e marchando para a povoação divulgou pelo Club, pela praça e aonde pôde, a aparição da virgem no campanário.

Todo o povo se juntou de volta da igreja, comprovando à luz da lua, a mística aparição, que se repetia de vez em quando. O milagre divulgou-se rapidamente pela região, publicaram-se as obrigadas crónicas nos periódicos provincianos e aquela estação e toda a linha se encheu de passageiros crentes. Por um milagre, o tráfego havia aumentado.

O Director da Companhia, homem crente, acudiu também a contemplar as aparições. Aquela era a ocasião de que o Chefe lhe reclamassem uma justa recompensa ao seu trabalho captador do tráfego.

Explicou ao Director francamente o enredo das aparições, e este ofendido nos seus sentimentos religiosos, respondeu-lhe que as aparições eram certas, que ele as havia visto e que castigaria por incrédulos o Chefe e o Factor por tentarem enganá-lo. Não chegaram as explicações do Chefe e a justificação do catarro que o Factor havia apanhado

no campanário. Ambos os empregados receberam uma nota de serviço com a multa de três dias sem vencimento; porém acabaram as aparições e o Factor não voltou a constipar-se nem a trepar pelos telhados. Também nunca mais houve outro milagre que tirasse o caminho de ferro da sua monotonia.

RECÓRD FERROVIÁRIO

A América bateu agora o seu recorde ferroviário.

O Novo comboio «Zéfiro» que faz o trajecto Norte, acaba de bater todos os «records» ferroviários percorrendo em 10 horas e 30 minutos os 1732 quilómetros que separam as cidades de Deuner e Chicago à velocidade de 170 quilómetros à hora. Com os seus três compridos vagões, pesa menos de 100 toneladas. O motor é de 660 CV. e o consumo total de óleo para a viagem foi de 17 dolares precisamente.

AS VOLTAS QUE O MUNDO DÁ!...

Os jornais de Lisboa contaram há cerca de dois anos que um filho do Buiça — aquele professor que cobardemente assassinou D. Carlos, enlutando para sempre uma Pátria de sofrimentos e amarguras, andara pela Brazileira do Rocio praticando disturbios e outras coisas más, acabando por estender a mão à caridade.

Agora voltam os jornais de Lisboa a falar numa filha do mesmo professor chamada Elvira Celeste da Costa que foi responder ao tribunal da Boa Hora por ter abandonado há meses no patamar de uma escada na Rua Thomaz da Anunciação, dois filhos menores, um de 10 e outro de 26 meses.

Aos baldões da sorte tem andado essa desgraçada família abandonada por essa cábila de bandidos que tudo prometeram para que Buiça, subjugando à sua pouca mentalidade, varasse a balas de carabina uma família um chefe de família.

Esse Buiça que os alforges atirou para a desgraça matou D. Carlos, ordenado, quem sabe se pelos componentes do grupo que prometeu mil e uma coisas, e matava toda a gente a quem a seita odiava, se para isso tivesse tempo.

Agora que dirão esses fanáticos que deixam «comer» pelos que usam de todos os meios para conseguirem os fins, ao abandono a que foram votados os filhos do desequilibrado Buiça?

Já vai longo o tempo chamado o do «Poleiro».

Haverá mais quem queira ir no balão?

EXPLORAÇÃO INFAME

O sr. Benjamim Buzaglo, sócio da firma Abecassis (Irmãos), Buzaglos & C.ª, gerente da Tinturaria Portugalia, comunicam que nada tem que ver com o incidente passado naquela casa, a que nos referimos no nosso número de 1 do corrente.

Folgamos em fazer esta rectificação.

A FECHAR

- Sabes diferenciar uma galinha nova de uma velha?
- Sei; é muito fácil.
- Como?!
- Pelos dentes.
- Mas as galinhas não têm dentes.
- Bem sei; mas tenho eu.

AVISO

Para evitar aos empreiteiros nossos assinantes e demais firmas interessadas, a demora na comunicação das diferentes empreitadas e fornecimentos a concurso, e respectivos resultados, criamos agora umas separatas, intercaladas aos nossos numeros quinzenais de 1 e 16 de cada mês, as quais sairão, sempre que seja necessário, nos dias 8 e 24, passando portanto as nossas informações a serem semanais.

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

OBRAS PÚBLICAS

Junta Autónoma de Estradas.

Dia 20 de Junho de 1934 pelas 15 horas.

Reparação e betuminização do troço da E. N. n.º 39-2.ª entre a Portela do Guardão e Tondela.

Base de licitação 1.763.204\$48

O depósito provisório é de Esc. 44.206\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 16.ª Secção, em Viseu.

Dia 20 de Junho de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Construção de terraplenagens e obras de arte do lanço da E. N. n.º 36-2.ª, entre Maceira e Barracão.

Base de licitação 669.809\$19

O depósito provisório é de Esc. 16.746\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 17.ª Secção, na Guarda.

Dia 20 de Junho de 1934 pelas 16 horas.

Construção do empedrado da E. N. n.º 22-1.ª, troço entre Castro Verde e o ramal para a estação do caminho de ferro de Ourique.

Base de licitação 381.267\$94

O depósito provisório é de Esc. 9.532\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 15.ª Secção, em Beja.

Dia 20 de Junho de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Construção do empedrado do ramal da E. N. n.º 14-2.ª para a E. N. n.º 4-1.ª por Vieira.

Base de licitação 120.538\$83

O depósito provisório é de Esc. 3.104\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 11.ª Secção, em Braga.

Dia 27 de Junho de 1934 pelas 15 horas.

Reparação e betuminização de E. N. n.º 59-2.ª, troço entre Pontão e Figueiró dos Vinhos.

Base de licitação 1.573.732\$71

O depósito provisório é de Esc. 39.544\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 4.ª Secção, em Leiria.

Dia 27 de Junho de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Calcetamento a paralelipipedos da E. N. n.º 1-1.ª, troço entre quilómetros 111,450 E 117,150.

Base de licitação 912.657\$97

O depósito provisório é de Esc. 22.817\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da Junta Autónoma de Estradas e na 11.ª Secção, em Braga.

Dia 27 de Junho de 1934 pelas 16 horas.

Calcetamento a paralelipipedos da E. N. n.º 1-1.ª, ramais para a estação do caminho de ferro de Valença e para as portas da Coroada.

Base de licitação 143.433\$78

O depósito provisório é de Esc. 3.536\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 11.ª Secção, em Braga.

Dia 27 de Junho de 1935 pelas 16 1/2 horas.

Construção da E. N. n.º 61-2.ª, lanço de Martigaça às proximidades da estação do caminho de ferro de Martigaça.

Base de licitação 148.604\$54

O depósito provisório é de Esc. 3.716\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 4.ª Secção, em Leiria.

Camara Municipal de Lisboa.

Dia 30 de Junho de 1934 pela 15 horas.

Construção de um Quartel de Bombeiro em Bemfica.

Base de licitação 269.275\$75

O depósito provisório é de Esc. 6.731\$90.

As respectivas condições, etc., encontram-se patentes na Secção de Escrivaria desta Câmara.

AVISO

JUNTA AUTONOMA DE ESTRADAS

Os concursos que se deviam realizar, nesta junta, em 13 d'este mês, foram transferidos para o dia 15, às mesmas horas.

RESULTADOS DE CONCURSOS

Junta Autonoma de Estradas.

Em 30 de Maio de 1934.

Reparação do empedrado da E. N. n.º 10-2.^a, lanço do Alto do Monte da Lama Grande a Carrazedo de Montenégro.

Base de licitação 482.971\$40

Concorrentes:

Ernesto Pereira de Sequeira	530.000\$00
Pinto, Lopes & C.ª	533.000\$00
Antonio José Alves Ferreira	556.000\$00
José Ricardo Alves Ferreira	569.000\$00
Estevão Baptista e José Ribeiro Sanches	590.000\$00
José de Azevedo Campos	410.000\$00
Martins, Ferreira & C.ª	459.000\$00
Candido Dias Lopes	excluido

Reparação e betuminisação do troço da E. N. n.º 6-1.^a, entre o cruzamento com o ramal da E. N. n.º 5-1.^a, para Mezão Frio e Molêdo.

Base de licitação 394.396\$90

Pinto, Lopes & C.ª	298.000\$00
José Ricardo Alves Correia	325.000\$00
Ernesto Pereira de Sequeira	345.000\$00
Joaquim da Fonsêca	348.800\$00
José de Azevedo Campos	350.000\$00
Martins, Ferreira & C.ª	361.800\$00

Construção do empedrado do lanço da E. N. n.º 88-2.^a, de Chão de Codes a Mação.

Base de licitação 243.686\$17

Concorrentes:

José Mexia Heitor	197.950\$00
Manoel Vasco	222.500\$00
Antonio Guerra	245.000\$00

Construção da ponte sóbre a ribeira de Permanca, na E. N. n.º 95-2.^a (Concurso limitado).

Base de licitação 263.891\$25

Concorrentes:

Antonio Veiga e Manoel Martins de Oliveira	230.000\$00
Tavares, Mascarenhas & C.ª	236.500\$00
Bénard Guedes, L.da	253.800\$00

Sociedade Constructora de Cimento Armado	252.800\$00
Vergilio Preto	248.000\$00
Alberto Rodrigues Aurelio	261.800\$00
Manoel Xavier Ramalho Rosa	262.000\$00

Em 6 de Junho de 1934.

Reparação e Betuminisação da E. N. n.º 7-2.^a, troço de Vidago a Chaves.

Base de licitação 1.882.585\$06

Concorrentes:

Ernesto Pereira de Sequeira	1.500.000\$00
Joaquim da Fonseca	1.587.800\$00
Antonio José Alves Ferreira	1.618.000\$00
Pinto, Lopes & C.ª	1.628.000\$00
Francisco Maria da Costa Gomes	1.680.000\$00
Mesquita, L.da	1.689.200\$00
Martins, Ferreira & C.ª	1.697.700\$00
Ernesto de Araujo Lacerda e Costa	1.829.000\$00
Bénard Guedes, L.da	1.852.000\$00
Irmãos Guimarães, L.da	excluido

Reparação do troço da E. N. n.º 50-2.^a, de Aveiro a Quintã.

Base de licitação 2.608.068\$48

Concorrentes:

Parceria de Construção e Reparação de Estradas, L.da	2.289.500\$00
Manuel dos Santos Furão & C.ª L.da	2.293.000\$00
Emprêsa de Trabalhos Metropolitanos e Coloniais (Mecotra)	2.583.450\$00
Martins, Ferreira & C.ª	2.599.000\$00

Construção da E. N. n.º 108-2.^a, lanço de Barranco do Velho à Ribeira de Quintã.

Base de licitação 1.022.025\$68

Manoel Joaquim Pinto, Francisco Pedro Coutreiras e José do Estanco	966.350\$00
Francisco Martins Barriga Junior e Manoel de Brito da Mana	968.900\$00
Mesquita, L.da	988.650\$00
Sociedade de Obras Publicas e Construções Industriais, L.da	Excluida

Reparação metálica da Ponte de Freiria, na E. N. n.º 72-2.^a (concurso limitado).

Base de licitação 82.000\$05

Sociedade de Construções Metálicas L.da	73.750\$00
L. Dargent, L.da	76.175\$00
Alberto Rodrigues Aurélio	79.900\$00
Fábrica Vulcano e Colares	80.500\$00

SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L. DA

(antiga Sociedade Portugueza da Cheddite, L. da)

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Capsulas Amorces Electricos
Fabricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

ELECTRIFICAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

BOLÍVIA

Neste país a electrificação conta já 28 anos de serviço, pois no ano de 1905 electrificou-se o caminho de ferro de Guayaquil a La Paz (La Paz Alto), 14 quilómetros, para passageiros e mercadorias.

O motivo de construção desta linha foi a região montanhosa que atravessa com rampas médias de 6,5 por 100, obtendo-se como resultado uma efectiva redução de tempo e uma notável economia no combustível.

CUBA

No ano de 1907 começou a electrificação dos caminhos de ferro de Havana (Havana e subúrbios), para o tráfego de passageiros e mercadorias, terminando os trabalhos no ano de 1914.

Depois, no ano de 1920, procedeu-se á electrificação do caminho de ferro Cubano Hershey (Havana-Matanzas) para passageiros e mercadorias.

As causas foram ter que importar o carvão, subir rampas de importancia, e as vantagens obtidas teem sido de grande importância.

O total electrificado é de 447,10 quilómetros.

VENEZUELA

No ano de 1928 realizou-se a electrificação do caminho de ferro La Guaira e Caracas, para passageiros e mercadorias, devido aos excessivos gastos de combustível, e a necessidade de aumentar a capacidade de tráfego, havendo-se obtido nos cinco anos que vão decorridos no novo exercício, uma importante economia e um maior volume de tráfego. A electrificação tem uma extensão de 39,90 quilómetros.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

ARGENTINA

Neste país começaram as electrificações no ano de 1916 no caminho de ferro de Buenos Aires (Buenos Aires-Morreno) terminando os trabalhos no ano de 1921.

No ano de 1923 começou a electrificação do Caminho de Ferro Central Argentino (Buenos Aires-Tigre e Villa Ballester) para passageiros suburbanos, e terminou em 1931.

As causas foram aumento de capacidade, túnel e a necessidade de serviços rápidos.

A parte electrificada ascende a 311,10 quilómetros.

A Companhia do Caminho de Ferro Central de Buenos Aires tem uma filial o Caminho de Ferro Terminal Central de Buenos Aires, o qual construiu um caminho de ferro subterraneo com o propósito de oferecer um trânsito rápido.

Na Companhia do Caminho de Ferro Central Argentino, funciona há dois anos o serviço electrificado das suas linhas suburbanas de Trige a Este e a Villa-Ballester com 68 quilómetros de linha.



NOTÍCIAS FERROVIARIAS

CONDECORAÇÕES

A folha oficial de 11 do corrente inseriu o seguinte entre vários despachos a concessão da *Ordem do Mérito Agrícola e Indústria* (Classe do Mérito Industrial) aos srs. Manuel José Ferreira Querido, contramestre principal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — condecorado com o grau de cavaleiro; Guilherme José dos Anjos, torneiro de 1.ª classe dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — condecorado com o grau de cavaleiro; Marcelino da Silva, caldeirheiro de 1.ª classe do Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — condecorado com o grau de cavaleiro.

A ESPIONAGEM INDUSTRIAL

Por LEOPOLDO FRANÇA

A Grande Conflagração, entre as muitas coisas que criou, conseguiu que a espionagem tomasse um incremento tal que hoje em dia a tudo a espionagem lança os olhos. Se o "Intelligence Service" possui uma organização modelar, talvez inigualável, não é menos certo que as grandes potências, a França, a Alemanha, a Itália, o Japão e os Estados Unidos possuem organizações surpreendentes, com ramificações nos mais distantes pontos da terra, obedecendo a um poder central de que, eles, os espiões, desconhecem a constituição.

Não devemos, porém, olvidar o esplêndido serviço de espionagem da Rússia moderna, a famigerada "Guépêu" que, como um polvo gigantesco, lança os seus perigosos tentáculos para as cinco partes do mundo, competindo em argúcia e em actos com a modelar instituição britânica.

A "G. P. U." possui, talvez, um âmbito maior, pois serve não sómente a espionagem internacional, como também se destina a devassar e abortar todos os possíveis movimentos internos contra a segurança da União das Repúblicas. Nisto, talvez a "G. P. U." bata o "Intelligence Service".

O método que a "Guépêu" usa para o "caso interior" é talvez severo em demasia, mas os fins que têm em vista são alcançados e é isso, precisamente, o que eles desejam.

Nestes últimos tempos, a espionagem tem tomado um desenvolvimento assombroso, pois a atmosfera apresenta-se demasiadamente carregada e daí a necessidade de estar a postos, tomando todas as precauções para o que possa surgir...

A França

apresentou ao Mundo vários documentos secretos que a Alemanha pretende tornar realidades; por sua vez, a Rússia desmascara as intenções "pacifistas" do Império Nipónico...

Mas a espionagem, acompanhando a par e passo o progresso do nosso tempo, não limitou o seu campo, o seu raio de acção a conhecer os efectivos de determinada nação ou quais as características do cruzador X ou do avião de combate Y. Hoje, a espionagem estende-se também à indústria que não está directamente ligada à guerra. A espionagem, actualmente, tanto vai às fábricas de canhões e munições, como entra nos grandes centros fabrís de automóveis, de maquinismos industriais, tractores, dragas, guindastes, etc. À guerra encoberta entre as nações, sucedeu uma luta não menos temível entre os grandes industriais e construtores.

Apresentemos um caso.

Há pouco tempo, ainda, a indústria automobilista francesa agitou-se devido a um formidável escândalo.

Uma importante casa constructora apresentara no mercado os seus poderosos carros de oito cilindros em linha que, no dizer dos técnicos, eram uma maravilha de mecânica. Para que esse predomínio fosse atingido, os seus engenheiros queimaram os cérebros durante longas noites e exaustivos dias ensaiando e rectificando planos. Finalmente, alcançaram o êxito desejado. Como é natural, esses engenheiros alcançaram um conhecimento tal que podiam introduzir esses melhoramentos, essas inovações em qualquer outra marca de automóveis e foi isso que sucedeu...



Nas ruas de Bruxelas - Fim trágico de Espiões

Uma firma estrangeira, competidora da casa francesa, entabulou negociações com um dos engenheiros especializados em motores de "oito" para que ele entrasse para o seu corpo de engenheiros, onde teria um maior vencimento e os mais latos poderes, podendo, por consequência, agir como melhor entendesse.

Assim, mercê dos conhecimentos adquiridos na casa francesa, o engenheiro conseguiu que a emprêsa para que se passara apresentasse carros de série de oito cilindros de rendimento e consumo igual ao da firma francesa, que sofreu, desnecessário se torna fristar, grandes perdas, em virtude da inopinada competência da firma rival.

O engenheiro "traidor" poderia ser incriminado por esse facto?

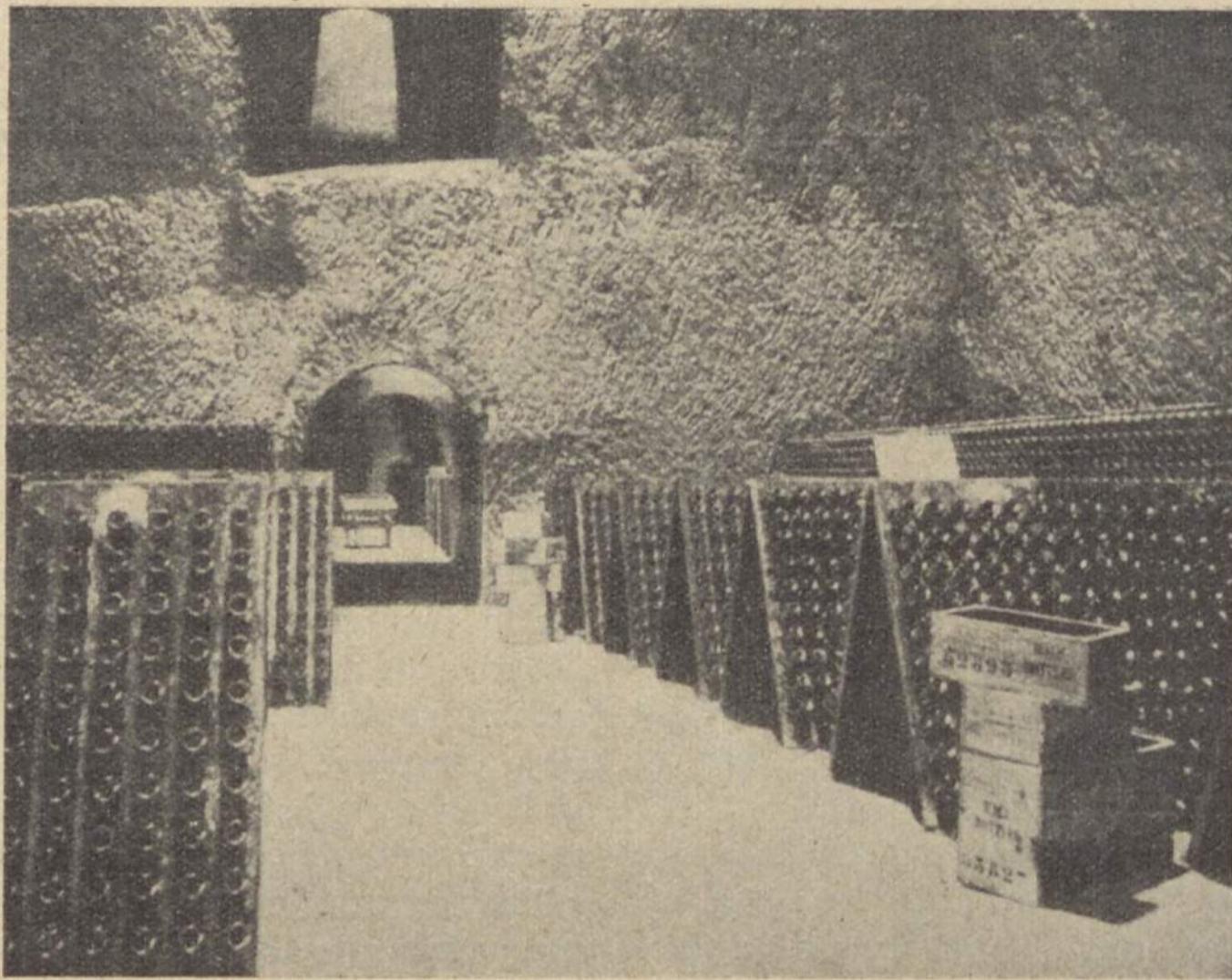
Não, evidentemente, e assim, a casa em que primeiro trabalhara teve que se aguentar com os prejuízos que advieram da concorrência... É certo que existem disposições tendentes a obstar a divulgação de determinados planos ou métodos industriais, mas essas disposições ou regulamentos são facilmente iludidos. Por outro lado, a legislação destinada a salvaguardar os direitos de prioridade de invenção apresentam muitas malhas rôtas por onde qualquer se pode esgueirar sem perigo de maior.

As falhas na legislação à cerca de patentes de invenção de matérias químicas são inúmeras, dando oportunidade a que a espionagem técnica cõlha os dados que melhor lhe convenha.

De facto, a lei não protege a criação de determinada produção, protege, sim a garantia de origem. Por esse motivo, a indústria de productos químicos raramente requer patente de qualquer matéria nova, porque a publicação da fórmula implica, naturalmente, numa inconfidênciia que as outras empresas saberão aproveitar...

Por isso, os industriais de productos químicos guardam nos seus arquivos as novas fórmulas que os seus técnicos vão conseguindo, procedimento êste que não deixa de ser rasoável.

E assim nasceu a espionagem técnica.



REMS — Nas grandes adegas do Champanhe onde o desenvolvimento da espionagem se tomou imenso durante a Grande Guerra

não é condição essencial o sangue-frio como na espionagem militar.

Quantos e quantos engenheiros que ocupam primeiros postos em determinadas empresas não se sujeitaram meses e meses trabalhando noutras fábricas como simples operários para conseguirem obter as fórmulas ou planos ambicionados? E se o espionagem-técnico, chamemos-lhe assim, necessita de uma cultura não é menos certo que deve possuir uma apreciável compleição física para suportar o rude labôr que terá de despender na sua qualidade de operário...

O objectivo, o alvo que a espionagem industrial tem em vista é duplo: conseguir uma maior perfeição no fabrício da empresa por que se trabalha, aproveitando os planos e invenções das outras empresas e ao mesmo tempo economizar o dinheiro e o trabalho que custam as experiências preliminares. Sim, porque é essencial não esquecer que as fórmulas e invenções custam, geralmente, aos industriais muitos anos de trabalho e milhares e milhares de francos, libras, marcos ou "dollars".

As armas que os espiões industriais empregam são inúmeras e todas elas duma engenhosidade surpreendente.

O "microcâmara" é bastante curioso. O "microcâmara" é uma máquina fotográfica infinitamente pequena que o engenho do homem conseguiu introduzir nos relógios de pulso. Esta maravilha da fotografia moderna representa uma fortuna, mas os industriais não olham a dinheiro, contanto que possam adquirir os dados concretos dos projectos dos seus rivais.

Um espião munido com um desses mágicos "relógios-Kodaks" pode colher um certo número de fotografias com importantes detalhes, enquanto passeia e

Os norte-americanos e ingleses foram os primeiros, os iniciadores dessa espionagem. Por sua vez e em contrapartida, todas as casas possuem os seus serviços de espionagem e contra-espionagem.

Se para se ser espião é necessário que o indivíduo possua uma cultura elevada, para se ser espião industrial é necessária uma maior cultura, ainda. Na espionagem técnica

conversa com o engenheiro ou director de qualquer empresa.

Entre os meios industriais dos Estados Unidos conta-se um caso curioso, que passamos a narrar.

O director de uma importante fábrica de ácido carbónico organisou esplêndidamente o serviço de vigilância, de forma a evitar que os espiões pudessem agir. Para obter a convicção de que a "defesa" estava bem montada, o director entendeu dever verificar se, de facto, não existia qualquer lacuna.

Assim, ele representaria o papel de espião e o engenheiro o de vigilante. O espião tinha em mira conseguir um certo número de fotografias, o que representaria um transtorno para a casa. A vigilância seria semelhante à que se costumava empregar para qualquer visitante, pois de toda a gente se desconfia.

Antes de iniciarem a visita, o director foi cuidadosamente revistado, tendo até ficado em cuécas...

Quando a visita fôndou, o director disse, sorrindo, para o engenheiro :

— Pode ajudar-me a revelar o negativo ?

O engenheiro julgou que o director brincava, mas este depressa o desiludiu, mostrando-lhe o relógio de pulso.

Um caso famoso que ficou gravado fundamente nos anais escândalosos do mundo industrial é, sem dúvida, o "escândalo de Ludwigshafen". Este caso teve, porém, mais éco na indústria química.

Na indústria química, tóxica e farmacêutica os alemães levam a palma aos industriais de todo o mundo, já pelas esplêndidas fábricas que possuem, já pelas fórmulas que o engenho dos seus químicos conseguiu realizar e que na sua maioria só se destinam a causar males à humanidade.

Os ingleses, que ocupam o segundo posto, combatem "à outrance", os alemães, sem contudo conseguirem resultados.

Mas relatemos o escândalo.

Certa Empresa de Indústrias Químicas, engloba no seu seio todas as fábricas de produtos químicos e similares alemães, guardando nos seus cofres fortes uma infinidade de fórmulas e composições secretas, algumas bastante perigosas para a humanidade, que lhe dão a hegemonia universal sobre as outras nações.

A espionagem industrial francesa e inglesa tem sido intensa em redor das fábricas do consórcio.

Tanto a Grã-Bretanha como a França desejam ardentemente a obtenção dessas fórmulas secretas, mas muito especialmente como se realiza a liquefação da "linhite" e como se consegue a benzina sintética, o "Cianio", o "Formanid" e outras matérias.

O serviço secreto francês conseguiu colocar um dos seus mais argutos e perspicazes agentes junto das fábricas de Ludwigshafen e este, agindo com inteligência, procurou pela corrupção, pelo suborno haver os dados ambicionados.

O labôr despendido foi ingente.

Um infeliz operário alemão, Schwarzwälder, travou

conhecimento com o agente secreto, entrando imediatamente ao seu serviço.

Afim de não levantar suspeitas, Schwarzwälder conseguiu colocação nas obras públicas, ali permanecendo um ano.

Em 1926 apresenta-se numa das fábricas da Farben e obtém emprêgo. É um trabalho rude o seu, sendo-lhe vedado franquear as portas dos laboratórios e oficinas, como seria seu desejo. Cérca de dois anos permaneceu na fábrica sem conhecer coisa alguma.

Finalmente, Schwarzwälder, já com relações de amizade entre os seus camaradas de fábrica, apresenta o espião aos empregados dos laboratórios químicos.

Entre tantos apresentados, dois interessam vivamente o espião : Hellmann e Magin.

Aquele empregado nos laboratórios de alta pressão e Magin dedicando-se às investigações na secção de parafina.

Tudo corria esplêndidamente e quem sabe o que teria conseguido o arguto agente dos industriais franceses!... Mas a polícia alemã, que também não dormia, conseguiu descobrir algo em virtude de um deslize de Hellmann. Falta de prática é o que representa o deslize do químico alemão.

O juvenil ajudante químico freqüentava determinado restaurante de Ludwigshafen, situado a curta distância das fábricas.

O agente secreto incumbira-o de saber todos os nomes dos que trabalhavam nos laboratórios da fábrica. Hellmann supôs simplificada a incumbência que recebera, pois ao restaurante onde habitualmente tomava as suas refeições iam também muitos empregados dos laboratórios.

Para conseguir os nomes desses indivíduos, Hellmann dirigiu-se a uma das criadas do restaurante, prometendo-lhe 100 marcos por cada nome que conseguisse obter.

A promessa de tão elevada quantia levantou suspeitas no espírito da rapariga, que confidenciou o caso ao dono do estabelecimento e a um operário da "Farben". Este último, desconfiado de que se tratava de manobras da espionagem técnica, notificou a direcção das fábricas de tão estranha como suspeita proposta. Por sua vez, os directores da fábrica comunicaram à polícia, que se pôz imediatamente em campo, não lhe sendo muito difícil fazer cair nas suas malhas o inexperiente Hellmann, conseguindo igualmente a captura de todos os outros cúmplices.

A França ficou, assim, sem conseguir o que pretendia...

Todas as fábricas e empresas possuem um bem montado serviço de espionagem, agindo em muitos casos em ligação directa com a espionagem militar, de forma a conhecer e anular o trabalho das empresas estrangeiras.

Em todas as partes do Mundo se encontram agentes da espionagem. A sua actividade é tamanha que que não é arriscado prevêr a tormenta que se aproxima mais rapidamente do que nós supomos.



HERRIOT

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

FRANÇA

Em Clemont-Ferraud, encerrou-se o Congresso do Partido Radical Socialista francês em que os *bonzos* cantaram a vitória.

Le Temps de 9 do mez findo,

pela boca de Lucien Romier, publicava que os radicais em Clemont-Ferraud terão de optar, ou pela reforma do regimen ou pela sua morte política. E afirma que o Partido Radical Socialista tem unicamente o firme propósito de comprometer a *União Nacional*, e, consequentemente a República.

Receia-se a defecção do partido Radical que está dividido, em duas facções, por enquanto. A Primeira é fiel ao Chefe Herriot, e portanto ao lado do governo Doumergue, a outra é parte fiel a Cartel e portanto contra Doumergue.

Apesar de esperançados os bons franceses a França não caminha para o seu bom éxito financeiro e vai de novo a entrar no mau caminho da política de verdade.

Há esperanças de melhores dias?

Ninguem melhor que os homens novos, orientadores de bons e sãos princípios, podem saber.

Apareçam eles e deixem de manobrar na escuridão.

ESPAÑA

Afonso XIII, segundo afirmações do *A B C* nada disse a propósito do seu regresso a Espanha.

Paloeiros há que volta não volta fazem entrevistas e comentários sem se avistarem com as pessoas a quem atribuem afirmações que são de sensação para o respeitável público e de interesse para certas Empresas ou Agencias já conhecidas pelos seus processos de escova.

Disseram ultimamente os jornais que de origem fidedigna se sabia que, por ocasião da festa onomástica do ex-rei Afonso XIII, este ex-soberano enviou uma carta aos dirigentes monárquicos espanhóis em que os prevenia de que, mesmo no caso de uma

pronta restauração, não voltaria a ocupar o trono. Consta que foi esta carta que motivou o editorial do monárquico *A B C*, em que se mencionava o príncipe João como possível soberano no caso da restauração monárquica. Consta também que estão entabuladas negociações entre as várias facções monárquicas para que se estabeleça um acordo acerca do nome daquele príncipe. É possível que dentro de pouco se publique um manifesto ao país, dando conta do referido acordo.

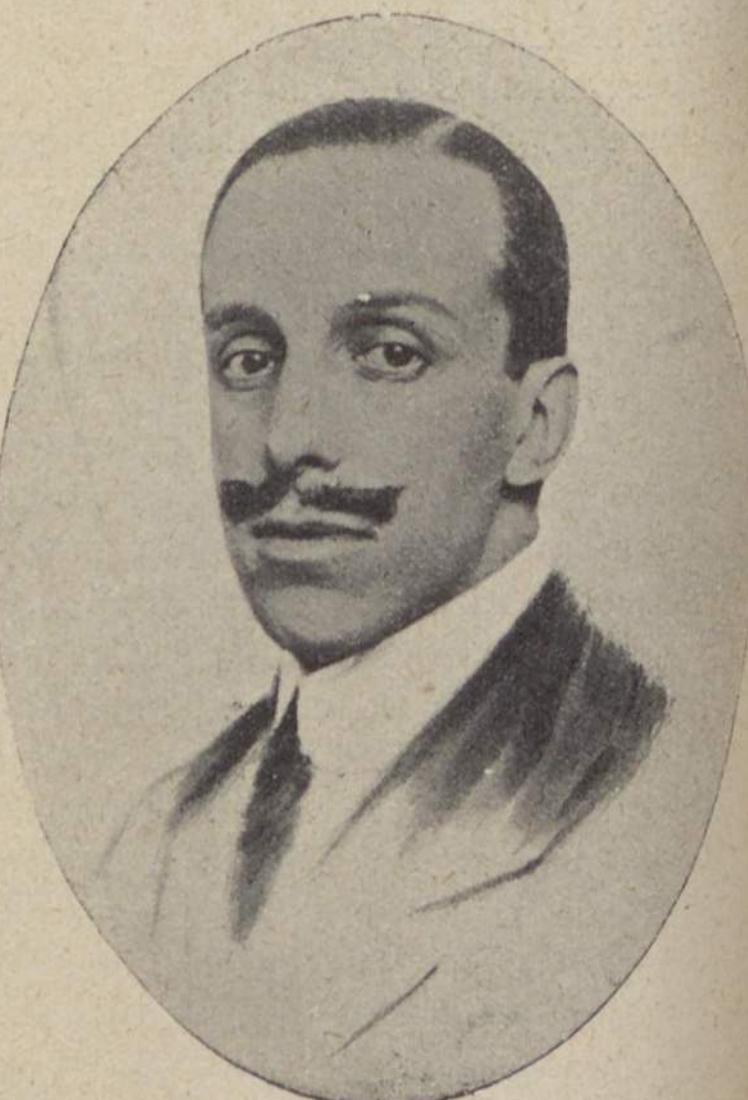
Conclui-se desta notícia que Afonso XIII abdicaria em seu filho o Infante D. João de Bourbon.

D. João é actualmente o príncipe das Astúrias de que os periódicos se ocuparam recentemente por descobrirem na imprensa francesa que ele iria desposar uma das filhas do rei de Italia de nome Maria Francisca, princesa e quarta filha do soberano.

Dizia um dos periódicos que uma alta personalidade afirmou que uma das principais figuras da política do antigo regime espanhol fôra ultimamente, a Roma, a fim de tratar deste casamento. O mesmo informador acrescentou que a realização do consócio depende do consentimento dos dois eventuais noivos, que nunca se viram, nem ao menos conversaram pelo telefone ou pela T. S. F.. Parece que se mostrou concorde. Diz-se que D. Afonso de Bourbon pretende descançar das fadigas do seu reinado.

Então ainda não conseguiu descançar desde que a República Espanhola assentou arraiais e ocupou as cadeiras do poder?

Não se sabe qual o pensardêsse Rei destronado que se deixou arrastar por



D. AFONSO DE BOURBON

tantos miseráveis da corte (até faz lembrar Portugal) que o rodeavam com vaidades balofas e o atraíam fazendo-o conspirar com vários elementos que tanto trabalharam com essa figura inolvidável de Primo de Rivera, chefe dum governo que deixou uma obra de fomento para a Espanha e acabou com aquele dispêndio de sangue e dinheiro de Marrocos, restabelecendo a tranquilidade absoluta dum país que recorda sem saudade os últimos anos dos nossos maus políticos portugueses.

Acabou Primo de Rivera — o insubstituível — e veiu tomar as direitas de Espanha Gil Robles que alguém acusou de monárquico conservador mas que nas suas arenguices bem se nota que é um republicano,

embora das direitas, sem ligação com Victoria Kent, a ex-deputada radical — socialista que foi directora das prisões na Nação vizinha, conforme se anunciou.

Victoria Kent exerce as funções de secretário geral do Instituto Escolar de Madrid.

Alguns dos seus discípulos estiveram em Portugal recentemente.

Neste estabelecimento de cultura existe um compêndio de aritmética por onde os alunos estudam e que diz assim:

"Temos presos 275 patrões, 9 generais, 64 comandantes e oficiais, e 30 padres e frades.

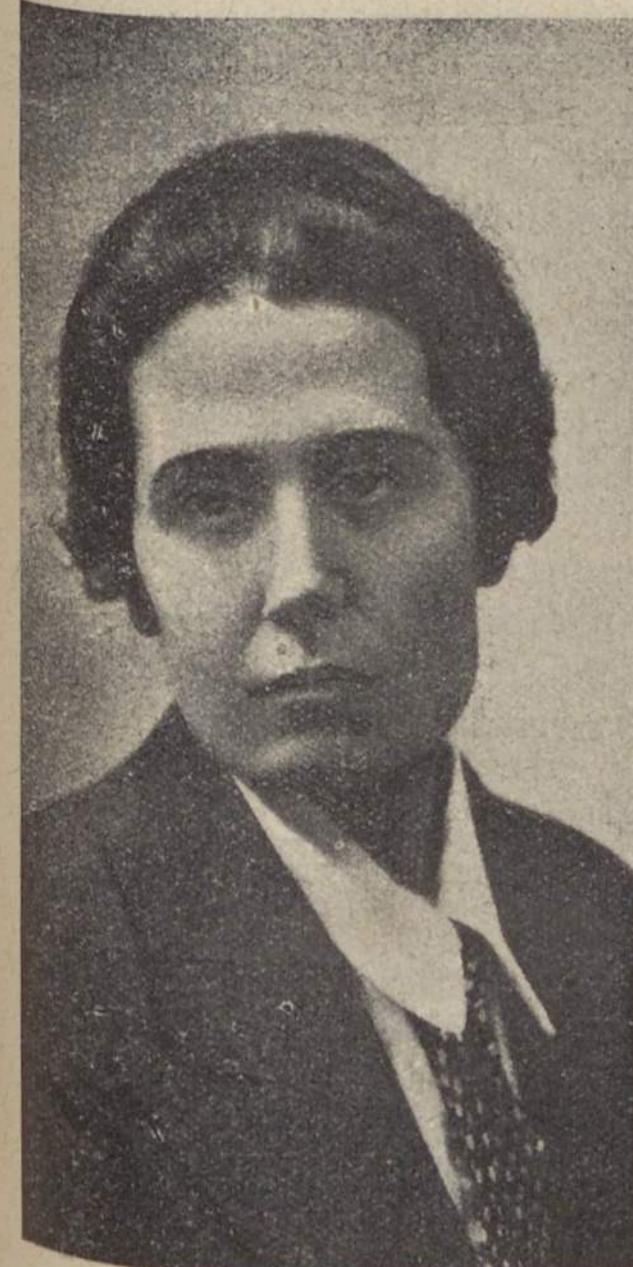
Para os executar, dispomos de 18 pistolas carregadas com 6 cartuchos cada uma. Sorteando os presos na sua correspondente percentagem, quantos nos ficarão para executar no dia seguinte de cada categoria?"

Maus processos os da Escola Moderna que dirige essa senhora Kent, que mais parece de gelo.

EXPOSIÇÃO PORTUGUESA EM SEVILHA

LISBOA por Matos Sequeira

Para podermos encadernar a Coleção *Portugal* da Exposição Portuguesa em Sevilha falta-nos o n.º 24 *Lisboa* por Matos Sequeira, que compramos nesta Redacção.



VICTORIA KENT

VIAGENS E TRANSPORTES

BILHETES DIRECTOS SIMPLES DE LISBOA - ROSSIO

ATÉ CINTRA PARA AS ESTAÇÕES E APEADEIROS

DE MELEÇAS ATÉ TORRES VEDRAS

Desde 1 do corrente, as estações e apeadeiros desde Lisboa-Rossio até Sintra vendem bilhetes directos simples para as estações e apeadeiros além de Cacem aé Torres Vedras, ou inversamente, aos preços resultantes da ligação, em Cacem, da Tarifa n.º 3 (§ 1.º) com a Tarifa Geral ou com a Tarifa n.º 11 (§ 6.º), em vigor na C. P.

Estes bilhetes serão vendidos, apenas, para os comboios n.os 1305, 1306 e 1201 e n.os 120, 1324 e 1325, sujeitando-se os seus portadores a transbordo na estação de Cacem.

Aos passageiros que embarquem nos apeadeiros em que não haja venda de bilhetes as cobranças fazem-se em transito.

São aplicáveis aos portadores destes bilhetes as disposições do 1.º e 2.º Aditamentos à Tarifa n.º 11 de G. V. no que respeita aos volumes portateis a que os mesmos Aditamentos se referem.

Em tudo o mais ficam estes bilhetes sujeitos às condições da Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V., também em vigor na mesma companhia.

HORARIO NAS LINHAS DO VALE DO VOUGA

A partir de hoje nas linhas do Vale do Vouga, são modificadas as marchas dos comboios n.os 3, 6, 41, 42, 50 e 52, a saber: Comboio n.º 50, partida de Viseu ás 5 e 14, chegada a Espinho-Praia, 9 e 43; n.º 5, partida de Viseu-Central, 6 e 45, chegada a Espinho-Praia, 11 e 24; n.º 42, partida de Viseu-Central, 12 e 50, chegada a Sernada, 17 e 4; n.º 6, partida de Viseu-Central, 16 e 20, chegada a Espinho-Praia, 22 e 12; n.º 41, partida de Sernada, 4 e 50, chegada a Viseu-Central, 9 e 35; n.º 3, partida de Espinho-Praia, 13 e 8, chegada a Viseu-Central, 18 e 44.

DESPACHOS DE PEQUENOS VOLUMES NOS BAIRROS DE LISBOA

A fim de facilitar ao público de Lisboa, morador nos Bairros da Graça e Estréla, o despacho de pequenos volumes até 20 quilogramas a seguir em caminho de ferro, a Empreza Geral de Transportes, de combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, inaugurou no dia 1 de Junho corrente dois postos de despacho denominados «Lisboa-Graça» e «Lisboa-Estréla», situados um no Largo da Graça, n.os 5, 6 e 7, e o outro na rua do Patrocínio, n.os 150 e 152 e rua Saraiava de Carvalho, n.º 129.

A abertura destes postos de despacho representa uma evidente economia de tempo e de dinheiro para todos aqueles que necessitem despachar pequenos volumes destinados a seguir pelo caminho de ferro ao abrigo da Tarifa n.º 8.108, pelo que é de crer que esta interessante iniciativa tenha um bom acolhimento por parte do público.

TRAMUEIS ENTRE LISBOA E TORRES VEDRAS

A partir de hoje são estabelecidos dois combois tramueis entre Cacem e Torres Vedras, os quais têm ligação imediata, no Cacem, e para Lisboa-Rossio pelos tramueis n.º 1305 e 1342 da linha de Sintra.

A partida é de Lisboa-Rossio ás 7 e 5 e chegada a Torres Vedras, os quais têm ligação imediata, no Cacem, e para Lisboa-Rossio pelos tramueis n.º 1305 e 1342 da linha de Sintra.

A partida é de Lisboa-Rossio ás 7 e 5 e chegada a Torres Vedras ás 9 4, e partida de Torres ás 13 e 5 e chegada ao Rossio ás 15 e 13.

FIGURAS DO PASSADO

JOÃO SOARES DE ALBERGARIA DE SOUSA

(Continuado do n.º 1115)

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Regressando do exílio á sua querida Vila das Vélas, em 1835, João Soares todo se consagrou, simultaneamente, ás suas predilectas leituras e estudos históricos e literários, e a reparar, quanto possível, os danos causados, nas suas propriedades territoriais, pelas depredações e vandalismos de uma política facciosa e desalmada.

Logo começou também os seus actos beneméritos, patrióticos e de utilidade publica, como o de oferecer o terreno para a formação da praça municipal, uma das mais regulares, amplas e formosas do Arquipélago.

Em justa homenagem a êsses actos, aos seus raros merecimentos, e relevantíssimos serviços prestados ao constitucionalismo e aos princípios liberais, pois foi él o primeiro jorgense que, franca, altiva e nobremente, os proclamou e defendeu com sacrifício da sua própria saúde e vida, sofrendo as maiores inclemências, arbitrariedades e despostismos sobre a sua pessoa e fasenda, conferiram-lhe os seus patrícios, a 18 de Dezembro de 1836, o diploma de deputado ás Cortes, na legislatura de 1837 e 1838.

Entre outros benefícios obtidos para a sua Ilha natal, conseguiu que, por portaria de 4 de Maio de 1838, fosse retirado da praça, e cedido á Irmandade da Santa Casa da Misericordia das Vélas, o convento de S. Francisco, para aí ser instalado o respectivo hospital, o que, porém, só teve logar dez anos depois, em 1848, taes as lutas renhidas e acintosa oposição das mesas administrativas daquela Santa Casa, contra a benemérita ideia e relevante serviço daquele preclaríssimo Jorgense.

E a mesma oposição sistemática e má vontade acintosa dos Drs. Silveiras e dos Cunhas velhos contra João Soares, fizeram com que êste só mais tarde, já com 62 anos de idade, entrasse da administração local.

Foi provedor da misericordia nos biénios económicos de 1858-59; 1859-60; 1864-65; e 1865-66, presidente da comissão municipal, nomeado por alvará do governo civil de 13 de Fevereiro de 1864, exercendo este cargo desde 3 de Março a 1 de Abril deste ano; voltando ainda a ser presidente da Camara Municipal desde 9 de Setembro de 1866 a 1 de Julho de 1868.

Foi larga a sua iniciativa, proficia a sua administração, fecundos os seus serviços.

Na Provedoria da Santa Casa da Misericórdia, esmolou largamente a pobresa durante os dois anos de negra fome, determinada pelo horríido e celebre furacão de 24 de Agosto de 1857; deu trabalho a mesteiros, com importantes reparações no edifício, necessárias umas para a sua conservação, utilíssimas outras,

sob o ponto de vista da higiene e do cómodo, como da estética, dando-lhe novo e melhor aspecto no interior; proveu de roupas, mobiliário apropriado e utensílios necessários, todas a enfermarias; fez com que para o serviço clínico do hospital entrasse um distinto facultativo; e, num trabalho inteligente e profícuo, tombou todos os bens da Santa Casa, pondo a claro, e arrumando devidamente a escrituração e a contabilidade, nas receitas como nas despesas, e muito especialmente aos mutuários e foreiros, devedores áquela Santa Casa.

Na Presidencia da Camara não foi menos útil e fecundo. Desenvolveu, quanto possível e quanto o comportavam as forças do cofre municipal, a viação publica, fazendo reparar as estradas e os caminhos rurais, como as ruas da Vila das Vélas, sendo a sua gerencia a primeira que fez maquedamisar algumas daquelas ruas, que eram calçadas a pedra roliça, de piso incomodo e difícil; fez regularizar e arrumar convenientemente a escrituração e contabilidade do Município, sendo as contas da receita e da despesa do ano económico de 1860-61, as primeiras que tiveram publicidade pela Imprensa; fez arborisar a referida Praça Municipal, e inaugurar, a 8 de Dezembro de 1867, o primeiro chafariz de água potável nas Vélas, situado em propriedade sua, gratuita e generosamente cedida ao canto da mesma Praça, sendo a canalização iniciada por subscrição pública, sendo él um dos principais subscritores, e concluído pelas Obras Publicas, graças ainda á sua prestigiosa influência.

Não menos importantes e valiosos serviços prestou á instrução e educação populares na sua amada Ilha.

Era um homem dêstes, cheio de talento e de saber de rasgadas iniciativas, másculas energias e generosíssimo coração, que os Cunhas velhos, aliás de inconcussa respeitabilidade, e os velhos Dr.^{es} Silveiras, aliás homens de incontestável valor, guerrearam sempre lançando-o ao ostracismo, por facciosismo político!...

Tal e tão cruel injustiça foi depois, nobremente, reparada pelos Cunhas novos, mormente pelo Dr. José Pereira Cunha da Silveira e Sousa, representante ilustre daqueles, espirito ponderado e culto, coração bondoso e nobilíssimo carácter — que muito conheci e tratei — que o chamou á vida local, dando-lhe, com isenção, nobresa e justiça, os primeiros logares.

Tendo falecido os Cunhas velhos, e sendo, nas célebres eleições municipais de 1855, derrotados os Dr.^{es} Silveiras, pela conjugação liberal dos tres Doutores Cunhas (José, António e João) e pelos Doutores Teixeiras (João, José e Miguel) e outros cavalheiros importantes, e todos comandados por João Soares de Albergaria de Sousa, encetou-se uma era nova, como o havia predeterminado a vista de águia dêste Homem verdadeiramente superior, em notável artigo, e no seu característico estilo, publicado no n.º 931 do *Angrense*, da cidade de Angra do Heroísmo, capital de Distrito.

(Continua)

BIBLIOGRAFIA

JOSÉ DE ESAGUY — *Marrocos*

ESTÁ já publicado o terceiro tomo da obra «Marrocos» da autoria de José de Esaguy. A todos quantos se interessam pelo encanto e pelo mistério que desde sempre envolveu a nossos olhos, e nimbo de sonho a vida do Império marroquino, como os mantos cingem e escondem as frontes pálidas das mouras, recomendamos esta publicação, digna de ser bem acolhida por todos os portugueses.

Viajar é uma necessidade. Mudar de cenário foi sempre um desejo que acompanhou, desde as primeiras emigrações, a história do homem. O mundo, porém, tem a uniformizar-se, a igualar-se, a perder o seu pitoresco antigo e peculiar, a ser por toda a parte o mesmo mundo europeu ou americano, atravessadas todas as estradas da terra pelas mesmas marcas de automóveis, riscado o azul do céu pelas mesmas carreiras de aviões.

Por toda a parte os mesmos costumes, as mesmas leis de direito privado a regular o comércio dos homens entre si, e as mesmas normas de direito público a governar os povos.

Há no entanto países, uns longínquos, outros mais perto, que guardam ainda as suas antigas leis e costumes, como um segredo de esfinge, o seu vago ar estranho, e são, deste modo, exóticas paragens de sonho, que a onda crescente da civilização ocidental não conseguiu subverter, e nos quais, por isso, a vida dir-se-ia correr distanciada da nossa, em um mundo totalmente diferente deste.

O Norte de África foi sempre considerado país de lenda, onde o europeu desvendou, desde que ali chegou, encantos particulares.

Paralelamente, campo de acção económica todos ali descobriram, desde o inicio. Foi cobiçado por todos.

No começo do século XX os grandes países degladiaram-se para manter ali um predomínio exclusivo, ou harmonizar seus interesses antagónicos.

Fizeram-se acordos internacionais, reuniram-se conferências, e, por vezes, por causa de Marrocos as relações entre as chancelarias estiveram tensas e o espectro da guerra ali se levantou, dali veio por sobre a Europa.

Não há livro que trate da Grande Guerra e suas origens que não fale de Marrocos. Como os Balkans, ele foi a grande questão do começo deste século.

Com as suas características próprias, era campo aberto ao sonho e à fantasia latina, e com as suas riquezas, sem controle, meio acessível à actividade comercial do europeu.

Sob estes dois aspectos tem sido encarado.

Algumas das páginas mais belas de Pierre Loti, a quem Claude Farrère chamou, numa conferência que realizou entre nós, o maior génio literário da França no século XIX, são precisamente escritas sobre o Maghreb, esse novo Jardim das Hespérides, na frase de Paul Beral.

Qual o motivo porque, no meio da vida civilizada à maneira da Europa, estes países conservam as suas características especiais, a sua alma própria, hostil a todas as inovações, como portos fechados em tempo de guerra, guardam intactas suas tradições imutáveis, que o tempo não conseguiu alterar, como as fisionomias eternas das estatuas antigas?

A. Moulieras no seu *Marrocos Desconhecido* diz:

«Quando se estuda de relance a história deste povo feroz e desconfiado, fica-se surpreendido ao constatar a teimosia com que ele sempre tem defendido o seu território contra toda a invasão estrangeira. Mas quando se examinam e prescrutam de mais perto os motivos e as razões de esta resistência e de esta imobilização num estado social que conta séculos de existência, comprehende-se então que isso é o resul-

tado de três causas muito graves e muito significativas: uma profunda dedicação à religião ancestral, um irredutível amor pelo país de origem, e, enfim, um ódio invencível por tudo que possa atingir os costumes e os hábitos implantados nas tribus, como uma espécie de tradições sagrada e legados fielmente de gerações em gerações».

Essas paragens, são assim uma espécie de jardim de rosas, de perfume raro e perturbante, em meio da aridez do deserto.

Delas se abeiram quantos se sentem presos à vida dos países diferentes, que guardam e conservam o cunho das antigas civilizações.

Foi isto que aconteceu com José de Esaguy, autor de *Marrocos*. Tendo passado a viver nesta região, breve se prendeu pela sua história, pelo encanto da sua vida, como outros pelas riquezas do seu solo.

Sendo uma alma comunicativa e artística, com raras tendências para o jornalismo e para as reportagens impressionistas e sugestivas, José de Esaguy sentiu a necessidade de revelar aos portugueses o mistério daquela vida e o segredo dos costumes árabes e mouros, que fundos sulcos deixaram na sua alma.

Pensou ele que a nós, mais do que a qualquer outro país, interessava conhecer Marrocos, e pensou bem.

A história de Marrocos interessa aos portugueses e não lhes pode ser indiferente. Conhece-la é até uma obrigação.

Não temos no presente grandes interesses ligados ao protectorado, mas sangue português ali se verteu, através da nossa história, ali perdura o nosso esforço para sobre essa região muito de nós. A sua história é um pouco da nossa história, e falar de muitos desses mouros e desses judeus que lá vivem, é falar de alguém a quem o nome de Portugal não é estranho, e anda na tradição de muitas famílias.

Marrocos! Sonho imenso nascido ao fragor das lutas da segunda dinastia; visão de além de nós mesmos, morta nos areais de Alcacer.

Das suas bandas nós esperamos por muito tempo, e há ainda hoje quem espere, a vinda do príncipe encantado.

Todo o livro é feito em estilo vivo e impressionante, como é peculiar aos escritos do seu autor; sem descrições fastidiosas, mas antes em pequenos capítulos sobre as características mais salientes desse povo.

O seu heroísmo, a sua história, o movimento das ruas das suas cidades buliçosas ou dormentes, o passado, o presente, a arte, a sua vida íntima e a sua vida exterior, a religião, a luta ingente que sustenta pela sua independência, e a beleza singular das suas manufacturas, tudo encontra na pena expressiva de José de Esaguy um devotado interprete, como esses bordadores de tapeçarias marroquinas, de tanto efeito artístico e de tão raro preço no mundo, que nos encantam os olhos com os arabescos de seus desenhos coloridos.

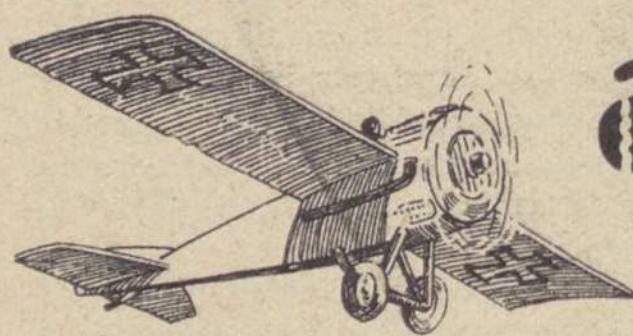
Publicada esta obra pelas «Edições Europa», há que registar o seu aspecto gráfico, altamente artístico, que a torna digna de figurar nas bibliotecas dos mais raros colecionadores de preciosidades.

DR. ALFREDO BROCHADO

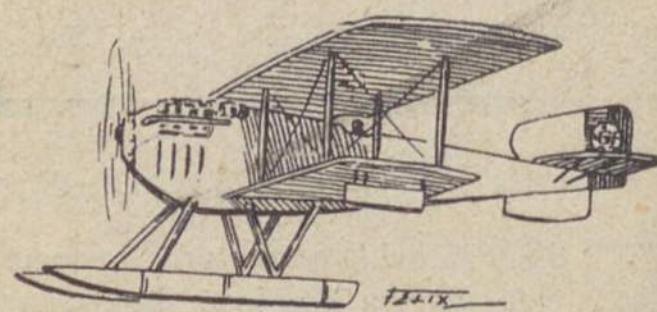
«FERREIRA DEUSDADO — *Regionalismo e Patriotismo*»

É a última e recente obra do distinto advogado, conferencista e escritor público, nosso preso amigo, sr. Dr. Domingos Ferreira Deusdado.

Eleito e reeleito, durante anos, Presidente da Direcção do benemérito «Grémio de Tras-os-Montes» não foi, incontestavelmente, um Presidente, como tantos, meramente decorativo e estéril; mas, homem inteligente e culto, ponderado e activo, e de rasgada iniciativa, foi um Presidente ideal. Revelantíssimos serviços lhe deve o Grémio, e a Região que tão brilhantemente, esta instituição, vem encarnando e representando. Espírito equilibrado e sábio, o Dr. Deusdado, logo no título



AVIÃO



A MORTE DO CAPITÃO PLACIDO DE ABREU

A Aviação portuguesa está outra vez de luto com a morte do capitão Placido de Abreu, ocorrida no aerodromo de Vincennes, quando disputava ao lado de Fieseler e de Destroyat, a taça mundial de acrobacia aérea.

Muito novo ainda, o capitão Placido de Abreu fizera uma carreira brilhante e contava já inúmeros admiradores, aqui e no estrangeiro, tendo assim marcado um lugar de grande destaque entre os seus camaradas, pelo seu arrojo e perícia, nesta modalidade da aviação a que se dedicara, e que é certamente das mais difíceis de quantas se deparam no sempre arriscado caminho dos pioneiros do ar.

Pode dizer-se que ainda sobressaltado o coração da Pátria pela perda recente de trez dos seus aviadores mais queridos, de novo temos a lamentar a perda de mais um ilustre componente da nossa Aviação.

Não é aqui o lugar para, pormenorisadamente,

traçar a biografia do capitão Placido de Abreu, no que respeita aos seus triunfos e ás suas qualidades pessoais.

Marcou na America do Norte ainda ha dois anos, ao lado de grandes pilotos, e egualmente triunfou no campo de Vincennes, onde, no entanto a morte lhe espreitava os vôos.

A Aviação Portugueza perdeu nêle um grande camarada, e Portugal o orgulho das suas azas destemidas e um embaixador do seu nome, nos concursos mundiais de acrobacia aérea.

Nesta hora em que ele desapareceu para sempre, toda a simpatia e admiração que o seu trato e arrojo infundiam, e eram próprias do seu coração simples e heróico, só podem ser igualadas pela dôr que todos nós sentimos ao constatar a sua morte.

Mas é assim a vida hérica de todos os grandes azes do ar.

A. B.

expressivo da sua Obra, afirma a coexistência do verdadeiro e sólido *Regionalismo*, o amor e culto da sua amada e laureada Região Transmontana, com o *Patriotismo*, legítimo *Nacionalismo*, o amor e o culto de todo o Portugal e seus Dominios.

Em todo êste belo livro, de 274 páginas compactas, em estilo simples, natural e correcto, e, por veses brilhante, se afirma, ao mesmo passo, o *Regionalista* e o *Patriota*.

Começa por definir e caracterisar bem o verdadeiro regionalismo; e nos XIV magníficos capítulos, versa, com erudição e brilho, interessantíssimos assuntos transmontanos— instituições, factos e pessoas — como «Cultura Regionalista»; «Francisco Esteves»; «As Doze Palavras ditas e Retornadas»; «Aeronautas do Marão»; «Escolas Regionais»; «Visita ao Bairro Popular de Faiões»; «Quem não aparece»; «Um transmontano no Ribatejo»; Portugal visto de longe»; «Imprevidência»; «A caridade nas casas Regionais»; «Turismo»; «Pequenas indústrias»; e «Ideal Regionalista».

* * *

«HENRIQUE GALVÃO — *Terras do Feitiço* (Contos Africanos)».

Duplamente interessante esta obra, pelo assunto e pela forma. Pelo assunto em que se retrata, caracteriza e define a alma, a psicologia, os costumes, as superstições e enguiços, dos africanos e dos pretos; e pela forma, elegante e térsa, cuidado e brilhante.

Ha muita lição e filosofia neste livro, no meio de assuntos bem escabrosos e imorais.

São sugestivos os títulos dos capítulos desta obra, que logo denunciam o seu provocante interesse: «A aventura de António Dias»; «Mulheres Boers»; «Pai filho e dono»; «O branco que odiava as brancas»; «História sentimental dum leão e dum porco»; «A valorização de M.º Gaudens»; «O macaco e o macaqueiro»; «Regresso ás Trevas»; «Feitiço»; «Aquela branca no Mato»; «Terras do Feitiço»; «Usanças do Gentio»; «Pretos e Brancos»; «Era uma vez em África».

* * *

«ARAUJO PEREIRA — *Á Sombra da tarde*».

Interessante coleção de Sonetos, tercetos, quadras, quintilhas, e verso branco, de desigual valor, mas alguns com originalidade e éstro, que afirmam a capacidade do leitor para obra de mais folgo e valia.



AINDA O NOSSO ANIVERSÁRIO

Por motivo da passagem do nosso 46.º aniversário, enviou-nos as suas felicitações a revista do Rio de Janeiro, *Brasil-Ferro-Carril*.

À nossa ilustre colega os nossos agradecimentos e a retribuição dos seus votos de prosperidades.



Novo material da Companhia do Norte:— Interior duma carruagem de 1.^a classe