

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
 Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
 5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
 E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
 Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
 Telefone: P B X 2 0158

Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques

Usines Guilbert

Meirelbeke

Belgique

Teias e redes metálicas de todos os generos em cobre, latão, galvanizadas e pintadas. As mais perfeitas e mais ácreditadas em toda a Europa. Executa-se qualquer pedido de malhas especiais.

PREFERIR SEMPRE
 AS REDES E TEIAS

GUILBERT

Agentes gerais para Portugal

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122

TELEFONE
 2 5141

LISBOA



CIMENTO LIZ

FIBRO - CIMENTO

CIMENTO BRANCO

TELEFONES: 2 1151 - 2 1152

Aguiar & Mello, L.^{da}

Praça do Municipio 13, Loja — LISBOA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agencia internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



ILHA DA MADEIRA—A VILA DO MACHICO

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»

PRÉMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^o Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto McIntinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

SUMARIO:

Página artística: Ilha da Madeira, Vila do Machico. — Os «Sem Nome», por CARLOS D'ORNELLAS. — Plano de agrupamento das linhas ferreas, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Tenente Carlos Rodrigues. — A volta a Portugal em Caminho de Ferro, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS. — Linhas estrangeiras. — Várias notícias. — Portugal grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO CUNHA. — A Madeira vista por um Lisboaeta. — Bibliografia, pelo Dr. ARME-LIM JÚNIOR. — Ha quarenta anos. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Caminhos de Ferro. — Hoteis Modelos, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber. — Verdades e fantasias correntes, pelo Eng.^o PALMA DE VILHENA. — Figuras do passado, pelo Dr. ARME-LIM JÚNIOR. — Caminhos de Ferro do Norte
— : — : : : de Portugal : — : — : : —

1933

ANO XLVI

16 DE SETEMBRO

NUMERO 1098

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

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

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 2 7520

OS «SEM NOME»

REVIVE, ainda, no nosso pensamento e mais ainda no de aqueles, que, de verdade, se bateram, os tormentos e horrores passados durante aquele longo período da Grande Guerra.

Veio, após a finalidade dêsse terrível vulcão que tudo devorou, o rescaldo dos chamados bons e maus encontros aparecendo no mundo uma nova geração alcunhada «os sem nome» que há quatorze anos procura os parentes e os pais se possível fôr.

Em França, uma das nações que mais perdeu e sofreu com a guerra, essa geração eleva-se a mais de três mil jovens que têm hoje quinze a vinte anos, e dadas as suas constantes oscilações difícil se torna descobrir, mesmo na sua pequena minoria quem são êsses rapazes de hoje e homens de amanhã.

Quanto desejariam êsses jovens saber e conhecer o seu parentesco e quantos amargurados bocados devem ter passado sem um único carinho familiar que lhes suavizasse, por momentos, os períodos de fome e de tristeza.

São estas as conseqüências da Guerra! . . .

O governo francês e varias entidades particulares tem procurado por todas as fórmias conseguir um impossível que é solucionar a sorte dessas victimas sem nome, e poucos são os casos com sucesso, obtidos para essa solução, apesar dos muitos esforços despendidos. Por exemplo, nestes três mil casos não se conseguiu apurar, até hoje, um. Empregaram os franceses uma tática especial que começa pela identificação da família dos orfãos e seguem-se as minuciosas pesquisas, nos casos diversos, indo até às anotações fotografias e noutros às recordações encontradas nos cadaveres dos pericidos.

Após as identificações, as fotos são mostradas aos orfãos afim de estes verificarem se há ou não semelhanças ou quaesquer traços que possam facilitar a descoberta do problema.

Apesar de todos estes casos, como já disse, poucos são os orfãos da guerra que já conseguiram ligações com parentesco chegado e mais triste é não se saber quem é o pai ou a mãe.

Estas conseqüências da guerra e outras que vão aparecendo deviam ser lembradas por todos os que com a guerra sofreram e estes por sua vez deviam fazer a sua propaganda para os que com a guerra beneficiaram e gosaram se não preparem para o novo assalto porque, agora, pode tocar-lhes pela porta.

CARLOS D'ORNELLAS

PLANO DE AGRUPAMENTO

D A S

LINHAS FERREAS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

O Decreto 13.829 de 1927, lei orgânica das concessões de caminhos de ferro, prescreve no art. 8.º que pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro seja proposto, depois de decretado pelo Governo o plano geral da rede ferroviária do continente, um plano de agrupamento das linhas construídas e por construir, por forma que se assegure a unidade de exploração de cada grupo segundo as afinidades geográficas e económicas das linhas que o formam.

O art. 9.º estatue que depois de aprovado por diploma com força de lei o plano de agrupamento, se realizará gradualmente, promovendo as fusões, cedências, resgates e revisões de contratos para isso necessárias.

São excluídas do agrupamento as linhas de viação urbana e os caminhos de ferro mineiros, sujeitos à resoectiva lei especial e que não tenham sido classificadas de interesse geral.

Esse plano foi aprovado por Decreto n.º 18.190 de 30 de março de 1930, há mais de três anos.

Devia seguir-se desde logo a elaboração do plano de agrupamento das linhas existentes e das classificadas e não construídas.

Foi esse estudo adiado pela fútil razão de ficarem a directriz de várias linhas e a sua bitola dependentes de estudos e resolução ulteriores.

Pouquíssimas eram as linhas nessas condições. Podia perfeitamente ser proposta a sua inclusão em determinado grupo, salvo alteração subsequente, que não afectava a economia do plano.

Bastou todavia essa razão para fazer adiar um estudo que era explicitamente prescrito e devia seguir-se à promulgação do Decreto n.º 18.190.

E todavia nada mais racional e legítimo que esse estudo destinado a evitar a demasiada fragmentação da rede e a preparar a concentração sem violências nem menosprezo dos direitos existentes.

Havia pois que distinguir o plano que representasse o ideal administrativo da exploração das linhas férreas, da sua gradual realização, na qual se iriam tendo em conta múltiplas e complexas circunstâncias de facto, que tornariam mais ou menos rápida a sua execução integral sem ofensa de direitos.

No respectivo delineamento poder-se-ia em rigor abstrair dos grupos existentes e das unidades administrativas já realizadas. Procurar-se-ia depois, na segunda fase do estudo, o modo de adaptar gradualmente à concepção ideal formuladas as realidades existentes e as situações jurídicas e financeiras constituídas. Tal era o critério formulado no decreto 13.829 e do qual resultaria a natural divisão do estudo do assunto em duas partes, na primeira das quais se delinearía o plano de agrupamento e na segunda a forma da sua gradual realização.

O plano da rede foi aprovado pelo decreto n.º 18.190 de 30 de Março de 1930. Deixou-se porém, dependente de estudos ulteriores a classificação e a largura da via de algumas linhas das Beiras.

Tanto bastou para que se julgasse — erradamente a meu vêr — que o estudo do plano de agrupamento devia ser adiado para quando se ultimasse a classificação de aquelas linhas. Poucas eram, e as incertezas admitidas pelo Governo não impediam o estudo do plano de agrupamento, ao qual se ajustariam ulteriormente essas que ficaram por definir.

Não havia nenhuma ao Norte do Douro e nas da Beira era a bitola da via de algumas e não propriamente a directriz que estavam em litígio. Facil era pois o seu agrupamento condicional.

Prevaleceu, e ainda mal, o critério do adiamento e por isso ao cabo de três anos está por estudar o plano de agrupamento, que definisse nos seus traços gerais a política ferroviária que devia ser metódicamente seguida.

Seja-me lícito expôr as minhas idéas acêrca do agrupamento das linhas de via estreita, que será primeiro encarado em tese, abstraindo dos grupos existentes, para chegar ao agrupamento ideal que as conveniências económicas e administrativas de cada região aconselham. Assim se gisa um plano metódico, solução ideal do problema. Na segunda parte do estudo dever-se-á confrontar a situação existente com esse plano ideal, que se procure realizar gradualmente conforme as circunstâncias e sem ofensa de direitos.

PRIMEIRA PARTE

O PLANO IDEAL DE AGRUPAMENTO

Os factos que determinaram sucessivamente a constituição da nossa rede deram lugar à dualidade de tipos de via, 1,º67 e 1,º0, sendo adoptada a via larga nas linhas principais e a via estreita em muitas das secundárias em visfa das dispendiosas sujeições impostas pela demasiada largura de via das primeiras, superior 0,º23 à bitola normal do mundo inteiro.

Por isso temos hoje em exploração 2.743 quilómetros de via larga, que ficarão reduzidos a 2.713 pelo estreitamento da linha de Coimbra á Lousã e 719 de via estreita, a que o plano decretado acrescenta respectivamente 1.129 e 2.002, ficando pois, previstos 3.842 e 2.728 quilómetros de cada bitola.

I—VIA LARGA

As linhas de via larga estendem-se por todo o país. As de via estreita encontram-se quasi exclusivamente ao norte do Tejo.

A geografia física e económica do nosso território continental, da qual resulta a existência dos dois principais emporios comerciais e centros de vida administrativa, Lisboa e Porto, aconselharia porventura a formação de dois grandes grupos de linhas ferreas, norte e sul, abrangendo cada um os de via larga da região e os de via estreita, suas tributárias ou delas conexas.

Ter-se-ia porém que fraccionar a principal arteria ferroviária do país, que vae de Lisboa ao Porto e no extremo Norte, em ligação com a Galiza. Além disso, é preconizada a unidade de exploração das linhas da via larga pela supressão de encargos de transmissão, facilidades de circulação e aproveitamento de material circulante, redução de despesas geraes e melhor utilização de officinas.

Foi êsse critério que prevaleceu na escolha das propostas de arrendamento dos caminhos de ferro do Estado em 1927.

Por outro lado os métodos de exploração das linhas secundárias diferem bastante dos das principaes convido reunir em grupos distintos os dois tipos de via.

Na via larga e depois de aquele arrendamento está apenas fora do grupo constituido a linha da Beira Alta.

A extensão de 2.713 quilómetros, que poderá elevar-se gradualmente até cêrca de 3.800, não é demasiada para um grupo de exploração, que se acha aliás próximo da realização integral.

Eis a extensão da rêde das grandes companhias francesas e espanholas :

P. L. M.	10.176
P. O.	8.429
Norte	3.899
Leste	5.229
Midi	4.950
Estado	9.334
Alsácia-Lorena	2.411
Norte de Espanha	3.759
M. Z. A.	3.663
Oeste	1.587
Andaluces	1.305

Seria pois racional a formação de um único grupo que abranja todas as linhas de via larga, deixando-se a outros grupos independentes a exploração das de via estreita, segundo critérios e métodos privativos e característicos dêsse tipo de via.

II—VIA ESTREITA

A metade Norte do país, na qual exclusivamente se encontram linhas de via estreita, é a mais aciden-

tada e por isso se prevê nula a construção de linhas complementares, quasi todas de via estreita.

Essa parte do nosso território divide-se naturalmente em duas zonas, separadas pelo rio Douro, abstrahindo do pequeno grupo da região mineira do Lena.

A zona ao Norte do Douro, compreende as duas provincias do Minho e Trás-os-Montes. Tem por artérias principais as linhas do Minho e Douro. A esta afluem quatro linhas de via estreita, que não asseguram sem grandes percursos as comunicações regionaes, e estão isoladas, sem possibilidade de troca de material.

Por isso foi julgada necessária, na elaboração do plano da rêde, uma transversal, que corte pelo meio a provincia de Trás-os-Montes e venha desde Mirandela por Valpassos à linha do Corgo e desta à do Tâmega para ser continuada pela linha do Ave até a de Guimarães e por esta até o Porto e Leixões.

Ficam assim ligadas, entre si e com as do Minho, as linhas de Trás-os-Montes.

A êste propósito transcreverei de *A Voz* de 13 parte do artigo em que expuz o que me parece boa doutrina.

Na zona do Norte existem as seguintes linhas em exploração :

Linhas da Póvoa e Guimarães.	143
» do Tâmega	33
» do Corgo	93
» de Tua	135
» do Sabor	75
Total	485

Formam essas linhas cinco explorações distintas e sem comunicação para trocas de material circulante.

Figuram no programa de construção fixado pelo decreto citado as seguintes linhas :

Linha do Lima-Viana a Ponte da Barca	42
Transversal do Minho Guimarães aos Arcos	76
Linha litoral Póvoa a Viana	38
Linha do Tâmega-Celorico à linha do Corgo	50
Linha Ave-Caniços ao Arco de Baulhe	70
Linha Sabor-Mogadouro a Vlmioso	55
Linha Boa Vista à Trindade (em construção)	2
	353

Juntaremos a êsses troços a transversal de Valpassos, indispensável para ligar as linhas do Corgo e do Tua com 65 quilómetros.

Seriam assim 393 quilómetros, a construir, que juntos aos troços já contruidos somariam cêrca de 890 quilómetros, o que formaria um grupo razoável, com todas as linhas ligadas entre si, salvo a do Sabor, cortando a meio, por uma transversal a provincia de Trás-os-Montes, entestando nos portos de Leixões a Viana, confluindo à cidade do Porto, levando o seu tributo às linhas do Minho e Douro em cinco estações.

Ao Norte do Douro há o grupo da Companhia do Norte, representado por 143 quilómetros de linhas concedidas em exploração e 36 quilómetros sub-arrendados por um contrato jessivo e isolados dos outros troços.

Estão concedidos e ainda não construidos cêrca de 90 quilómetros.

Está em construção pelo Estado, desligada das outras linhas, a do Lima.

Está quasi concluido o minuscuro mas importantissimo trço da Boa Vista à Trindade.

Na provincia de Trás-os-Montes a Companhia Nacional explora a linha isolada do Tua a Bragança com 135 quilómetros, de que é concessionária e cujo trço de Mirandela a Bragança é deficitário. Explora mais por sub-arrendamento com um contrato ruinoso os 98 quilómetros da linha do Corgo os 75 da do Sabor, ambas deficitarias e isoladas, tendo pois ali três explorações distintas.

A construção da transversal de Trás-os-Montes, útil mas de pouco tráfego, deixaria ligadas as linhas do Tâmega, do Corgo e do Tua, mas não modificaria notavelmente as suas condições de tráfego. Seria o grupo do Minho o beneficiado pelo afluxo do tráfego da transversal e da linha do Ave.

A zona ao sul do Douro está dividida por duas Companhias.

A Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro explora os 178 quilómetros da linha do Vouga e ramal de Aveiro, prolongado ultimamente até à ria e tem a concessão do trço de Aveiro a Cantanhede, ainda não reduzida a contrato.

São linhas produtivas, que estão já em reembolso de garantia e cujo tráfego muito se desenvolverá, desde que o porto de Aveiro, pelas obras da barra e pelas do porto interior de pesca e comercial, possa desempenhar cabalmente a função que lhe pertence. A linha da Arrifana à Senhora da Hora daria a ligação com a rede do Norte e Leixões através da zona carbonifera do Douro. Se se adicionasse a essas linhas a transversal de Castro Daire; S. Pedro do Sul a Lamego, ficariam o litoral de Aveiro e a região de Lafões ligados com as linhas do Douro e do Corgo.

A Companhia Nacional explora apenas na zona considerada o trço de 50 quilómetros de Santa Comba a Vizeu e tem a promessa da concessão da linha de Vizeu a Tua com 120 quilómetros, linha útil e necessária até, mas forçosamente deficitária, em vista da exiguidade de relações entre as duas zonas.

Construída essa linha ficaria com uma extensa artéria de 500 quilómetros de extensão, de Bragança a Santa Comba, mas pobre no seu conjunto, sem contacto directo com a zona mais rica e populosa do litoral.

Para se atingir a solução ideal de dois grupos equilibrados e de valor, um ao Norte, outro ao Sul do Douro, é natural que se considerem como nucleo de concentração as linhas da Companhia do Norte na primeira zona, como para a viação secundária do Minho foi oficialmente reconhecido no decreto de 1926, que deu lugar ao contrato de 1927, e as linhas do Vouga na segunda. Cada grupo teria uma faixa litoral e outra do interior e poderia ter situação desafogada com o mínimo gravame do Tesouro.

Ha no grupo linhas de intenso tráfego e outras que serão sempre deficitarias, mas constituem factores valiosissimos do desenvolvimento económico da região.

Podem formar por tanto um sistema de valor com economia privativa e equilibrada, de sufficiente extensão para formarem uma unidade administrativa de boa exploração com oficinas unificadas.

* * *

Na zona ao sul do Douro existem as seguintes linhas, em parte tributárias das do Douro e Beira Alta;

Linha do Vouga a Espinho e Vizeu	141
Ramal de Aveiro	37
Linha de Santa Comba a Vizeu.	50
	<hr/>
	228

Estão classificadas e incluídas na fase de construção :

Linha de Lamego — Régua a Vila da ponte.	70
Vizeu a Foz-Tua	120
Linha de Cantanhede — Aveiro a Cantanhede.	42
Linha de Crestuma — Arrifana à Boa Vista (*).	58
	<hr/>
	290

Somam os dois grupos dêrca de 520 quilómetros, havendo ainda em suspenso a definição de várias linhas extensas, que podem elevar o total acima de 700 quilómetros.

Estas linhas vão entestar nos portos de Leixões e Aveiro. Algumas têm tráfego valioso, outras serão deficitarias, mas com função económica essencial, havendo, como no grupo do Norte a coexistência de linhas produtivas e outras de exíguo movimento, ligadas entre si e em contacto com o litoral.

Entre as duas zonas são pouco valiosas as relações comerciais.

Está, pois, naturalmente indicada, como solução racional, a formação de dois grupos distintos, um ao Norte, outro ao Sul do Douro, com unidade de exploração e oficinas privativas em cada um deles.

Poder-se-ia aventar como última etapa a reunião administrativa dos dois grupos num só. As vantagens conseguidas podem ser obtidas por úteis combinações dos dois grupos.

A sua unificação justificar-se-ia se entre as duas zonas houvesse intensas correntes de tráfego.

Ponho, pois, de parte essa hipótese que reputo prematura

(* Comprehende o trço do Douro a Senhora da Hora.

Assim fica exposto o meu modo de vêr sobre o plano ideal de agrupamento de linhas de via estreita :

Um grupo que abranje todas as linhas ao Norte do Douro; tendo por núcleo as da Companhia do Norte;

Outro grupo de linhas ao Sul do Douro, tendo por grupo as do Vouga.

Ambos os grupos irão do litoral á fronteira Leste.

Esta fórmula poderá ser gradualmente realisada quando as circunstancias o aconselhem e por meios que não firam legítimos interesses constituídos.

O CABO DOS AÇORES

Por lapso deixámos de comunicar aos nossos leitores que o artigo publicado com o título acima no último número desta Revista, foi transcrito da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1893,

TENENTE CARLOS RODRIGUES

Passa amanhã o aniversário natalício do nosso presado amigo Carlos Rodrigues, official distinto que na Grande Guerra se portou galhardamente obtendo, pelos seus feitos heróicos a Cruz de Guerra, valiosa condecoração do Exército Português.

UMA INICIATIVA OU UMA QUIMÉRA?

A VOLTA

A

PORTUGAL

EM

CAMINHO DE FERRO

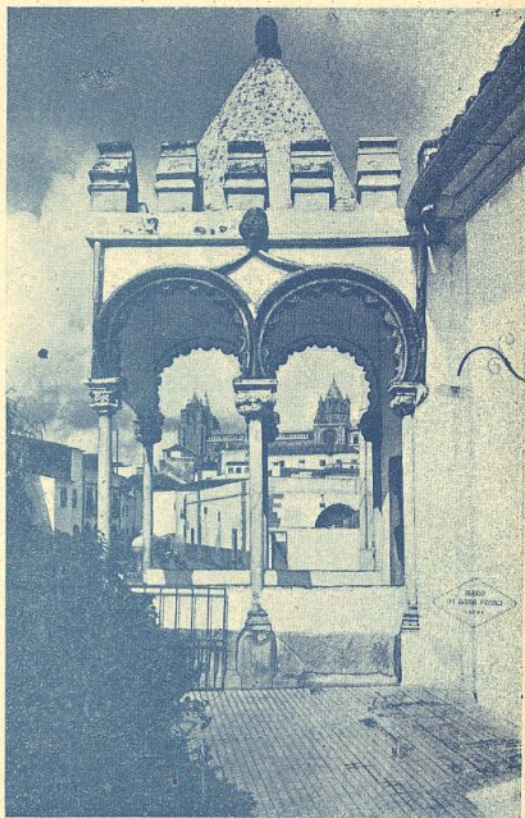
Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

MALOGRADA êste ano a repetição dos combóios-mistério, de tanto êxito no verão passado, mas naturalmente prejudicados neste, visto os passageiros daqueles, e que o nosso limitado meio não dá margens a largamente se renovar, receando, com fundamento, voltar a regiões que já haviam visitado, não concorreram de novo a essa iniciativa, procurou a C. P. substituí-la por outras, mais originais e proventosas.

Começou pelos combóios turísticos, ou seja o sistema dos combóios-mistério, mas desta vez com itinerários anunciados previamente. A iniciativa é interessante pois dá aso ao passageiro saber para onde vai. E como, a-pesar-de mais caras êste ano,—não sei bem a vantagem de tal—os preços dando também hospedagens e refeições ainda não deixaram de ser convidativos, acredito que a C. P. veja também coroadas de êxito as suas excursões actuais.

Mais lucrativos todavia lhes são de-certo a grande novidade do ano:—os expressos-populares, de assombrosa modicidade de preços. Uma classe populosa, e que quasi não podia sair do seu bairro ou quando muito ir passar um domingo nos arrabaldes, tem ensejo agora de, a velocidades novas para ela, ir até muitas léguas daqui, dar um largo passeio de combóio.

As companhias ferro-viárias, para bem do turismo, da propáganda nacional e dos seus próprios interesses tem porém ainda muito a fazer. Poderiam, por exemplo, vender bilhetes quilométricos, que permittissem ao passageiro percorrer, nas linhas que lhe apetecesse, e nos combóios que desejasse, tantos quilómetros quantos os que lhe permittisse o bilhete que adquirira.



EVORA — Parte da cidade vista da varanda da casa Cordovil

E com um bilhete para mil quilómetros, por exemplo, os quais para segunda classe podiam muito bem ser vendidos ao preço de \$20 o quilómetro, o passageiro podia ir até à Pampilhosa saltar no combóio da Beira Alta, descer na Guarda, vir até Abrantes, tomar o combóio de Leste, visitar Elvas e regressar a Lisboa sem ter gastado toda a sua provisão quilométrica.

E como o que sobrara não lhe permitia percorrer de mais de nove quilómetros, não seria de admirar que o viajante adquirisse novo bilhete para ir correr para outros lados e visitar à sua vontade novas terras, pois o bilhete seria tam indeterminado no seu prazo de validade, como indiferente às vezes que o passageiro descesse em estações intermediárias.

Mas outra coisa curiosa seria talvez tam possível também como oportuna: Um combóio especial que desse a volta ao país.

Quantos não adorariam uma volta a Portugal em caminho de ferro, em etapas que permitiriam a visita e a dormida em localidades importantes do percurso, e facultariam a visão da bela paisagem portuguesa, de norte a sul e de leste a ocidente?

CALDAS DA RAINHA — *Caças das Caldas...*

O nosso idealizado combóio saíria por exemplo do Rossio às 8 da manhã. Iria pela linha de Oeste e bastar-lhe-ia parar no Cacém, nas Caldas para cruzar com o 202, em Leiria, na Amieira e na Figueira, onde poderia chegar às 11 horas.

Três horas na cidade incluindo uma visita em auto-carro à peregrina Serra da Boa Viagem e às 13 horas o nosso combóio iria pela linha da Beira Alta até Pampilhosa, onde chegaria às 13,^h45. Às 13,^h50 seguiríamos para o Norte e chegaríamos a Campanhã às 15,^h10 depois de havermos ultrapassado o 21 em qualquer estação anterior.

Às 15,^h20 seguiríamos pela linha do Minho e às 16,^h30 estaríamos em Viana. Uma indispensável visita ao Monte de Santa Lusía, jantar e dormida.

Na manhã seguinte às 7,^h30 seguiríamos para o Norte. Às 8,^h30 saltaríamos em Monção depois de havermos tomado o primeiro almôço, com o ideal aperitivo de ver correr ante os nossos olhos a paradisíaca paisagem do Alto Minho.

Às 9,^h30 voltaríamos para o sul, em Viana ultrapassaríamos o 642, às 11,^h30 passaríamos em Ermesinde.

Às 11,^h35 partiríamos pela encantadora linha

duriense até Régua, às 13 horas passaríamos para o combóio do Vale do Corgo. Chegaríamos a Chaves às 15 horas onde um auto-carro, pela inconfundível e bela terra transmontana, nos conduziria a Bragança. Aqui jantaríamos e dormiríamos.

Na manhã do 3.º dia às 8 horas sairíamos de Bragança. Às 11, em Tua, partiríamos para Barca de Alva onde cerca do meio dia chegaríamos.

Um auto-carro, — servia o que não poderíamos dispensar, como agente de ligação entre estações, nesta viagem ferro-viária à roda de Portugal, — levar-nos-ia, através da serra da Marofa, por Pinhel, à estação de Vila Franca das Naves, na linha da Beira Alta. Daqui partiríamos às 13 horas para a Guarda e às 13,^h30 pela linha da Beira Baixa seguiríamos para a Covilhã. Às 14 horas um auto-carro levar-nos-ia por Belmonte, Mantêigas, Gouveia, Seia numa aprasível digressão pela serra da Estrêla, para virmos, à tardinha jantar à Covilhã onde também dormiríamos.

No 4.º dia, às 7 da manhã, sairíamos da Covilhã, para pararmos às 9,^h20 em Abrantes. Às 9,^h40, em Torre das Vargens, meteríamos pela linha de Leste para às 11 horas, em Elvas, passarmos para um auto-carro que nos conduziria a Vila Viçosa. Depois de aqui visitarmos o curioso palácio dos Duques de Bragança e a vizinha igreja dos Agostinhos, tomaríamos o combóio às 13,^h30.

Às 14 horas desceríamos em Estremoz e às 15 retomariamos a marcha para Evora que visitaríamos à vontade e onde jantaríamos e pernoitaríamos.

No 5.º dia, às 8 da manhã, iríamos de Evora para Casa Branca.

Às 8,^h20 sairíamos daqui para Beja.

Às 15^h continuaríamos para Funcheira, onde às 10 horas meteríamos pela linha do sul, com rumo a Vila Real de Santo António, onde poderíamos chegar por volta do meio-dia e meia hora. Almoçaríamos na vila fronteiriça e às 14 horas regressaríamos em sentido inverso, até Lagos onde chegaríamos às 16 horas. Visita à cidade e baía e às 17,^h30 voltaríamos para Portimão onde podíamos muito bem jantar e dormir no Hotel da Praia da Rocha.

No 6.º dia, aí às 14 horas, começaríamos a viagem de regresso: — Tunes, Funcheira, Alcácer, Setubal, Barreiro e desembarque no Terreiro do Paço, ao cair da noite. Estava concluída a nossa volta a Portugal em caminho de ferro.

Impraticável o nosso projecto? Talvez. Não temos a pretensão de o considerarmos absolutamente exequível. Incómodo? Talvez não. Uma viagem à roda, da nossa linda terra, em condições de completo conforto, repousando em hotéis convidativos, descendo em localidades curiosas, e por preço declaradamente módico, seria experiência muito de tentar com seguras probabilidades de êxito.

Ou, então, muito longe foi a nossa fantástica utopia, ao imaginarmos tal viagem.

Linhas estrangeiras

ESPAÑA. Em julho do corrente tiveram lugar os concursos anunciados pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha para o material destinado à electrificação das linhas de Avila e Segóvia.

Houve muitas casas concorrentes ao material necessário para a referida electrificação variando extraordinariamente os preços do cobre, postes de vários tipos e vias de curva.

— Segundo informações o governo espanhol acaba de conceder 2.100.000 pesetas para a conclusão da linha ferrea de Aymonte a Huelva, que estabelecerá uma interessante ligação ferroviária de Lisboa com Sevilha e Andaluzia.

Pense-se na inauguração desta linha no fim do ano o que não será provável devido aos atrazes que tem motivado as diversas paralisações dos trabalhos desde a segunda e terceira tentativa.

ITÁLIA Segundo estatísticas oficiais as receitas dos caminhos de ferro do Estado italiano durante o ano de 1932-33 sofreram uma diminuição de 36 por cento, em relação com as de 1929-30. As despesas foram superiores às receitas em uns 650 milhões de liras, apesar da grande propaganda que se faz do turismo.

O ministro do Tráfico, conde de Ciano, afirmou

que além da depressão económica que reduz o número de passageiros, uma das causas da diminuição das receitas ferroviárias é devida à concorrência que lhe fazem os outros meios de coudução.

Mussoline ocupa-se deste assunto com grande interêsse por o considerar de grande transcendência para o comércio, a indústria e a defesa nacional, estudando por este facto a concorrência entre o caminho de ferro e o automóvel. Anuncia-se que muito em breve assunto será regularizado. Os proprietários de automóveis poderão transportar nos seus carros livremente as suas mercadorias; porém, qualquer expedidor que use como transporte o automóvel, terá primeiramente que se munir de uma licença especial.

O conde de Ciano, atendendo a que a Itália carece de carvão, defende a electrificação das linhas férreas, afirmando que isso representa um passo mais na independência da Itália.

FUNCIÓNÁRIOS ADIDOS

A comissão encarregada de facilitar a colocação de funcionários adidos informou a direcção geral dos Caminhos de Ferro de que existem vagas de amannense nos comandos da P. S. P. de Evora e Portalegre, as quais poderão ser providas por adidos dos caminhos de ferro do Estado.

V. Ex.^a viaja?

pois se viaja deve ter sempre bem presente que o melhor
companheiro é o

Manual do Viajante em Portugal

O MAIS MODERNO GUIA PORTUGUÊS

À venda nas principais Livrarias e na

RUA DA HORTA SÈCA, 7, 1.º — LISBOA

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

DE

TURISMO

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

III

O BUSSACO

TODA a obra precisa de propagação, de impulso, de incentivo, de reclame. Mais do que qualquer outra, a obra de turismo dum país precisa de reclame, de cartaz.

De toda a obra que do público depende, é sempre necessário escolher um exemplo, uma pequena amostra, o trecho mais selecto, mais perfeito, mais cuidado, que possam dar a ideia do seu conjuncto, demonstrar o seu valor.

Ora sob o ponto de vista do turismo o Bussaco é tudo o que um país, por mais requintado, poderia conseguir de mais completo, de mais perfeito, de inexcedível em todo os seus aspectos.

O Bussaco quer pela sua situação e beleza natural, quer pelas suas instalações, pôde considerar-se uma verdadeira joia no seu esplendido e vasto estojo de verdura; pôde apresentar-se a todo o mundo como cartaz do turismo nacional.

Pena é que, mal orientados como quasi sempre somos em tudo, tivéssemos começado por afixar o cartaz, quando não tínhamos sequer começado a obra.

E quasi sempre é assim, em tudo que empreendemos. Quando não começamos pelo fim, como neste caso, começamos pelo meio e raro é começarmos pelo principio como era natural.

E o que é peor, é que assim, começando pelo

fim, acabamos muitas vezes por nos esquecer completamente das bases, dos alicerces.

Foi por isso, por esse eterno vício, que durante tanto tempo nos esquecemos de que sem estradas se não podia fazer turismo, se não podiam sequer visitar os vários pontos do país, como por exemplo a Batalha, o Bussaco e tantas outras regiões, que por dificuldade de transportes, estiveram durante muito tempo desconhecidas do maior número.

O mosteiro da Batalha, como lição viva da história nacional que representa e por isso deve ser por todos estudada em todos os seus detalhes, esteve assim largo tempo como precioso livro de horas caído num deserto e o Pálace do Bussaco, grande compêndio de arte portuguesa, permaneceu como joia inacessível, encantada no meio da sua extensa floresta.

Hoje, porém, estão já perfeitamente acessíveis a nacionais e a estrangeiros. Só penaliza que todo o resto do país, em matéria de turismo, não corresponda sempre a tão brilhantes e artísticos cartazes.

O Bussaco pode considerar-se um exemplo vivo do que um país que queira viver pelo turismo precisa de ter, para atrair os viajantes de todo o mundo.

Desde a riqueza natural à sumptuosidade do seu hotel, construído para residência de reis e completado hoje com tudo o que de mais moderno e requintado em conforto pode exigir-se, o Bussaco pode considerar-se a verdadeira sala de visitas das nossas relações internacionais. Porque tudo ali se conjuga para o mesmo fim que devemos ter em vista, perante aqueles que nos dão a honra ou o prazer de nos visitar em nossa casa. O de dispôr bem, de deixar boa impressão, quer sobre o nosso clima, quer sobre a riqueza da nossa flora excepcional, quer sobre o nosso grau de civilização e de cultura, quer sobre o nosso bom gosto, a nossa riqueza artística, o nosso desenvolvimento industrial.

O Pálace do Bussaco é um verdadeiro mostuário de arte portuguesa, desde o seu aspecto exterior, o seu estilo arquitetónico perfeito, aos ricos azulejos da sua decoração interior e às obras de arte que profusamente o recheiam e atestam o grau de desenvolvimento dum povo de artistas, que desde os mais modestos obreiros demonstra bem possuir no sangue muitos séculos de cultura.

Porque é já conhecida em todo o mundo a perícia, a habilidade, a extraordinária aptidão que o operário português tem para tudo e que nele revelam incontestavelmente qualidades ancestrais que nele revelam uma raça.

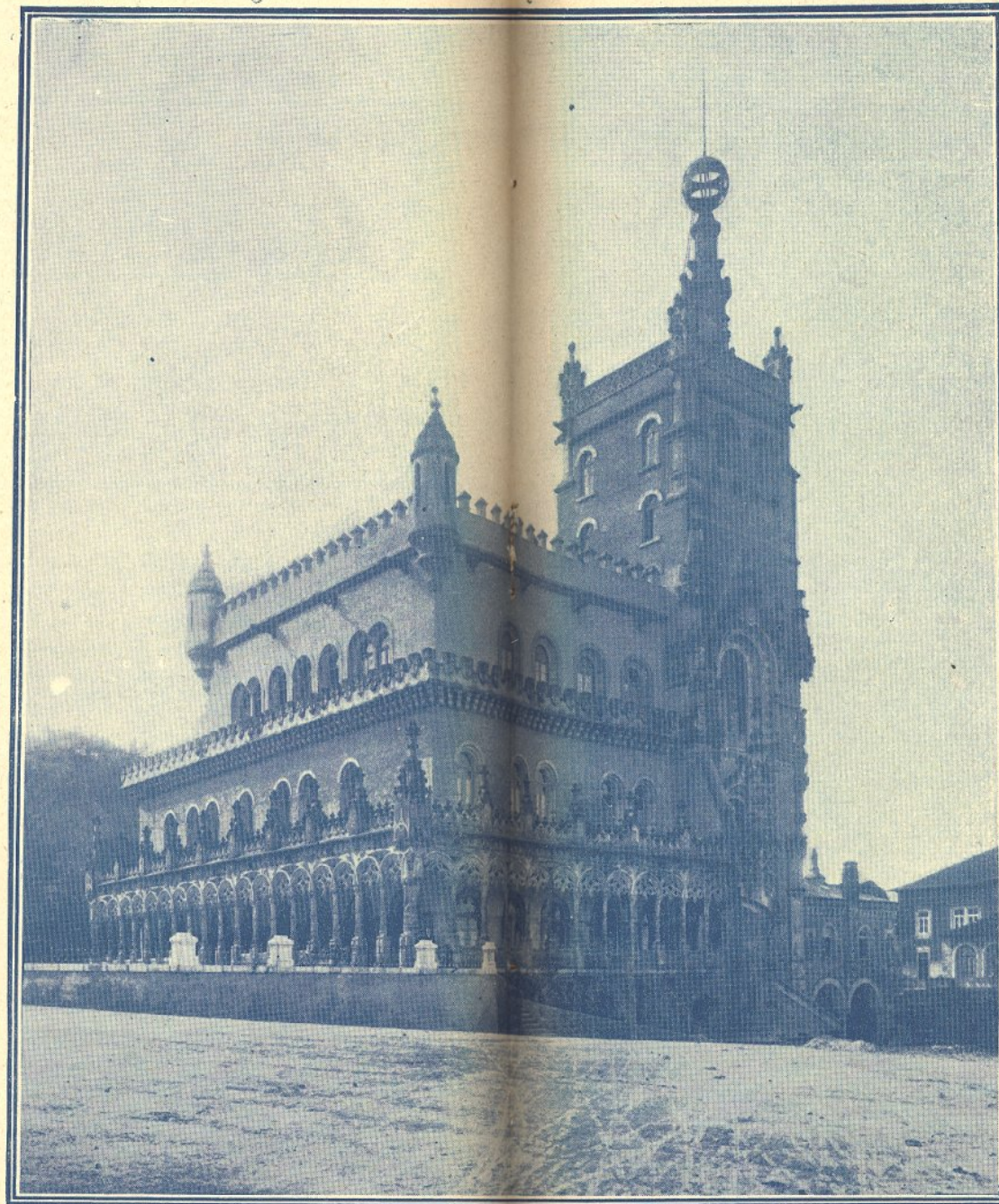
Daí a nossa facilidade em erguer as mais extraordinárias e difíceis obras de arte. Porque não basta conceber, é preciso poder realizar.

Mas o grande hotel do Bussaco apesar de todo o seu conforto moderno, do seu primoroso serviço, que vai das esplendidas roupas às riquíssimas baixelas, apesar de todas as comodidades de que rodeia os seus hóspedes, com as facilidades de correio, de telegrafo e de telefone, os seus campos de jogos, a sua telefonia, a sua orquestra, a sua capela própria, a sua garagem, as suas riquíssimas instalações, o seu confortável e sumptuoso mobiliário, apesar de toda a arte acumulada nos seus salões, que lhe dão a categoria dum dos mais belos Palaces da Europa, pouco seria se não fôsse a sua esplendida situação, toda a grandesa natural que o rodeia, que o cerca, que verdadeiramente lhe serve de moldura e lhe dá o aspecto duma joia cara oferecida à contemplação divina no alto dum estorjo riquíssimo de verdura.

É nisso que verdadeiramente o Bussaco é um quadro único, inimitável, impossível de copiar. Uma floresta com muitos quilómetros de extensão, com árvores seculares onde se entrelaçam os mais diversos e exóticos exemplares da flora de todas as partes do globo, que atestam um passado de remotas expedições e que são verdadeiras páginas de história, com uma exuberância de vegetação que lhe dá um ar de floresta tropical, onde por vezes o sol não consegue penetrar senão em tenues partículas de luz, uma floresta onde existem, como numa paleta monumental de divino pintor, todos os tons do verde que existem sobre a terra, não pôde na verdade por forças humanas conseguir-se, copiar-se ou imitar-se sequer sem a colaboração de muitos séculos.

É por isso que no Bussaco tudo nos dá um aspecto de grandeza, tudo tem para nós o ar de obra divina que nos entra na alma como balsamo purificador.

Percorrendo as suas longas avenidas de cedros gigantescos, o seu labirinto de estradas e de caminhos perfumados, respirando o ar frêscio que nos vem purificado pelos mais variados balsamos do reino vegetal, olhando o sol que nos vem coado



BUSSACO—PALACE HOTEL

por todos os cambiantes do verde, a formar um natural quebra-luz que nos protege a vista, ouvindo o correr de fontes e regatos cuja água não chegamos a ver por entre as ervas altas e de que apenas apercebemos a alegria cantante do seu murmúrio cristalino, num ambiente de silêncio e paz que nos conforta, podemos avaliar ainda na terra as delícias do paraíso que nos prometem no céu.

Não admira por isso que todos aqueles que nos visitam se extasiem na mais sincera admiração por tão grande beleza, por tantas maravilhas que nós, indiferentes quasi sempre às nossas riquezas, nem sempre sabemos apreciar.

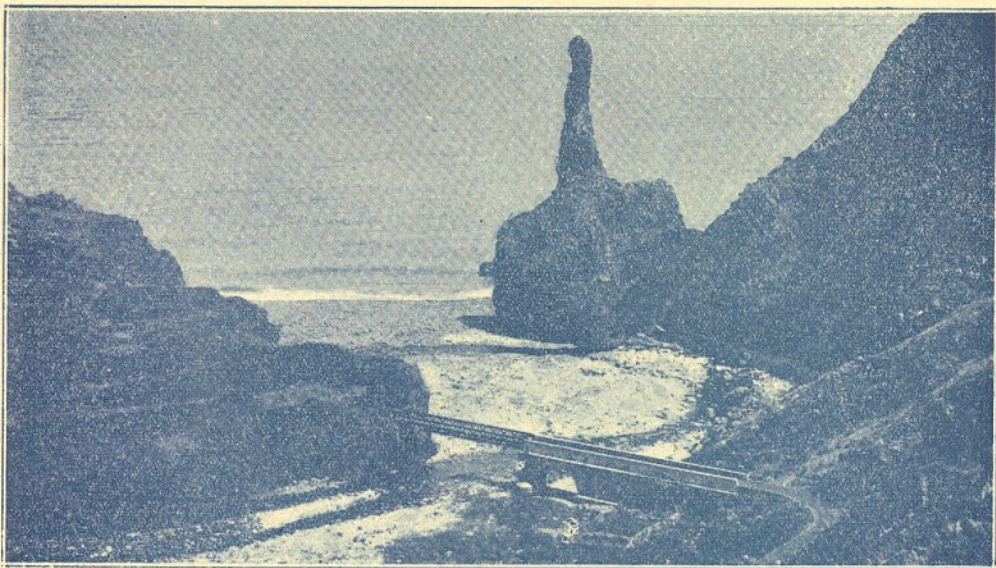
Não admira que esta extraordinária e vasta floresta, cultivada cientificamente por botânicos célebres, cause a mais viva admiração aos mais afamados naturalistas de todo o mundo e que a sua grandeza de velha cidade fortificada, rodeada de muralha com 7 quilómetros de extensão e dez portas de acesso, a defender tão grande tesouro vegetal, se imponha aos mais viajados turistas internacionais.

E maior a admiração de todos ao encontrarem no alto desse monumental massiço de verdura, engastado na floresta, a 380 metros de altitude, entre flores, entre lagos e jardins, um Palace moderno e sumptuoso, artisticamente monumental e com todos os requisitos de conforto que hoje se podem exigir ou ambicionar.

Lugar privilegiado por tudo, é principalmente a sua situação, os vastos horizontes que a serra nos seus vinte quilómetros de extensão nos oferece, nos seus mais elevados pontos, que lhe dão o maior encanto.

Dos seus altos mirantes naturais pode a nossa vista, como se tivéssemos já subido ao céu, alongar-se até aos altos esbatidos das Serras da Estrela, da Louzã e do Caramulo ou mergulhar mesmo a muitas léguas no vasto oceano que nos levou tão longe, na expansão da fé e na criação dum vasto império.

E olhando o ponto mais alto, lá está a 550 metros, erguida ao céu como uma prece, a Cruz Alta, a cruz da fé que sempre puzemos em tudo, a cruz que navegou nas nossas caravelas, a cruz que serviu de padrão das nossas descobertas e conquistas, a cruz da fé que levámos às mais distantes paragens, da fé que temos ainda nos destinos desse grande império.



MADEIRA — FUNCHAL — Ribeira da Janela

PÁGINAS DE TURISMO

A MADEIRA VISTA POR UM LISBOETA

C'est bon voyager, mais c'est mieux avoironvo yagé" escreveu certo dia o autor das *Viagens a Itália*, o imortal Taine, revelando nestas palavras o encantamento que ha em viajar.

Ha também, ainda um outro período melhor do que propriamente o da viagem; é o tempo dos preparativos, dos projectos, das escolhas de itinerários, programas, hotéis e horários. Mas, o grande prazer das viagens é sem dúvida o recordar, durante muito tempo, longos anos, as peripécias, os pormenores, as aventuras da viagem realisada.

Em geral hoje viaja-se depressa. Ha que colher rapidamente impressões, poupar as despesas de estadia, e por isso os dias parecem curtos e ao fim chega-se fisicamente em peores condições do que à partida; e só então se descansa e arrumam as impressões, se sente a alegria e a beleza do que se viu, se goza em sossego o prazer da viagem.

É por isso que hoje a Madeira tem para nós um encanto especial que nem mesmo nos escassos dias que lá passámos tivemos occasião de avaliar bem o grau. As recordações minuciosas dos passeios, das paisagens, panoramas, são tão precisas e claras que faz brotar uma insatisfação só extinguiavel numa viagem mais demorada.

* * *

O lisboeta, mesmo o mais viajado não faz a mais pequena ideia da *Madeira*. É uma ilha. Uma ilha

ainda é uma porção de terra rodeada de mar por todos os lados, isto é, para êle ir lá tem de embarcar, e embarcar significa dispendir muito dinheiro para não poder gozar a comidinha de bordo, graças ao provável enjôo.

É certo que lhe tem figurado muitas coisas bonitas da Madeira, mas nunca lhe disseram: aproveita agora esta occasião... podes lá ir pelo mesmo preço porque vais a Salamanca ou a Madrid! E isto fá-lo duvidar da maravilha e deixa para um dia, mais tarde, a visita à *Pérola do Oceano!*

A Madeira que estrangeiros de todas as nações — mas principalmente os ingleses, padres mestres do turismo — consagram como um dos produtos prodigiosos da natureza tem dois grandes factores de atracção: o clima, fantástico de amenidade, no inverno, bafejado pela nossa amiga corrente do golfo; a beleza panorâmica, diversa de região para região e assemelhando-se a qualquer desses afamados e conhecidos recantos de tradicional renome, os Alpes, os Pirineus, Sintra, etc.

O aspecto da ilha surpreende o visitante logo a distância. A encosta é salpicada de casas, cada qual branca, simples, uniforme, rodeada de vegetação, o que lhe dá uma original configuração e uma alegria de contrastes de cores.

Á rasa de água vai encontrando ao alcance do binóculo, os aglomerados vilórios, povoações que se anicham nos recortes caprichosos da montanha. Man-

chas verdes, trechos de terreno avermelhado, pedaços de rocha a pique sobre o mar...

E, dobrado um cabo surge o *Funchal*, centro de irradiação das excursões às belezas naturais da ilha.

O Funchal (diga-se sem que me batam pela sinceridade) é o que menos interesse tem na Madeira! Burgo velho, desalinhado, só tem de encantador o sorriso franco e hospitaleiro com que acolhe as caravanas infundáveis de turistas.

E porque é do turista que vive tem para os acolher alguns dos mais civilizados hotéis de Portugal.

Convém à Madeira, algumas dessas curiosidades locais que servem de atractivo para o turista: o carro de bois, sem rodas, ronceiro e inutil; os cestos, para a descida do Monte, tradicional transporte que é um pouco deprimente para quem vai dentro a ver o seu semelhante galopar a seu lado num esforço de besta de carga; e tem moderníssimos os automóveis, marcas americanas para trepar pelas encostas em contínua galopada e descer sempre engatados por causa das dúvidas.

O Monte é o espectáculo da Madeira mais ime-



MADEIRA — FUNCAL — Um aspecto parcial da cidade

Sem espírito reclamativo, mas apenas em homenagem à verdade, cabe aqui uma anotação ao *Reid's*, que a amabilidade de Mário de Freitas nos fez visitar, e onde o português duvida de si próprio ao reconhecer que está num hotel português.

O hotel propriamente dito, os seus terrassos, o seu amplo pavilhão para dança, os jardins, os diversos *courts de tennis*, a sua praia privativa servida por um elevador, a magnificência da sua mesa... tudo é afinal naturalíssimo numa estância de turismo de 1.^a categoria.

Mas o Monte Palace Hotel o Savoy e o Belmonte, este da empresa do elevador, tres são também esplendidos hotéis, onde a civisização não deixa nada escrito no livro das reclamações.

A piscina do Gorgulho, é obra moderna, também demonstrativa da actualidade desportiva e de espírito desempoeirado das gentes madeirenses.

diato e acessível a todo o passageiro em escala pelo Funchal; o sopé fica a dois passos do caes, do *Golden Gate* com seus cafés acolhedores e palheiros, e marinheiro, de funicular ou de automóvel, deslumbra pelo panorama recortados do porto, pela visão grandiosa que oferece... Um almôço no restaurant lá de cima, *Explanada*, é carícia dos deuses amigos.

Depois ha os arredores imediatos do Funchal. O pico de Barcelos, que para se atingir nos obriga a passar entre bananeiras, vinhas, quintas e herdades... num contacto imediato e comunicativo.

Machico, para o outro lado é um passeio que obriga a percorrer parte da ilha a nível baixo, perto da água...

Depois vem os passeios mais distantes. A ida ao Poiso, seguindo-se para o Santo da Serra, a visita às plantações e colónias agrícolas da junta, é volta que apanha diferentes aspectos da paisagem, da grandeza

fría da montanha às riquezas florestais e aos mimos de produção agrícola e hortícola. O passeio a Ribeiro Frio é de encantamento idílico; frescura de Sintra, percurso pela levada, sussurrante de água, até os *balcões*, e ali se debruça sobre o vale imenso que vai dar ao Norte da ilha, e de que se vê os primeiros casais altos pontos do casario!

Passeio à Encumiada, ponto central da ilha ao cimo da serra, onde se dividem as águas, e do qual se exergam os dois mares, do norte e do sul; essa estrada maravilhosa que da Ribeira Brava, parte entre montanhas ciclópicas, e sobe entre gargantas fantásticas, e sobe mais junto de penedios escarpados, deixando os últimos casais e as vinhas em socolcos, e sobe ainda em zig-zag, em cuva, e sobe mais e sobe sempre, para junto das nuvens, e junto dos ceus...

Ha quem siga para S. Vicente e ha quem regressse para repousar em Ribeira Brava; mas só o passeio dali até ao Funchal, passando ao Cabo mais a pique que conhecemos, o Cabo Gião, com passagem na clara e simpática Câmara de Lobos, encontrando pelo trajecto diversas culturas, região do vinho, região de bananeiras e outros frutos quentes, salpicado de capelinhas que lembram o norie de Portugal...

Ha ainda os grandes passeios, para dois dias e mais, as longas excursões próprias para o verdadeiro amador das belezas da natureza...

Mas... paremos o entusiasmo. Nem isto é um artigo recomendado para exalçar as estradas e os passeios da ilha, mas tão sómente as impressões de 13 dias de encantamento e surpresa!

As estradas! eis um assunto interessante só por si

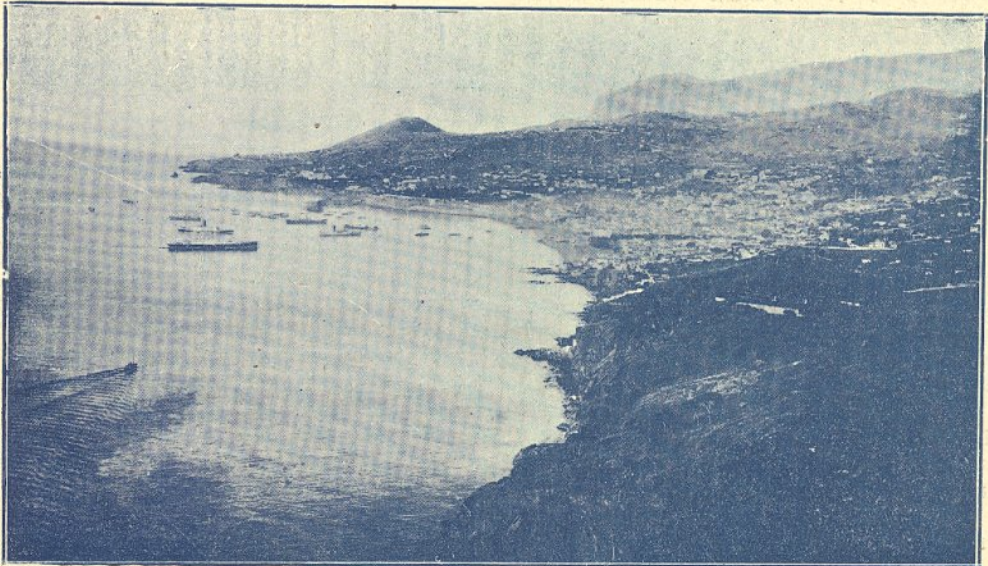
para tratar. O custo de 1 quilómetro de estrada aberta a dinamite, à beira de precipícios, com gigantes a amparar, e pedra rija e vulcânica a formar o leito, dá para alguns quilómetros de estrada no continente... As dificuldades aparecem a cada passo e só ha que elogiar a extensão de penetração que a rede de estrada vai tomando dia a dia.

Não quero aqui tratar dos pequenos deslumbramentos das visitas particulares a *farmes* e *cottages* ao gosto e comodidade ingleza, como por exemplo à vila Alpires de Mrs. Gaston, uma madeirense que estremece as belezas da sua terra e com o gosto e o conhecimento do lado prático da vida, que lhe vem da educação ingleza tomou possível a realização de tantas belezas... E a propósito viria fafar de algumas indústrias nascentes, como a dos *tapetes* que hoje se pode juntar já à tradicional e afamada indústria ou arte das rendas e bordados...

O lisboeta anda antónimo neste pequeno meio civilizado e rico, que é uma formosura natural estremada e acanhada pelos seus filhos. Não pode nem quer falar no vinho da Madeira, outra das maravilhas da ilha, e que será também um dos atrativos turísticos dos ingleses e americanos. Nem pode nem quer converter este artigo de impressões num estudo das condições económicas e financeiras da ilha, nem descritivo monocódico das belezas e riquezas não vistas...

Quere, isso sim, acordar um pouco os seus contemporâneos que uma indiferença enorme faz desprezar a ilha cubiçada do Atlântico pelas belezas fáceis duma ida a Salamanca ou Madrid!

A Madeira, creiam, ha-de ser sempre, por mais que leiam e imaginem, uma linda surpresa!



ILHA DA MADEIRA — Porto do Funchal

BIBLIOGRAFIA

OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

A Poesia tem tido sempre, e eternamente terá, missão sublime a cumprir, não só no vasto campo do Ideal humano, senão outro-sim no ubérrimo campo do Apostolado evangélico.

A Poesia, a verdadeira Poesia — tal como sempre a tenho considerado, aquilatado e laureado — é, como toda a verdadeira *Arte*, feita de *Sentimento* e de *Belesa*, que são da sua essência e escopo. E não ha Belesa sem *Verdade*, que é o fim da *Ciência*; e sem *Virtude*, *Bondade* e *Bem*, que são os objectivos da *Moral*; e sem pensamento, sentimento e acção de *Justiça* e de *Equidade*, que são os alvos do *Direito*.

— *Poesia*, que se não molde e funda nestes superiores Ideais é macula-los e corromper.

— É faltar á sua altíssima missão, divina e humana, doméstica e social, patriótica e humanitária.

— *Versificação* — que se não inspire e molde nestes supremos Ideais; e se rebaixe e avilte até á lealdade; até á mentira, á falsidade e ao erro; á maldade e ao vicio; á injustiça e á iniquidade — não é *Poesia*, na sua pristina pureza; na sua mais alta e profunda, mais pura e casta acepção.

— Deixará de ser o ócio bemdito, o maná celeste, que alimenta e vivifica; para ser a letaliériaga, que conspurca, corrompe, entoxica e mata.

Os livros de Poesia, que foram objectos dos meus três primeiros artigos desta *secção*, são — segundo estes meus conceito e critério, — modelares; como o é aquele que passo a apreciar.

* * *

— «Oliva Guerra — Serenidade — Lisboa 1933».

É a mais recente obra literária da inspirada Poetisa e brilhante Prosadora, já afirmada, laureada e consagrada nas seguintes obras de prosa erudita e castiça: — «Os grandes Mestres do Piano, 1918»; «Breviário do Pianista, 2.^a edição 1927»; «Ritmos, 2.^a edição, 1928»; e «Evocações, 1930»; e de versos, com estro e brilho: — «Espirituais, 1922»; «Encantamento, 3.^a edição, 1926»; e «O tapete encarnado, 1928».

Não é, porém, a sr.^a D. Oliva Guerra, tão só e exclusivamente, escritora preclara. É, simultaneamente, pianista exímia, musicógrafa erudita, notável crítica musical, conferencista e pedagoga, laureada e consagrada pelos Mestres mais competentes e autorizados.

Assim, o ilustre Maestro, professor, musicografo e crítico, sr. Luiz de Freitas Branco, no magnífico *Pré-fácio* da primeira obra da Autora — «Os grandes Mestres do Piano» — aventa os seguintes conceitos:

— «Quando mais tarde se fizer a história do movimento de renovação a que assistimos, e sobretudo da repercussão desse movimento no Conservatório, dois sintomas se oferecerão, ao investigador: as obras do malogrado António Fragoso e a conferencia da sr.^a D. Oliva Guerra».

«Poetisa de uma sensibilidade delicada, com a penetração aguda e bem feminina das coisas da alma, é também uma das mais bem dotadas pianistas da nova geração.

«Não se contentando com a prática da arte musical, quiz estudar e conhecer a fundo a história do instrumento a que se dedica, o instrumento por excellencia. Assim nasceu o presente estudo. Nêle encontramos referências, sempre acertadas e reveladoras de uma intensa cultura mental, aos grandes mestres do piano e ás suas principais obras. O traço que mais nos atraiu a atenção ao percorrer estas páginas de interessante e leve palestra foi o amor, a compreensão com que é tratada a moderníssima literatura do piano».

E demonstra-o, anotando que — em quanto que os melhores tratadistas estrangeiros, julgando ter dito a ultima palavra sobre o modernismo, parando, estacionários, em Liszt, Berlioz e um pouco em Wagner — D. Oliva Guerra trata «com interesse a grande renovação de Chopin e Liszt, e demorando-se com significativo carinho, na análise da obra de Debussy e Kavel».

E o grande Mestre de piano, genial Artista e preclaro Professor, que é José Viana da Mota, afirma — com toda a sua enorme autoridade, no prólogo da 2.^a obra da ilustre Escritora, «Breviário do Pianista» — o seguinte:

— «A autora, distinta pianista, poetisa, crítica musical, tem revelado, em numerosos artigos e conferencias, invulgares conhecimentos histórico-musicais e aptidões literárias. Agora aparece sob um novo aspecto: como pedagoga».

«Concluindo com brilhantismo o curso de piano sob a direcção do notavel professor Antonio Duarte da Costa Reis, foi minha discipula na aula de virtuosidade, onde mostrou uma fina compreensão da minha maneira de ensinar, e memória segura das indicações que dou aos meus discipulos.

«Nos artigos que formam o presente volume, soube resumir, em estilo claro e preciso, os principais pontos da moderna técnica do piano.

«É este livro, pois, de muita utilidade para rememorar o ensino do professor, e mesmo para auxiliar este nas suas lições».

Não se pôde dizer mais e melhor — e com mais competencia e autoridade inconcussas, — dos raros méritos da sr.^a D. Oliva Guerra.

Para não alongar mais este artigo, reservo, para o numero seguinte desta *Gazeta*, a minha apreciação do novo livro de versos da ilustre Poetisa.

HA QUARENTA ANOS ECOS & COMENTARIOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Setembro de 1895

Africa oriental

Caminho de ferro da Beira a Manica

Temos ha muitos dias sobre a mesa este livro, offerta do seu auctor, o distincto engenheiro sr. Renato Baptista. mas não temos, muito de propósito, querido fallar d'ell', porque, para se tratar de um trabalho d'esta importancia, é indispensavel apreciar-o por uma leitura demorada, leitura que as nossas occupações não nos tem permittido.

O sr. Renato Baptista descreve na sua obra as excursões e estudos a que procedeu quando, em 1891, foi mandado pelo governo estudar o caminho de ferro destinado a ligar a bahia do Pungue com a esphera da influencia britannica n'essa parte do interior da Africa.

Refere então o illustre engenheiro os trabalhos porque elle e os seus ajudantes passaram e o resultado dos estudos a que procedeu para o fim a que se destinava.

N'uma boa parte do seu livro o sr. Renato Baptista dá modesta e legitimamente a palavra dos diversos officiaes encarregados de diferentes partes do estudo. Depois d'isso, porém, o auctor, como verdadeiro conhecedor do assumpto, como competente director da missão, faz uma minuciosa analyse dos varios traçados, pronunciando-se pelo valle do Busi, cujas condições, para o estabelecimento da linha ferrea, o sr. Baptista acha muito preferiveis ás de outros traçados estudados.

Além d'este serviço, muito importante, o sr. Baptista prestou outros, de grande alcance, durante a sua estada em Africa, estudando as regiões atrevesadas sob os pontos de vista da sua historia, da sua ethnographia, da sua producção mineira, commercio, idioma, etc., estudos em que elle e os seus ajudantes, os tenentes Veiga da Cunha e Rodrigues Nogueira e o Alferes Pedro Alvares, foram incansaveis, percorrendo enorme extensão de terrenos, não se poupando a trabalhos arriscados nem trepidando ante as maiores difficuldades que foram corajosamente vencidas pelos quatro expedicionarios com a tenacidade de um querer imperioso.

A carta que acompanha o relatório do sr. Renato Baptista mostra bem quantas direcções a expedição tomou, que vastos traços deichou da sua passagem n'aquellas paragens, alguns tão repetidos e tão proximos, que mais parece tratar-se de um estudo de caminho de ferro em região européa do que de uma exploração africana, por caminhos inhospitos, pantanosos e selvagens muitas vezes.

SPEEDOIL

NA

G A Z O L I N A

REDUZ O CONSUMO
PROLONGA A VIDA DO MOTOR

Unicos concessionários no Norte do País:

MOTORAK

AGENCIA COMERCIAL DO NORTE, L.DA

167 — Rua do Bomjardim — 169 / PORTO

Por NICKLES

MISÉRIAS

COM essa miséria da chamada «volta a Portugal» em *biciclete alguns jornais tem-se prestado a escandalosas reportagens, mentindo descaradamente a propósito das recepções aos ciclistas e dos socorros, ou outros tratamentos prestados a todos esses rapazes que de olhos fechados, correm por esse país fora, procurando arruinar a saude como se houvesse dinheiro que a pague.*

A propósito do caso, vamos transcrever aqui um curto trecho de uma carta que pessoa amiga enviou a outra e que demonstra bem a falta de sinceridade e de caracter dos jornais, nos seus relatos:

Ontem fui convidado para ir a Vizeu assistir á chegada dos corredores. Saimos d'aqui ás 12 h. e mais da tarde e chegamos a Vizeu ás 4 horas e os primeiros corredores chegaram ás 6,10 h.

Andámos a passear pela cidade a beber umas cervejas, estava muita gente a ver a chegada dos corredores, mas não havia nenhum entusiasmo e os corredores foram para os duches e não havia ninguém que os orientasse. Quando nós estávamos sentados no Rocio, apparece o vencedor da prova com a mala ás costas e a bicyclete á mão. Ficámos tão indignados que fomos ao encontro dele e tirámos a mala das costas, pois não estava certo que depois duma prova daquella, ainda ter que fazer de galego. Arranjámos um rapaz para lhe trazer a mala e fomos beber cerveja com ele, é o Ezequiel Lino, porque nem os organizadores da prova nem o povo de Vizeu fizeram caso deles.

Se tu visses como os corredores chegaram a Vizeu, metiam do vinham arrebatados de todo, estão todos magrissimos !!!

Chega?...

Felizmente essa miséria terminou, sem honra para os ciclistas, para os jornais interessados no assunto e para o público que vai sempre no baião.

JORNALISMO NA MITRA

O jornalista Mário Domingues, que recentemente vem fazendo uma reportagem sobre o que se passa na Mitra tem-se descuidado em demasia com a sua propaganda fotografica a tal ponto que a própria capa do penúltimo número foi mal sucedida pois nota-se que o director do *Detective* pediu emprestado o picarete ao seu colega da direita sómente para tirar a fotografia ficando o colega do lado na mesma com as mãos a abanar.

Mário Domingues nem teve tempo de saborear o picarete que faz calos a quem trabalha na terra, como éle próprio dizia noutros tempos, e certamente se vai esquecendo dos *trucs* que se empregam a tempo e com decencia. Esses esquecimentos são sempre prejudiciais, pois haja em vista o do caso da Morgada da Aparicia.

CAMINHOS DE FERRO

Por motivo da feira anual de Messines-Alte, que se realiza nos dias 19 a 21 do corrente, a C. P. esta-belece um serviço de bilhetes de ida e volta, a preços muito reduzidos, entre Lisboa e as várias estações das linhas do Sul e Sueste, e aquela vila.

HOTEIS MODELOS

O nosso colega *Notícias Ilustrado*, dirigido e colaborado por gente nova e de visão moderna, entre as iniciativas e idéias que tem atirado para êste burgo amortecido e inerte, lançou agora a do *Hotel Modêlo*, exemplificação do que devia ser por essa provincia sem gôsto, a casa momentânea do turista.

As empresas de caminhos de ferro, não é indiferente o problema hoteleiro. Pelo contrário há companhias ferro-viárias que até são associadas ou interessadas em hotéis garantindo assim aos passageiros uma acomodação civilizada onde os recursos locais não permitiriam a demora de turistas.

E é natural. Não basta viajar. É preciso encontrar nos locais de repouso, junto aos sítios pitorescos, nas termas e nas praias, o hotel que nos dê, não o luxo, mas o conforto; não a atrapalhação das etiquetas, mas a simpatia duma estadia agradável e quasi familiar. Haja bons hotéis, ao alcance dos bolsos médios e da hygiene elementar e os caminhos de ferro transportarão para êsses locais mais gente que hoje hesita e se retrae ao pensar numa digressão de alguns dias, ante a incerteza do alojamento condigno e civilizado.

A idéia do *Hotel Modêlo* mesmo que, de futuro pouco resulte, tem pelo menos a vantagem de despertar o interêsse dos hoteleiros rotineiros, indiferentes ao progresso da estrada e ao desenvolvimento do turismo, às vezes ignorantes até da sua arte ou ciência. Serve ainda para dar um pouço de lição aos próprios viajantes, ou excessivamente exigentes ou pacientemente resignados com todo

o mau serviço, a má comida incaracterística, e os maus colchões clássicos de dureza proverbial!

A exposição do *Hotel Modêlo* resume-se por agora à apresentação de projectos para hotéis regionais, um para cada provincia, e será feita a sua exhibição em várias cidades, transportados num wagon pela C. P. que desta forma presta o seu concurso a tal iniciativa.

Mobiliário, decoração, pormenores de gôsto artístico e... só faltará também a exemplificação do que podia ser a cozinha regional ou portuguesa, inteligentemente adaptada para os turistas estrangeiros de estômago... cosmopolita.

Já por várias vezes se tem afirmado que os hotéis em Portugal são lastimáveis. Afora dois nomes de hoteleiros, consagrados, e três ou quatro edificios condignos tudo mais é século XIX e... mau.

O momento que passa, em que o turismo, quer externo, quer interno, vai tomando proporções de coisa de vulto e ocupando o lugar que lhe compete na economia nacional, é para aproveitar, congregando-se todos os esforços da indústria hoteleira, das estradas, dos caminhos de ferro, das empresas de excursões de forma a que não sejam esforços isolados e dispersos todas as manifestações que surgem expontâneas e inteligentemente concebidas.

ARMANDO FERREIRA.

O QUE TODOS DEVEM SABER

QUESTÃO DO VINHO

Vai ser publicado, pelo ministério da Agricultura, um novo decreto sobre a produção de vinhos, já regularizada pelo decreto 21.702, de 4 de Outubro de 1932.

Reconhecendo as condições climatéricas desfavoráveis em que se realizou a última colheita e ainda a quantidade apreciável de vinhos da colheita de 1931 que existe por consumir, o novo decreto determina que: até 30 de Novembro de 1933, serão excepcionalmente admitidos em todo o País as seguin es tolerâncias nas características a que se refere o artigo 4.º do decreto n.º 21.702: para todos os vinhos, que se destinem ao consumo interno, que se exportação, 0, 2 grammas por litro na acidez fixa, computada em ácido sulfúrico; para os vinhos de consumo interno, quando não engarrados, 2 grammas por litro no exacto acto sêco.

Serão arquivados todos os processos pendente que digam respeito a vinhos que satisfaçam às condições estabelecidas neste diploma.

QUESTÕES ECONÓMICAS E SOCIAIS

VERDADES E FANTASIAS CORRENTES

Pelo Eng.º PALMA DE VILHENA

LÁ do alto do Golgotha, Jesus Cristo terá dito à Humanidade inteira: *A Verdade indevisa, a Verdade limpa e absoluta, nunca a encontrarás.* A Verdade de hoje, será, pois, a mais formal realização duma utopia, que com facilidade e rapidamente, se transforma no êrro de amanhã.

Que nos fica então para a constituição das nossas afirmações positivas; para a contextura das leis fundamentais que presidem a toda a organização social? A relatividade e o mistério.

Entre os prazeres e as agruras da vida, o homem tem de guiar-se inalteravelmente, pela relação existente entre as suas necessidades, sempre crescentes e a multiplicidade dos meios indispensáveis para que as possa satisfazer.

A independência individual, que a cada um de nós tanto envaidece e acalenta as aspirações de superioridade do homem sobre o homem, sem que ela deixe de existir no seu fundamental valor, dilue-se, de facto, no movimento colectivo da sociedade organizada, deixando-nos, como triste e aparente verdade, a convicção de domínio absoluto, pela opinião, ou pela força, material ou moral, no meio em que exercemos a nossa actividade na condução da máquina social a que pertencemos.

É na relação entre todos os valores que concorrem para a possibilidade da vida em colectividade; é na combinações ou deslocação dos esforços empregados para a sua obstenção, que se verifica a existência económica de todas as nacionalidades.

Mas, que não nos envaideça a errada convicção de que tudo se deve exclusivamente à nossa acção de superintendência. As sociedades marcham invariavelmente e principalmente, à mercê das poderosas e dominantes influências das leis naturaes, e são elas, inva-

riavelmente também, as maiores determinantes do seu melhor ou pior destino.

As prolongadas estiagens, as epidemias, os ciclos, as inundações etc., sem que sejam obra do homem, quanta influência podem ter na notificação, mais ou menos profunda, da vida económica e social de qualquer País?

Como uma cadeia de elos, fortemente ligados, se manifestam, em função permanente, todos os factores que concorrem para o equilíbrio, ou desequilíbrio, da existência humana.

A mais sagaz e inteligente acção dirigente, consiste, porém, no sabedor, oportuno e metódico aproveitamento das energias desses factores, deixando cada um deles no lugar que lhe pertence, no seio das sociedades constituídas.

Dentro dessa norma, tudo será menos incerto e confuso; melhor se poderá concorrer para a desejada *organização*, que deve representar a base primeira, senão única, em que tem de assentar a possível prosperidade e bem-estar, a que todos os povos naturalmente aspiram, mantendo entre si, uma justa reciprocidade de cultura e interesses.

Não esqueçâmos, pois, que a vida da Humanidade, marcha pelo impulso das leis naturaes, as quaes, umas occultas outras não, provocam o movimento de dissolução, ou de avanços de prosperidade, dos povos que habitam a Terra.

Audaciosas, conquanto respeitáveis, são, portanto, todas as aspirações de lucta e vencida da força do Destino. Contrariada tantas vezes a vontade do homem por um sem número de fenomenos estranhos à sua acção, êle, como sêr creado que é, tem, fatalmente e necessariamente, de obedecer às leis da sua criação. Sómente os seres imperfeitos, pôdem ter uma natural e absoluta independência.

Dizer que é com a Liberdade, com o Direito e com a Verdade, que se luta victoriosamente contra o Destino, vencendo-o constitue apenas essa afirmação, um belo e brilhante *lugar-comum*, que até hoje e para sempre, não poderá ter realização possível.

O que é a Liberdade? O que é o Direito? O que é a Verdade? Como se definem, como existem, como se conciliam?

Massa de idealismos é essa, tão confusa e indefinida, que a Humanidade conduz às costas, sem saber o que leva?!

E, não será essa confusão, prenhe de antagónicas modalidades, a causa principal das ruinas do passado e da escura perspectiva do Presente?

FIGURAS DO PASSADO

V

JOSÉ DE ALMEIDA DE ÁVILA

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Nos meus precedentes artigos, sob esta epígrafe, algo disse acêrca do 1.º conde, 1.º marquês, e único Duque de Avila e de Bolama, e sobre o 2.º conde e 2.º marquês do mesmo título.

Venho hoje aqui, traçar, em rápida síntese, uma resenha desta illustre Família, e dizer quais os actuais legítimos representantes dêsses títulos nobiliárquicos.

*

Manuel José de Ávila, único irmão do Duque, foi casado com D. Maria Leonor de Almeida e Silva, e dela houve, além de quatro filhas, quatro filhos.

Tendo falecido o Duque sem descendência — pois que do seu matrimónio, em 1850 com D. Emilia Hegnaucer, filha de D. Segismundo Hegnaucer, de Viena d'Austria, nunca houve filhos, — sucedeu-lhe nos títulos de Conde e de Marquês, o seu sobrinho dilecto, do mesmo nome, António José de Ávila, filho mais velho daquêlê seu irmão.

Tendo falecido, também sem descendentes, o 2.º Conde e 2.º Marquês de Ávila e Bolama, pois não houvera filhos do seu consórcio, em 1884, com a illustre Senhora D. Leonor Maria de Assis Mascarenhas, filha do nobre general D. Carlos de Mascarenhas, e legitima representante da preclara Família Fronteira e Alorna; e tendo, outro-sim, falecido seu irmão 2.º José de Almeida de Ávila, sucedeu-lhe nos títulos, o filho dêste.

*

José de Almeida de Ávila, outro faialense illustre, nasceu na cidade da Horta, capital da Ilha do Faial, a 29 de Outubro de 1844; e faleceu em Lisboa a 30 de Outubro de 1902, precisamente no dia seguinte aquêlê em que perfazia 58 anos de idade,

Encetou a sua nobre e distinta carreira de marinha de guerra, ao serviço da armada real inglesa, onde se distinguuiu e adquiriu larga e profunda experiência da movimentada vida do mar.

Regressando, mais tarde, a Portugal, fêz os preciosos estudos e necessários exames de habilitação; sentou praça na marinha de guerra portuguesa em 31 de Dezembro de 1863, com 19 anos de idade, sendo promovido, sucessivamente, a 2.º tenente em 7 de Setembro de 1870, a 1.º tenente em 12 de Agosto de 1879, a capitão tenente em 19 de Janeiro de 1888, a capitão de fragata a 30 de Dezembro de 1890, e a capitão de mar e guerra em 28 de Março de 1901.

Foi comandante do vapor *Quelimane*, da canhoneira *Tamega* e da divisão naval de *Macau*.

Exerceu, sempre com distinção e brio, os cargos de governador dos distritos de Lourenço Marquês e de Quelimane, de governador civil da Horta, e de Chefe do departamento marítimo de Oeste.

Era comendador de Avis, cavaleiro da mesma ordem, e da do Salvador da Suécia.

Tinha a medalha de ouro da expedição aos Namaraes, e a medalha militar de prata da classe de bons serviços.

Foi notável a sua administração como governador dos distritos de Lourenço Marques e de Quelimane, promulgando várias medidas e diversas providencias de grande alcance e rasgada iniciativa.

Á sua superior competência se deve o notável projecto de farolisação das costas açorianas, que é considerado, pelos técnicos, trabalho de elevado mérito.

Foi casado, em primeiras nupcias, com a sr.ª D. Maria de Moura Lane, também natural da cidade da Horta, filha do illustre Consuló da Holanda na Ilha do Faial; Senhora interessantissima e da mais fina e aristocrática educação, que tive o prazer e a honra de pessoalmente conhecer naquela cidade, bem como seus dois irmãos, distinctos *sportmans*, e comerciantes, Guilherme e Daniel Moura Lane, que se vieram estabelecer em Lisboa e aqui faleceram, bem como a esposa dêste, sr.ª D. Hortence da Silva Lane, faialense vivendo ainda, felizmente, a digníssima esposa do primeiro, sr.ª D. Helena d'Arriaga Lane, musicógrafa e pianista exímia, irmã dilecta do meu velho e querido Amigo Dr. Guilherme d'Oliveira Arriaga, ambos faialenses. Não deixou filhos dêste consórcio.

Passou a 2.ªs nupcias, com D. Guilhermina Homem de Carvalho, natural de Macau, de quem houve um filho, o sr. Manuel de Carvalho d'Ávila, actual, único e legítimo representante daqueles titulares.

Passou a 3.ªs nupcias com a sr.ª D. Sofia de Vasconcelos d'Ávila, de quem houve dois filhos: o illustre capitão-aviador, sr. Jorge de Vasconcelos d'Ávila, casado com a sr.ª D. Irene Oliva d'Ávila; e a sr.ª D. Berta Vasconcelos d'Ávila Castelo Branco, casada com o sr. Adelino Ferrão de Castelo Branco.

*

O actual sr. Conde d'Ávila e Bolama, (Manuel de Carvalho d'Ávila) nasceu em Macau a 6 de junho de 1886; e é funcionário superior do Banco de Portugal.

É casado com a sr.ª D. Eugénia dos Santos d'Ávila, actual Condessa de d'Ávila e Bolama, senhora de esmerada educação, digníssima Esposa e exemplar Mãe. Dêste feliz matrimónio existe um filho, José de Almeida d'Ávila, futuro titular.

*

Os outros dois filhos do irmão do Duque, e irmãos do 2.º Marquês, foram: Eugénio d'Almeida d'Ávila, que faleceu capitão de fragata, no estado de casado e sem descendência; e Luis d'Almeida d'Ávila

CAMINHOS DE FERRO

D O

NORTE DE PORTUGAL

A Companhia do Norte de Portugal logo que teve conhecimento pelos jornais de 5 de Agosto, do decreto que ia sêr publicado para suspensão dos corpos gerentes e sua substituição por uma comissão administrativa e inquiridora, redigiu uma Ordem do dia dirigida ao seu pessoal, na qual restabelecia a verdade dos factos àcerca da sua situação.

Julgamos útil a sua publicação, embora tardia, para elucidação do público.

AOS SRS. CHEFES DE SERVIÇO
E DEMAIS PESSOAL

O Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, tendo tido conhecimento, pelos jornais de hoje, da Nota Officiosa

que faleceu tesoureiro da alfandega da Horta; e do seu casamento com a sr.^a D. Amélia Leal d'Avila, houve dois filhos: o distinto engenheiro civil sr. Jacinto Leal d'Avila, casado com a sr.^a D. Ludovina Mendes do Amaral d'Avila; e D. Isabel Leal d'Avila Castro Neves, casada com o sr. Dr. Castro Neves. D. Leonor d'Avila Amaral irmã do 2.^o Marquês, foi casado com Ernesto do Canto Amaral, comerciante, ambos já falecidos; existindo dêsts matrimónio um filho, o distinto engenheiro civil, sr. António d'Avila Amaral, casado com a sr.^a D. Mariana de Vasconcelos d'Avila Amaral.

*

De tudo que levo dito resalta, eloquente e luminoso, que todos os descendentes de Manuel José d'Avila, único irmão do Duque d'Avila e Bolama, têm sabido e podido enaltecer e honrar as queridas e sagradas memórias d'aqueles, satisfasendo, plena, nobre e religiosamente, a recomendação instante do Duque no seguinte conceito lapidar, e sua frase sacramental, que era, simultaneamente, salutar conselho e forte estímulo, endereçado áqueles que lhe agradeciam, penhorados, o terem obtido dêle eficaz enpenho e útil colocação. a saber: — «Agora, que já tem em que empregar a sua actividade, proceda como eu: trabalhe, constante e honradamente, porque assim, e só assim, elevando-se e enobrecendo-se a si, engrandecerá e nobilitará, ao mesmo passo, a sua *Família* e a *Pátria*».

É o pensamento conceituoso e profundo que, muito mais tarde, formularia Izabel Leseur nesta frase lapidar; «Toda a alma que se eleva, eleva o mundo».

e projecto de Decreto que o Governo se propõe publicar e que interessa à administração desta Companhia, vem, por êste meio, declarar ao seu pessoal que:

- 1.^o—Tem em dia o pagamento de todas as suas contribuições;
- 2.^o—Que tem pago pontualmente os cupões das suas obrigações, tendo mesmo adiantado a quota-parte que incmbe ao Estado satisfazer, pelo que se encontra desembolsada de algumas centenas de contos de que êste lhe é devedor;
- 3.^o—Que tem cumprido pontualmente os contratos celebrados com o Estado;
- 4.^o—Que tem executado as suas obras dentro dos prazos fixados nos respectivos contratos;
- 5.^o—Que nunca foi demandada em juizo por credito algum;
- 6.^o—Que nunca foi protestada letra alguma de seu aceite;
- 7.^o—Que foi já convocada uma Assembleia Geral extraordinária para apreciar uma proposta que lhe assegura o financiamento para a conclusão rápida das suas obras;
- 8.^o—Que tem negociações entabuladas para a venda das acções que possui em carteira;
- 9.^o—Que pode provar da forma mais indiscutível que o seu activo é muito superior ao seu passivo;
- 10.^o—Que, finalmente, a Companhia só esperava do Estado que êste cumprisse os seus contratos como ela os tem cumprido e a reembolsasse das importâncias que lhe deve.

Consciente do dever cumprido no momento de crise, através da qual esta Companhia procurou sempre bem servir os interesses dela e das regiões atravessadas pelas suas linhas, surpreendida pelas resoluções do Governo, sem que nunca fôsse chamada a justificar-se, confia mais uma vez, numa nunca desmentida leal colaboração do seu pessoal nesta ocasião tão grave.

Lisboa, 5 de Agosto de 1933.

O Vice-Presidente do Conselho
de Administração

(a) **Francisco de Melo Breyer**
Conde de Mafra

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada
Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadradinhos, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peça orçamentos e catalogos.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

BEJA

HOTEL ROCHA

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

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e

boa comida.

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÊRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :-: :-: Estação

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	17	15
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			RAPIDO	OMNIBUS	SUD LUXO	RAPIDO	OMNIBUS	OMNIBUS
					1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	
					A C	A D	A I	L	A G	
De Lisboa-R.										
2 55	1 80	1 10	k.	LISBOA-ROCIO	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15
4 25	3 05	2 00	6	ALCANTARA-TERRA	—	—	—	—	—	—
4 25	3 05	2 00	11	CAMPOLIDE	—	—	—	—	—	—
5 45	3 85	2 55	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02	—	18 15	21 30	22 27
6 55	4 65	3 00	17	OLIVAS	—	10 17	—	—	—	—
9 60	6 75	5 40	23	SACAVEM	—	—	—	—	—	—
11 20	7 80	6 10	23	POVOA	—	—	—	—	—	—
12 60	8 95	7 55	23	ALVERCA	—	—	—	—	—	—
14 20	10 00	8 50	37	ALHANDRA	—	—	—	—	—	—
16 50	11 55	7 50	43	VILA FRANCA	—	10 49	—	—	21 55	—
20 75	14 50	9 50	43	CANANHEIRA, ap.	—	—	—	—	—	—
25 40	16 35	10 70	54	CARREGADO	—	10 59	—	—	—	—
24 10	16 90	11 00	61	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	—	11 04	—	—	—	—
25 70	17 95	11 70	67	AZAMBUA	—	11 14	—	—	—	—
27 85	19 55	12 80	75	REGUENGO	—	11 24	—	—	—	—
31 05	21 75	14 10	81	SETIL	(C)	11 28	—	—	22 20	23 30
34 80	24 45	15 85	91	(P)	Tem v. restaurante	—	—	—	—	23 32
37 65	27 10	17 60	101	(C)	—	—	—	—	—	—
41 65	29 15	19 05	108	(P)	—	—	—	—	—	—
45 15	30 35	19 70	113	(C)	10 13	12 49	14 12	19 37	21 26	0 23
46 30	32 35	21 15	121	(P)	—	—	—	19 40	23 31	0 48
48 05	34 25	22 55	128	(C)	—	13 24	—	—	0 01	0 58
52 30	36 65	23 90	137	(P)	—	—	—	—	0 11	0 59
55 70	39 05	25 45	146	(C)	9 46	—	—	—	0 25	1 05
59 05	41 95	27 20	166	(P)	—	—	—	—	0 40	1 21
64 15	44 95	28 50	168	(C)	—	—	—	—	0 55	1 35
67 35	47 15	30 90	177	(P)	—	—	—	—	1 18	1 58
75 25	51 55	33 45	192	(C)	11 19	14 40	16 14	—	1 52	2 12
78 25	54 80	35 65	205	(P)	—	—	—	—	1 46	2 26
82 05	57 55	37 95	215	(C)	—	—	—	—	2 05	2 42
85 30	60 90	39 40	228	(P)	—	—	—	—	2 10	2 49
86 2	60 45	39 40	228	(C)	11 42	15 21	—	—	2 19	2 58
88 50	61 95	40 40	232	(P)	—	—	—	—	2 38	3 13
91 15	63 95	41 60	239	(C)	—	—	—	—	2 39	3 19
92 75	65 00	42 25	243	(P)	—	—	—	—	2 51	3 51
96 10	67 40	45 90	252	(C)	11 58	16 20	15 50	21 31	3 00	4 31
96 10	67 40	45 90	252	(P)	—	—	—	—	3 15	5 53
96 10	67 40	45 90	252	(C)	12 00	16 32	—	—	—	3 35
98 80	69 20	45 10	259	(P)	12 14	16 42	—	—	5 25	4 04
98 80	69 20	45 10	259	(C)	—	16 53	16 16	21 49	3 37	4 16
104 10	73 95	47 55	275	(P)	—	—	—	—	3 57	4 31
104 10	73 95	47 55	275	(C)	—	—	—	—	4 05	4 41
106 80	74 75	48 75	280	(P)	—	—	—	—	—	—
106 80	74 75	48 75	280	(C)	12 55	18 29	16 51	22 28	4 21	4 55
112 20	78 35	50 35	294	(P)	—	—	—	—	4 28	5 06
114 35	80 45	52 40	301	(C)	—	—	—	—	4 36	5 14
117 55	82 30	53 60	308	(P)	—	—	—	—	4 45	5 23
121 05	83 15	55 35	319	(C)	—	—	—	—	4 58	5 22
125 60	86 45	61 35	324	(P)	—	—	—	—	5 06	5 30
124 80	87 55	56 90	327	(C)	—	—	—	—	5 16	5 40
127 85	89 45	58 30	335	(P)	13 32	19 41	—	—	5 26	3 48
129 25	90 30	59 45	343	(C)	15 56	20 14	17 52	25 34	5 41	6 05
130 85	91 65	59 45	343	(P)	14 04	20 21	18 00	23 42	5 50	7 22
133 20	93 50	60 85	349	(C)	14 20	20 33	18 12	23 55	6 58	6 25
									6 52	6 36
									7 05	6 47
									7 10	6 55
									7 25	7 05
									7 50	7 30
									7 58	7 30
									—	7 50

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile. Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	18	52	54	56	8		
1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.			OMNIBUS	RAPIDO	SUB LUXO	RAPIDO	OMNIBUS		
					1.º 2.º 3.º	1.º 2.º cl.	A	1.º 2.º 3.º			
					A B	A K	A	A H			
			Do Porto	k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00
2 85	1 85	1 25			CAMPANHÁ	→	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21
5 70	5 05	2 55			VILA NOVA DE GAIA	→	9 19	8 56	12 05	18 26	22 37
5 90	4 55	2 90			VALADARES	→	9 28	—	—	—	22 46
8 60	6 15	4 15			GRANJA	→	9 45	—	—	—	22 55
10 00	7 50	4 90			ESPINHÓ (V. Vouga)	P	9 53	8 55	—	18 40	23 10
11 95	8 60	5 65			ESMORIZ	→	10 05	—	—	—	23 18
16 10	11 60	7 55			OVAR	→	10 27	9 11	—	—	23 56
18 85	13 40	8 35			AVANÇAL	→	10 48	—	—	—	25 52
21 15	15 00	9 85			ESTARREJA	→	10 51	—	—	—	0 06
26 85	18 90	12 50			CACIA, sp.	→	11 03	—	—	—	0 17
26 85	18 90	12 50			AVEIRO	(C)	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25
					(V. Vouga)	(P)	—	—	—	—	—
29 15	20 65	15 60			QUINTANS	→	11 34	—	—	—	0 51
34 45	24 40	15 90			ÓLEA, sp.	→	11 42	—	—	—	—
34 45	24 40	15 90			OLIVEIRA DO BARRIO	→	11 50	—	—	—	1 07
37 45	26 60	17 35			PARAIMO, sp.	→	11 56	—	—	—	—
37 45	26 60	17 35			MOGOFORES	→	12 04	—	—	—	1 18
41 00	28 95	18 85			CURIA, sp.	→	12 08	10 02	—	—	1 22
41 00	28 95	18 85			ÁGUIA, sp.	→	12 11	—	—	—	1 31
41 00	28 95	18 85			MEALHADA	→	12 18	—	—	—	1 37
42 45	30 00	20 55			PAMPILHOSA	(C)	12 24	10 12	13 17	19 58	—
					(Beira Alta)	(P)	—	—	—	—	—
45 10	21 80	20 75			SOUZELAS	→	12 49	—	—	—	2 02
47 75	35 65	22 05			COIMBRA-B	(C)	12 58	10 28	13 43	20 17	2 11
48 65	34 20	22 40			Coimbra	(C)	—	—	—	—	—
					(Lousã)	(P)	—	—	—	—	—
					COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	13 55	20 20	2 19
50 15	35 20	25 05			TAVEIRO	→	13 17	—	—	—	2 28
55 35	37 95	24 80			FORMOSELA	→	13 29	—	—	—	2 40
55 00	38 70	25 55			ALFARELOS	(C)	13 34	10 46	—	—	2 45
67 65	47 40	29 30			Figueira da Foz	(P)	—	—	—	—	3 06
60 00	42 20	27 55			V. Nova D'Arcos, sp.	→	14 15	—	—	—	3 16
60 00	42 20	27 55			SOURÉ	→	14 24	—	—	—	3 39
66 15	46 50	30 30			POMBAL	→	14 46	11 16	—	—	3 54
69 20	48 70	31 75			VERMOIL	→	14 58	—	—	—	—
73 75	1 80	33 85			LITREM, sp.	→	15 09	—	—	—	4 21
73 75	51 80	3 85			ALBERGARIA	→	15 27	11 45	—	—	4 56
77 90	54 80	35 70			CANARIAS	→	15 41	—	—	—	—
81 40	57 20	37 35			CEISSA-QUEM, sp.	→	15 49	—	—	—	4 51
81 40	57 20	37 35			CHÃO DE MACAS	→	15 57	—	—	—	5 01
84 80	53 50	38 90			PALMOS	→	16 08	—	—	—	5 09
87 65	61 40	40 95			LAMAROSA	(E)	16 16	—	—	—	—
89 45	65 35	41 30			(Tomar)	(E)	—	—	—	—	—
					ENTRONCAMENTO	(C)	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24
92 10	64 65	42 20			(Leste B. Baixa)	(P)	—	—	—	—	—
95 10	66 85	43 50			TORRES NOVAS	→	17 05	—	—	—	—
98 85	69 45	44 25			MATO DE MIRANDA	→	17 14	—	—	—	—
					VALE DE FIGUEIRA	→	17 30	—	—	—	—
102 40	71 55	46 50			SANTAREM	→	17 44	12 55	—	—	6 11
105 40	75 90	48 25			VALE DE SANTAREM	→	17 57	—	—	—	—
107 65	75 55	49 35			SANT'ANNA-CARTAXO	→	18 06	—	—	—	—
109 15	76 60	50 00			SETIL	(C)	18 12	—	—	—	6 30
					(V. Novas)	(P)	—	—	—	—	—
109 95	77 20	50 30			REQUENGO	→	18 25	—	—	—	—
115 00	79 25	51 75			AZAMBUJA	→	18 38	—	—	—	—
					VILA NOVA DA RAINHA, sp.	→	18 45	—	—	—	—
116 70	81 95	53 40			CARREGADO	→	18 51	—	—	—	—
					CASTANHEIRA, sp.	→	18 54	—	—	—	—
119 05	83 55	54 50			VILA FRANCA	→	19 05	—	—	—	—
120 95	84 90	55 40			ALMENDRA	→	—	—	—	—	—
122 55	85 95	56 05			ALVERCA	→	—	—	—	—	—
124 00	87 00	56 80			POVOA	→	—	—	—	—	—
127 15	89 20	58 15			SACAVEM	→	—	—	—	—	—
128 20	90 05	58 70			OLIVAS	→	—	—	—	—	—
129 00	90 50	59 00			DRAGO DE PRATA	→	19 42	—	—	—	7 35
132 00	92 70	60 45			ENTRE-CAMPOS, sp.	→	20 04	13 50	—	—	7 44
135 20	92 70	60 45			CAMPOLIDE	→	—	—	—	—	7 54
151 60	92 45	60 25			LISBOA-P	→	—	—	—	—	—
153 20	95 50	60 85			LISBOA-ROCIO	(C)	20 10	14 10	16 50	23 57	3 00



EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO
 SEGUROS MARITIMOS
 SEGUROS DE CAUÇÕES
 SEGUROS DE AUTÓMOVEIS
 SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
 SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
 SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
 SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
 SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
 SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SEDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portugueza, Africa Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GÓMES	5471 "		

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 "	CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

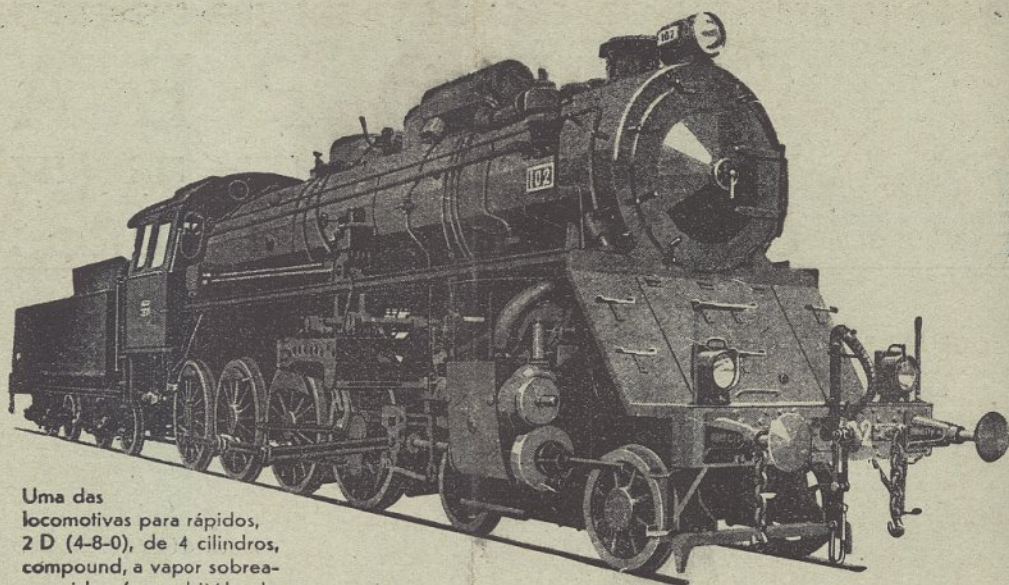
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St. Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburg, 11 — ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaures — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Illorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA