

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

REVISTA QUINZENAL
 Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

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, galvanisadas e pintadas. As mais
 perfeitas e mais acreditadas 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

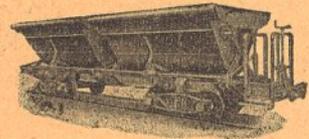
MATERIAL KRUPP

para LINHAS DECAUVILLE

Material fixo: CARRIS em todos os pesos e perfis, ECLISES e PARAFUSOS, PLACAS de fixação, TRAVESSAS metálicas, AGULHAS e CROXIMAS com comprimentos, raios e bitolas desejadas, PLACAS GIRATORIAS de todos os feitios, etc.



Material rolante: LOCOMOTIVAS a vapor ou a motores, LOCOMOTORAS, WAGONETAS e CARROS para todos os materiais, a transportar, EIXOS, RODADOS, RODAS, CHUMACEIRAS das mais diversas execuções, etc.



PEÇAM ORÇAMENTOS E CATALOGOS A

AGENCIA KRUPP, Cadell & Weltzien, Limitada

LISBOA, Rua de S. Paulo, N.º 117-121

Telegramas: KRUPPAGENT
Telefone: 23638



COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	3965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	3315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GOMES	5471 "		

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

Vapores de carga

CUBANGO	3300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 "	CONGO	5080 "

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

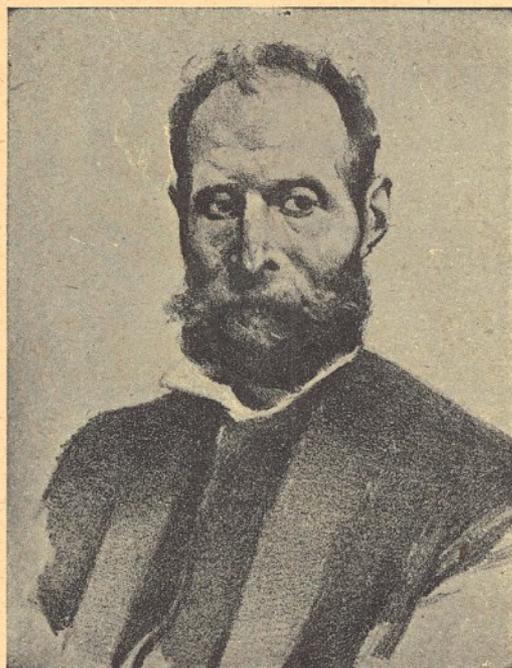
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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. II - 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 Jaurès - 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: Liorente & Von Jess Ltd.; Garcia Oloqui, 19



ANTERO DO QUENTAL

Passou mais um aniversário sobre a morte do desditoso poeta açoreano, uma das mais belas glórias do Genio Luzitano

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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O:

A nossa gravura de página: Antero do Quental. — Bocage e a passagem do 166.º aniversário do seu nascimento, pelo DR. JEREMIAS DA SILVA. — As passagens de nível nas linhas ferreas, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Turismo Luso-Espanhol, por A. de MELLO E NIZA. — «Noticias de Évora». — Comp.ª dos C.ºs de Ferro de Benguela. — As iniciativas da C. P., por A. FIGUEIREDO DE ALMEIDA. — Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide. — Questões económicas, pelo Eng.º Agr.º FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Viagens e transportes. — Imprensa. — O Desemprego por CARLOS MENDES DA COSTA. — Setúbal, por I. de M. — A revolução russa é obra da alta finança, pelo REPORTER FANTASMA. — Assembléa da C. P. — Obras Publicas, por JOSÉ DE ESAGUY. — Lisboa há 70 anos, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — A grande Exposição Industrial Portuguesa. — Caminho de ferro. Comodidades, Excursões e propaganda, por ATAC. Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ecos & Comentarios, por SABEL. — A' tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber. A Revista «A Gu-rra». — Caminho de Ferro de Tete. — Ferreira Gomes. — Esta é a Cronica que escreveu D. Armando Ferreira tripulante na 1.ª Nave da X.ª Armada Portuguesa partida com rumo desconhecido para o Oriente em 3 de Setembro de mil novecentos e trinta e dois da era de Cristo e 1.ª da era das descobertas. — Linhas e-trangeiras. — Figuras do dia. — Engenheiro Miguel Bacelar. —
:-: :-: :-: Os nossos mortos :-: :-: :-:

1932

ANO XLV

16 DE SETEMBRO

NUMERO 1074

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑHA () 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 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

BOCAGE E A PASSAGEM DO 166.º ANI-
VERSARIO DO SEU NASCIMENTO

Pelo DR. JEREMIAS DA SILVA

FAZ amanhã precisamente 166 anos que em Setubal nasceu Manuel Maria Barbosa du Bocage, no reinado de D. José I; filho de José Lino Soares de Barbosa e de D. Mariana Joaquina Lestof du Bocage, de origem francesa.

Aos 14 anos, assentou praça em Setubal como cadete, aos 17 anos passou do exército para a armada como guarda marinha, vindo residir para Lisboa. Aos 20 anos, é de novo reintegrado no exército e parte para a India com o posto de tenente.

A nau de viagem aporta ao Rio de Janeiro, onde o poeta se demora algum tempo, tornando em Abril de 1786 a embarcar, chegando finalmente a Gôa em Outubro do mesmo ano.

Em 1789 sendo tenente da guarnição de praça de Damão, deserta em companhia doutro oficial, indo dar a Macau onde sofre inclemencias por causa duma tal aventura.

Valeram-lhe dois homens; Lazaro da Silva Ferreira, Governador de Macau, que o não pronunciou por desertor, e o negociante Joaquim Pereira de Almeida que o recebeu e agasalhou.

Em Agosto de 1790 regressa a Lisboa, quasi ao mesmo tempo que os ecos da revolução francesa, cujas ideias o seduzem.

Em 1791 é admitido socio da Nova Arcadia com o nome de Elmano Sadino, ao fim de 2 anos zanga-se com os seus consocios começando uma aturada polemica, em que se jogam as mais acerbas satiras e os epigramas mais frisantes.

Em 1797 escreve a «Pavorosa ilusão da eternidade» que o leva ao carcere. Morre finalmente em 1805, depois de 5 anos de sofrimento.

Eis pois em curtas linhas, a vida de Bocage, poeta dos mais illustres dos fins do seculo XVII.

E' sobejamente conhecido de todos os portugueses desde o mais inedito ao mais boçal, dos nossos lapuzes das charnecas e baldios.

Pois apesar de ser o mais popular dos poetas portugueses, é ao mesmo tempo o mais conhecido e desconhecido de todos.

Poeta duma compleição artistica formidavel, enorme nos sonetos e muito grande em todos os generos a que se dedicou, teve a infelicidade de viver numa epoca em que os poetas e os mendigos de profissão se igualavam.

Se Bocage tivesse vivido hoje, que formidavel não seria a sua obra.

Perante este poeta de caracter azedo e revoltado, todos os que trabalham nas letras teem o dever de se curvar.

E' a esse genero irracivel e indómito que os homens de letras da actualidade, devem a consideração que hoje lhe dispensa a Sociedade.

E' dele o primeiro grito de revolta contra a subservencia dos poetas de então, vivendo numa epoca em que dedicar um soneto equivalia a estender a mão, Bocage revolta se e não transigiu.

Sempre que era preciso curvar a espinha, este formidavel caracter quebrava mas não torcia. No entanto pedia esmola. E' verdade, pediu esmola, mas sem transigir, pedia esmola protestando, revoltando-se.

Pediu esmola, de chapéu na cabeça, e espinha direita, mendigou como um grande de Espanha.

Aceitava a esmola não como um favor, mas como uma obrigação da Sociedade pôdre, em que viveu e que sempre escapelisou.

Por isso lhe chamavam ingrato, por isso o perseguiram. Abençoada essa ingratidão, foi ela o primeiro passo para a libertação dos homens de letras.

AS PASSAGENS DE NIVEL NAS LINHAS FERREAS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

O atravessamento das estradas pelos caminhos de ferro e vice-versa tem suscitado numerosos problemas de construção, exploração e policiamento dessas vias de comunicação.

O ideal seria torna-las independentes de modo que o atravessamento se fizesse nas passagens superiores ou inferiores de preferencia ás chamadas passagens de nível que impõem sujeições á viação ordinária e exigem nos caminhos de ferro vigilancia e sinalisação especial.

Nas grandes linhas de circulação intensa só muito excepcionalmente são admissiveis as passagens de nível. Como na maioria dos cassos as estradas precederam as linhas ferreas, ou tem que se construir desvios de estrada obra quasi sempre dispendiosa ou agravam consideravelmente o custo das linhas ferreas para chegar á mesma supressão de atravessamentos de nível.

Se se trata porem de linhas secundarias, em atravessamentos é aceitavel na maioria dos casos. Para o evitar agrava-se muito o custo de construcções

quer se modifique a vasante da via ferrea, quer se desvie a estrada.

Entre nós um critério estreito e influenciado pelas preocupações do automobilismo tem exagerado a fobia das passagens de nível e encarecido alem do rasoavel o custo, orçado ou realiado, dos caminhos de ferro, muito alem do que exigia a importancia de qualquer das duas vias de comunicação.

Nos ultimos congressos, de caminhos de ferro em Roma, Londres e Madrid o problema foi cuidadosamente estudado, aceitando-se resolutamente as passagens de nível nas linhas secundarias, e dispensando as guardas, salvo em pontos de excepcional melindre.

No proximo congresso do Cairo serão discutidos varios relatorios, já publicados no respectivo Boletim, e cujos topicos importa expôr. O tema formulado é o seguinte:

Protecção das passagens de nível, tendo em conta o desenvolvimento moderno da circulação nas estradas.

O relatorio n.º 1 respeitante á America, Gran-Bretanha, e seus dominios e colonias, China e Japão é da autoria de Mr. Newlands engenheiro inglez da London Midland and Scottish Railway. O n.º 2 refere-se a todos os outros paizes, salvo os acima enumerados e o Egipto, Belgica, Espanha França, Italia Países Baixos, Portugal e colonias, Dinamarca, Finlândia, Luxemburgo, Noruega, Suecia e Suissa. Falta pois o n.º 3 que será talvez o mais interessante pelo numero de países que abrange.

Examinemos entretanto os dois que já temos á nossa disposição.

O relatorio n.º 1 divide as estradas atravessadas de nível em dois grupos: as publicas e privadas, ocupando-se apenas das primeiras.

A passagem de nível restringe, como é obvio, a liberdade de circulação na estrada. Quando os veiculos tinham pequenas velocidades eram menos de ponderar essas restrições que para os automoveis, cuja perda de tempo representa em muito maiores proporções a de percurso. Os veiculos de grande velocidade devem pois aproximar-se das passagens muito mais cautelosamente que outrora.

Das 55 respostas de varias empresas recebidas pelo relatorio consta a existencia do seguinte numero de passagens de nível:

Estradas	Grandes linhas			Ramaes			Diversas	Total
	Via unica	Via dupla	Mais de duas vias	Via unica	Via dupla	Mais de duas vias		
1.ª classe	5.217	1.778	592	2.865	259	25	1.822	10.366
2.ª »	7.277	2.708	556	5.736	500	51	4.170	20.778
Diversas	9.052	3.475	652	9.284	1.127	59	52.895	76.522
	19.546	7.961	1.580	17.885	1.686	115	58.985	107.666
Percentagem do total .	18,2	7,4	1,5	16,7	1,5	—	54,7	—

Vejamos como se repartem por paizes essas 107.766 passagens de nivel:

America	11.072	4 960	1.409	9 059	341	43	14 330	41.214
Gran-Bretanha e Irlanda	353	1.947	135	2.659	1.258	67	171	6.570
Domínios e colonias inglesas	7.641	525	36	6.056	34	3	31.418	45.713
China	287	484	—	81	53	—	1.965	2.870
Japão	137	5	—	30	—	—	10.611	10.781
Egito e Soldão	76	42	—	—	—	—	400	518
Totales	19.546	7.961	1.590	17.885	1.686	113	58.895	107.666

A classificação das estradas não obedece a um criterio uniforme nos diferentes países. Nuns, como na Inglaterra, a base é a importancia dos centros ligados, noutros a densidade do trafego da estrada, noutros como no Canadá e ainda, como no Japão, o numero relativo dos comboios que as atravessam.

Quanto ao numero de accidentes, a estatistica inglesa regista as mortes e ferimentos. Dos seus resultados conclue-se que o perigo das passagens não progride.

De 1925 a 1929 inclusivé houve 0,09 pessoas mortas e 0,14 feridas por 10.000 veículos automoveis, cujo numero era 1.537.349 em 1925 contra 2.139.975 em 1929. Em 1930, com 2.230.104 veículos matriculados, houve 11 mortos e 24 feridos, ou respectivamente 0,05 e 0,10 por 10.000 veículos.

Em 1930 houve 23 accidentes, 19 dos quaes em passagens com barreiras e 4 sem barreiras. Em 1929 houvera 30 e 4. Desde 1930 averiguou-se que 4 são resultado de infracções regulamentares do pessoal ferroviario e 19 de imprudencia do publico. Ocorreram 7 com peões, dandõ logar a 6 mortes e 1 ferimento, e os 16 restantes com 5 mortes e 12 ferimentos deram-se com veículos automoveis.

Em regra as companhias não participam ao Governo os accidentes que não resultam de colisões com os comboios.

Da estatistica resulta que é morta anualmente 1 pessoa por cada 500 passagens e ferida 1 por cada 230.

Nos Estados Unidos, de 1917 a 1929 inclusive, o numero de veículos automoveis mais que quintuplicou. O numero de mortos e feridos por 10.000 veículos foi respectivamente 2,17 e 6,02 em 1917 e 0,64 e 1,96 em 1930, o que representa diminuição de 70 %.

É interessante o seguinte quadro dos meios de protecção:

Modos de protecção	1925	1926	1927
Barreiras	6.386	6.170	5.957
Guardas	7.935	7.765	7.554
Sinaes	12.964	15 992	15.213
Avisadores fixos	202.548	202.620	205 817
Total	229.633	230.547	232.541
Não protegidas	4.068	4.611	5.742
Total geral	233 701	235.158	238.283
Aumento		1.457	1.125

O numero de mortos desceu de 2.206 em 1925 a 2.020 em 1930, o de feridos de 6.555 a 5.517 e o de accidentes de 5.452 a 4.798 apesar do enorme incremento da circulação nas estradas, pois o numero de veículos automoveis matriculados subiu nesse periodo de 19.954.357 a 26.523.779.

Vê-se que de 233.701 passagens, teem só avisadores fixos 202.348, não sendo guardadas, nem tendo barreiras a maior parte delas.

No Canadá os metodos de protecção assemham-se muito aos dos Estados Unidos. Em 5 anos, de 1924 a 1928 inclusivé, houve 1.476 accidentes, que deram logar a 571 mortes e 1.946 ferimentos, o que dá a media anual de 114 e 389.

Em 1929 havia 2.568 passagens protegidas e 28.771 não protegidas.

No Canadá foram mortas 1294 pessoas em todos os accidentes de automoveis, das quais apenas 102, ou 8 %, se deram em passagens de nivel. Havia 1.195.594 veículos matriculados.

Em 31 de Dezembro de 1929 havia 4.921 passagens de nivel urbanas, 1338 das quais eram protegidas e 26.418 rurais, sendo protegidas apenas 1.230.

Os accidentes por passagem de nivel foram em 1931, 0, 44 na Nova Zelandia, 0,6 na Australia, 0,01 na India.

Desses diversos dados estatisticos se conclue que ao passo que o numero de veículos automoveis cresceu rapidamente, diminuiu o numero de accidentes nas passagens, o que denota respeito progressivo dos regulamentos e aumento de sinalização das estradas.

* * *

Depois da analise da estatistica dos accidentes Mr. *Newlands* dá conta da legislação em vigor acerca da construção e serviço das passagens de nivel.

Em Inglaterra vigoram as regras compiladas em 1928. Figuram nelas varias prescrições sobre a disposição das cancelas e respectiva sinalização.

Nas passagens dos caminhos de ferro económicos impõe-se no caminho de ferro a redução da velocidade e sinal que prescreve toque de apito. Na estrada põem-se de cada lado a 45^m sinais avisadores da proximidade da passagem.

(Continua no próximo número).

TURISMO LUSO - ESPANHOL

Por A. DE MELLO E NIZA

DESCONHECIAMOS ainda, ao escrever no ultimo numero desta Revista uma breve nota sobre as relações officiais do turismo luso-espanhol, que uma comissão espanhola se dirigia a Portugal para estudar as possibilidades de aproveitamento das posições geograficas dos dois paizes em beneficio comum.

A referida comissão, que se fez transportar num esplendido *Pullman-car*, semelhante aos das carreiras Madrid-San Sebastian, era constituída pelo deputado catalão D. Juan Estelrich, fazendo parte da minoria da Comissão parlamentar de turismo, Eduardo Bermudez Reyna e España do Touring Club de Espanha, Herrera, director da Associated Press e Montero, redactor de «La Libertad».

A iniciativa deste inquerito cabe ao Touring Club de Espanha, associação integrada numa das diversas internacionais de turismo, a *Alliance International du Tourisme*, a que pertence igualmente o recém-formado Centro Portuguez de Turismo, creado pelo nosso Automovel Club de Portugal.

Sem caracter estritamente official, a comissão espanhola — da qual nenhum representante da entidade official do turismo de Espanha fazia parte — teria vindo realizar conferencias com entidades e associações particulares interessadas no turismo portuguez para a preparação das bases de um intercambio de serviços de turismo de que tirassem proveito os dois paizes.

Regosijamo-nos com a visita daquelas distintas individualidades, pela manifestação de actividade que representa num assunto que deve merecer a atenção de Portugal pelas consequências praticas que advirão de uma intelligente e bem compreendida colaboração.

Efectivamente, a proximidade dos dois paizes, a exuberancia dos seus motivos de turismo, a facilidade mutua de comprehensão dos seus idiomas, a situação privilegiada do pórtio de Lisboa, cais da Europa. Para os sul-americanos, a obrigatoria passagem pirenaica para a Europa setentrional (terrestre — entende-se) são motivos de sobra para que, vencidas as deficiencias de organização e estabelecida uma *entente* entre os dois paizes peninsulares, deixem o alheamento em que teem vivido.

O turismo é uma industria de paz, que prolifera tanto mais quanto as condições internas dos paizes, activa e passivamente, tornem possível o atractivo das viagens.

Portugal entrou definitivamente na sua era de ressurgimento. As suas manifestações de actividade politica, economica, social e artistica, superam o longo periodo de estagnação produzido pela inversão de valores do atomismo individualista.

A reorganisação financeira, os melhoramentos publicos, a paz publica, a elevada concepção do direito publico que orienta as suas fundamentais reformas, restituiram-lhe o prestigio internacional de povo organizado e consciente da sua finalidade historica.

O exito retumbante alcançado em certamens internacionais, especialmente na Exposição Colonial de Paris, conjugado com a alta espiritualidade e resultados palpaveis da sua actual administração publica, revelaram-nos ao mundo como um dos paizes que vão na vanguarda do pensamento que ha-de realizar a reconstrução do abalado edificio da civilisação occidental.

Isto dá-nos margem para, no campo das realizações praticas, considerarmos os problemas do turismo com uma largueza de vistas e com uma segurança que correspondam ás largas possibilidades de que dispomos.

O Governó portuguez, pela sua organização official de turismo, não deixará de coordenar as relações internacionais do turismo, desenvolvendo e animando iniciativas e pondo ao seu dispór os seus instrumentos diplomaticos ou representativos.

O turismo é uma mercadoria internacional a que não se aplicam criterios de nacionalismos economicos. Exige um entendimento e uma colaboração das organizações dos diferentes paizes.

Entre Portugal e Espanha impõe-se, pelas razões apontadas, uma estreita colaboração, sendo necessario que se prosiga nas negociações anteriormente encetadas e em virtude das quais existia já em Portugal uma delegação do *Patronato Nacional del Turismo*, que o Governó espanhol delicadamente confiou a um portuguez, o distinto advogado, Dr. Alvaro dos Reis Torgal. Os assuntos do Patronato, na parte referente a Portugal estiveram a cargo de um verdadeiro amigo de Portugal, o Marquez de Quintanar. A acção dessa delegação sofreu interrupção com a mudança de regime em Espanha.

A ansia juvenil de realizações dos novos elementos da Espanha não deve esquecer os antecedentes e, sem prejuizo da acção que cabe aos institutos particulares de turismo dos dois paizes, nas regras usuais das relações internacionais encontrará o meio de alcançar os sympathicos objectivos que visa.

A comissão espanhola, que esteve no Estoril, teve da direcção da Sociedade de Propaganda da Costa do Sol um acolhimento cativante, tendo-lhe sido oferecido pela mesma Sociedade um banquete a que assistiu o Sr. Embaixador de Espanha e representantes do Governó portuguez e de outras entidades e jornalistas, entre os quais um representante desta *Revista*. Nos discursos proferidos salientou-se a breve alocução do Sr. Eng. Branco Cabral, referindo-se á realização pratica de turismo constituída pelas viagens que a C. P. tem organizado, com os seus comboios-misterio, levando a Espanha algumas centenas de portuguezes.

“NOTICIAS DE EVORA”

Entrou no 33.º aniversário o nosso colega «Noticias de Evora», importante diário regionalista da manhã, dirigido pelo nosso presado amigo Carlos Pinto Pedrosa.

Ao brilhante jornal, que marcou o seu lugar em destaque na imprensa portugueza, as nossas sinceras felicitações com um abraço ao seu director.

Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Para substituição do Sr. Estevão da Cunha Pimentel no lugar de Administrador por parte do Governó, nesta Companhia, foi nomeado o coronel de cavalaria Sr. Fernando Mousinho de Albuquerque.

AS INICIATIVAS DA C. P.

O NONO COMBOIO MISTÉRIO

Por A. FIGUEIREDO D'ALMEIDA

COM a lotação completa, sae da *gare* do Rocio o nono comboio mistério. Mistério meio desvendado. O aviso aos excursionistas de se prevenirem com abafos, deixara antever o rumo à Serra da Estrela, o que se fez pela linha da Beira Baixa.

Passado o Entroncamento, surge magestoso nas suas harmoniosas linhas, o Castelo de Almourol e seguindo o curso do Tejo, atinge-se as Portas do Rodão. Apoz curta paragem em Castelo Branco e retomada a marcha do comboio, chega-se finalmente á Covilhã. Ha foguetes e vivas.

Os visitantes instalam-se em camionetas e a caravana marcha para a cidade. Visita-se a importante Fabrica da Empresa Transformadora de Lãs, seguindo depois por um trajecto de encanto para Manteigas.

Entusiastica recepção. Musica, mais foguetorio, palmas e vivas. Sobe-se ao «Poço do Inferno» onde é servido um lanche. Discursa o sr. dr. Manuel Lucas Saraiva, da Camara de Manteigas. Sauda os excursionistas, conta as belezas da serra da Estrela, louva a C. P. pela sua iniciativa, o que provoca uma quente manifestação à mesma Companhia e ao seu delegado sr. Frederico Silva, ali presente.

Ha outros discursos pelos srs. drs. Manuel Maximo e Rodrigues de Carvalho, das Comissões de Iniciativa e Turismo, de Manteigas e Covilhã, respectivamente.

O nosso colega de *O Seculo*, sr. Matos Sequeira, brilhantemente, agradece os brindes.

No meio da maior animação, começa o regresso à Covilhã, feito pelo mesmo trajecto. E ao entardecer, a serra está linda. Há aspectos estupendos.

Outra vez n'aquella cidade, são os visitantes recebidos na Camara Municipal, dando-lhes as boas vindas o vogal da Comissão administrativa sr. dr. Gomes de Oliveira, a que responde tambem o nosso colega sr. Matos Sequeira.

O jantar é servido ao ar livre no Club União; a isso se prestou admiravelmente aquella noite, que estava muito calma.

Passa muito da meia noite e subindo novamente para as camionetas, são os turistas transportados à «Nave de Santo António» onde se pernoita, em baracas de Campanha.

Ao passar nas «Penhas da Saude» e apesar da hora pouco propicia, (quási duas) muita gente ali reunida, manifesta ruidosamente o seu entusiasmo.

Estralejam muitos foguetes. Estoiram morteiros.

Desce-se a pé a «Nave da Areia» até à de «Santo António». O espectáculo é soberbo. Do Alto do Cantaro Raso, são lançados foguetes de lágrimas que iluminam e coloram as penedias de tons extravagantes.

O eco dos morteiros têm repercursões de trovão na imensidade quieta da Serra. E belo! Unico.

Amanheceu. Alguns turistas, bem poucos por signal, sobem resolutamente o «Espinhaço de Cão», avançam até ao «Malhão da Estrela», o ponto mais alto de Portugal (2000^m) a meio caminho dos Cantaros, desistem alguns, só conseguindo o seu objectivo uns 6 ou 8, dos quaes dois são nossos colegas da Imprensa, de Lisboa.

Os restantes excursionistas, espalham-se pela «Nave de Santo António», «Penhas da Saude», «Nave da Areia». Outros chegam ao «Poio dos Judeus».

A's 14, realisa-se o almoço nos salões do Club União, da Covilhã, que decorreu animadissimo.

Acompanhados de João Alves da Siiva e de outros membros da Comissão de Iniciativa, que foram inexcusáveis de atenções para os seus hospedes, deixaram os excursionistas a linda cidade em direcção a Alpedrinha. Passeio lindo. Ali a população, em massa, aguardava a chegada da caravana produzindo-se manifestações. A terra foi visitada com minucia: Igrejas, hospital, asilo etc. Na igreja parochial há uma exposição de antigos e ricos paramentos e mais objectos do culto.

Os visitantes são acarinhados e envolvidos em atenções, sendo-lhes oferecidos vinhos e fructos deliciosos.

Ao embarque, na estação, renovam-se as manifestações, agitam-se com frenesi, lenços e chapéus, iniciando o nono combóio mistério o seu regresso à Capital, onde chegou cêrca da uma hora.

~~Escol~~

GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO DE CAMPOLIDE

E' inaugurada oficialmente depois de amanhã, pelas 15 horas a Caixa Escolar desta benemérita Instituição

E' depois de amanhã que pelas 15 horas é inaugurada oficialmente a Caixa Escolar do Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, interessante organização constituída e organizada por um grupo de rapazes que bastas provas tem dado da sua interessante iniciativa e desenvolvimento.

Para solenizar este acto foram convidadas várias entidades em destaque no meio ferroviario português.

QUESTÕES ECONÓMICAS

A HORA QUE PASSA
JÁ TANGEM OS SINOS DE TIBÃES?

Pelo Eng.º Agr.º FRANCISCO PALMA DE VILHENA

OUVEM-SE de muito perto já, os sinos de Tibães. Esse grande e ostentoso edificio de moralidade, architectado e construido pela consciencia universal, encontra-se, por toda a parte, com os madeiramentos corroídos pelos vermes destruidores que nele tem aberto galerias, mais ou menos profundas, inutilizadoras da sua normal resistencia.

E o *fasquio* que serviu à construcção das sociedades paradas perante a civilisação moderna, já quasi totalmente destruido pouco alimento oferece aos parasitas que o devoraram, dando os restos inertes e mortos aos saprofitas que ficam.

O carrilhão de Tibães, toca agora com sons simultaneamente plangentes e revoltantes, o *de profundis* dessa moralidade que a consciencia duns fez e que a inconsciencia doutros desfez.

Exibe-se, ao mesmo tempo, a aposeóse da trafficancia e do crime, resultante invariavel da ignorancia conduzida pela errada noção da natureza humana que pretende destruir o que essa natureza criou e deixou imutavel para o decorrer dos seculos sem fim: a familia, a propriedade, o amôr e essa lei eterna da reciprocidade humana que firmou para sempre as relações de interesses entre os habitantes do mundo inteiro.

As moralidades de critica nacional, numa complexidade de orientações diversas, produzem-se e chocam-se com uma fertilidade e violencias assombrosas.

A imprensa, espelho fiel que reflete as opiniões de todas as origens e formas, traz à supuração os mais singulares delictos que vão cada dia saindo à luz do dia, provenientes da colaboração dos que mal comprehendem a politica com a grande legião dos homens *d'affaires*, mais ou menos audaciosos e formidavelmente egoistas.

Simultaneos são, porém, a impunidade havida e o indeferentismo geral. O crime de hoje é esquecido amanhã e, de vertigem em vertigem, marcham os delinquentes para a conquista de maiores fortunas,

com absoluto desprezo pelos interesses colectivos, pela dignidade e pela honradez pessoais.

E os sinos de Tibães, tocam uma nova area consequente duma outra imoralidade ou dum novo crime. Mas as ondas sonoras vão se disseminando no tempo e a vertigem da inconsciencia intensifica-se na terra e no espaço.

E que pensarás e dirás tu, leitor honesto, que vais acumulando em sofrimento, o que outros dissipam em atrocidades, vilanias e infamias?

* * *

A luz morticia e quasi apagada do indiferentismo geral, carece de avivar-se numa irradiação que dê vida e fôrça aos que gemem e sofrem.

O pezadelo da descrença tem de dissipar-se de vez. A confiança publica tem de crear-se novamente. A conducção desse cirio luminoso e alegre que esclarece o caminho da moralidade e da grandeza humana tem de ser dirigido pela Liberdade.

Mas, não é essa Liberdade relativa que abra os braços à autoridade e ao direito, amparados pela fôrça. É a Liberdade que a consciencia universal gerou e formou e que não pôde pedir auxilio, ou amparo, à fôrça, porque a sua propria origem e natureza a impõe no seu poder dominante e absoluto.

A Liberdade que assim pôde ser concebida, é a razão do homem. Quem não tem razão, não tem Liberdade, E a razão tem a formula absoluta. A Liberdade relativa não é a Liberdade; é o arbitro regulado. A Liberdade regulamentada não é Liberdade é regulamentação; assim como a Liberdade talerada, não é a Liberdade mas sim a tolerancia e como a Liberdade penal, não é Liberdade, mas sim a lei.

E donde partem as cauzas da imoralidade e dos crimes da actualidade, como de sempre? Da ignorancia, da miseria, da barbarie em que vamos vivendo.

Promova-se, pois, a lucta insistente contra esses factores determinantes da nossa desgraça.

Que o único grito de guerra seja a favor da civilisação, pois só ella formará e fortificará a moral, difinirá a justiça e purificará a razão.

E lá do alto do Gollgotta, Jesus Cristo crucificado para redimir a humanidade, continuará rogando a Deus, que, pela sua bondade e omnipotencia, illumine o coração portuguez com uma consciencia tão clara e viva, como brilhante e bela é a luz da lampada que se põe num santuário.

Postes em cimento armado para rédes electricas, semaphoros e telefone.

300 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

Viagens e transportes

Vale do Vouga Desde o passado mês de Agosto foram introduzidas no Cartaz Horario em vigor as seguintes alterações:—Comboio 37 Parte de Espinho-P. ás 1-00, chegando a Oliveira de Azemeis ás 2-19—Comboio 23—Parte de Espinho-P ás 2-55, chegando a Sarnada ás 5-09. Comboio n.º 3—Parte de Espinho-P. ás 12-23, chegando a Couto de Cucujães ás 13-21. Comboio 51—parte de Espinho-P. ás 18-11, chegando a Albergaria-a-Nova ás 19-56.

O comboio n.º 21 não se efectua aos domingos, enquanto se efectuar o n.º 23 e o comboio n.º 35 não se efectua aos domingos sendo substituído pelo comboio n.º 37, nos meses de Agosto e Setembro, que se efectua ás segundas-feiras.

Comp.ª Portuguesa A condição 1.ª do artigo 1.º Alterações de tarifas da Tarifa de Excursões em grupo pelos comboios ordinarios passa a ter a seguinte redacção:—Cada grupo a transportar pode ser constituído por qualquer numero de passageiros viajando no mesmo comboio numa só classe ou em classes diferentes, contanto que se subordine ao pagamento do minimo de cobrança correspondente.

Quando se tratar de excursões promovidas por Sociedades desportivas legalmente constituídas, considerando-se incluídas as corporações de bombeiros quando estes viajem uniformizados, cada grupo terá de ser constituído por cinco passageiros, pelo menos.

O § unico da condição 3.ª da Tarifa especial interna n.º 17 passa a ser o seguinte:—Excepcionalmente, quando a viagem seja iniciada depois do dia 15 de Julho, o praso de validade considera-se prorrogado até 15 de Outubro.

Tambem a alfarroba, a cal comum em pedra ou em pó, para usos agricolas, acondicionada ou não, á consignação de fabricas de adubos ou sindicatos agricolas, palha de trigo prensada e palha não designada, prensada, passaram a ocupar na classificação geral novas tabelas, mais favoraveis, conforme os interessados poderão verificar consultando o 2.º aditamento á respectiva tarifa, que se encontra afixado nos lugares do costume e as estações facultam para consulta.

Transporte de cadeiras e macas de doentes O *Diario do Governo* publicou um decreto determinando que no artigo 21.º da tarifa geral para transporte em grande e pequena velocidade, em caminhos de ferro, sejam incluídos no numero de objectos que podem

ser transportados como bagagens as cadeiras de rodas ou carrinhos análogos com ou sem motor, vulgarmente utilizados para condução de pessoas aleijadas ou invalidas, quando despachadas em presença de bilhetes adquiridos para essas pessoas viajarem nas carruagens.

Foi tambem determinado que a rubrica «biciclos não automoveis seja substituída pela «biciclos com ou sem motor».

Beira Alta Enquanto permanecer a crise **Transporte de Cascaria vazia (Taras)** vinicola que se atravessa no actual momento, e para evitar o retraimento na compra de vinhos na região da Beira Alta, esta Companhia resolveu aplicar, desde 1 de Setembro de 1932, e até Aviso em contrario, o multiplicador 6 ás remessas constituídas por cascaria vazia (taras) destinada ao transporte de vinho ou aguardente, nas seguintes condições:

- 1.ª— Com a declaração do expediente da remessa de vinho ou aguardente, deve apresentar-se a carta de porte da remessa dos cascos vazios, momento este em que se restituirá a diferença entre este multiplicador e o 11 que está em vigor para este genero de transportes;
- 2.ª— O numero de cascos da remessa em vazio deverá ser igual ou inferior ao da remessa em cheio;
- 3.ª— O intervalo entre a data da remessa em vazio e o da expedição da remessa em cheio não deverá ser superior a 30 dias;
- 4.ª— O expedidor da remessa em vazio deverá figurar como consignatario da remessa em cheio.

Á Companhia reserva-se o direito de tornar sem efeito esta concessão, logo que melhorem as condições do comercio de vinhos mediante a simples publicação de um Aviso ao Publico nesse sentido, com antecedencia não inferior a 15 dias.

IMPRESSA

«O FERROVIÁRIO»

Entrou no 20.º ano da sua publicação esta folha, que é orgão do Sindicato do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A «Gazeta dos Caminhos de ferro» envia-lhe os seus melhores votos de muitas prosperidades e longa vida.

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

O DESEMPREGO

Por CARLOS MENDES DA COSTA

DEU a imprensa diaria noticia de um mapa fornecido ao Governo e que publicamos, sobre o resultado do movimento do desemprego em 31 de Março de 1932 e desde 1 de Abril a 31 de Julho de 1932.

Muito interessante, apresenta entre a primeira e a ultima data, uma diminuição notavel, pois que de 40.134 desempregados existentes em 31 de Março de 1932 existiam em 31 de Julho ultimo 26.392.

Apesar de quasi sempre as estatisticas andarem um pouco fóra da verdade, podemos por este estudo avaliar que de facto o desemprego diminuiu em todo o paiz, excepto em Lisboa e Porto, onde aumentou. Nos districtos de Portalegre, Evora e Beja a redução foi grande, naturalmente e em parte derivada pelos bons e notaveis esforços dos respectivos governadores civis que, á soluçõo do problema dedicaram a melhor das suas boas vontades.

O exemplo dado por estes dignos funcionarios do Paiz, deveria ser seguido em especial nos districtos de Lisboa e Porto, onde muito há a fazer. No mesmo mapa verificámos tambem que os

sem trabalho nas Ilhas Adjacentes, são em percentagem minima e que com um pouco de inteligencia se poderá resolver este pequeno problema.

Oxalá que todos estes numeros sejam indicio do fim da crise geral que nos tem atacado, e que bem depressa deixem de existir na nossa terra os lares sem pão.

Um dos grandes aspectos da crise e que bastante contribue para o mal estar economico, é sem daviada o que atinge a lavoura nacional, riqueza desvalorizada actualmente. Se se analizar a sua situação, vemos que o produtor tem os celeiros e adegas cheias, não podendo vender as colheitas, porque o seu preço alem de não ser remunerado é ruinoso. Daí o lavrador não tentar produzir melhor e restringir os trabalhos de campo, o que necessariamente deixa de colocar muita gente.

E como estes factos se encadeiam uns nos outros, o lavrador não recebe, não recebendo não dá trabalho, o trabalhador não consome afectando o commerciante; este não vendendo não adquire productos da industria e esta por ultimo não produzindo, dispensa os operarios.

A agravar a crise existe ainda a exiguidade dos salarios e ordenados em geral, o que tambem limita a quem trabalha, o poder de aquisição.

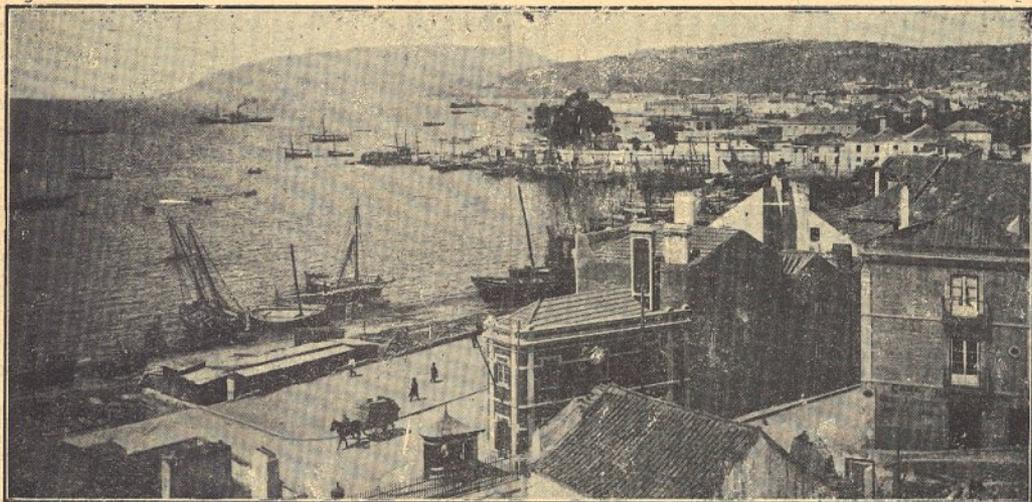
Isto são factos constatados contra os quais não há leis economicas. Nós os apontamos e quem de direito os estude dando-lhes rapida soluçõo.

Mapa indicando o resultado do movimento do desemprego de 31 de Março de 1932 e desde 1 de Abril a 31 de Julho de 1932

DISTRITOS	Existencia em 31 de Março	Abril		Ficam existindo	Maio			Junho			Julho		
		Mais	Menos		Mais	Menos	Ficam existindo	Mais	Menos	Ficam existindo	Mais	Menos	Ficam existindo
Aveiro	1.509	5		1.514	18	4	1.525	50	5	1.556	35	604	786
Beja	6.071			6.071	10	160	5.921		45	5.876		4.240	1.656
Braga	952	14		946	50	3	993	64	13	1.044	55	274	1.308
Bragança	155			155			155			155	1	153	5
Castelo Branco	1.651			1.651			1.651	2	628	1.025		779	246
Coimbra	901	1		902	2		904	7		911	174	213	872
Evora	4.418	1		4.419	51		4.430	62		4.532		2.928	1.604
Faro	2.639	1		2.640	2		2.642	2	25	2.619	7	644	1.932
Guarda	540			540			540			740		192	148
Leiria	1.009			1.009	7	2	1.014	1	18	977		754	245
Lisboa	6.201	25		6.224	45		6.269	572		6.841		404	6.437
Portalegre	2.824	27	20	2.831	25	35	2.821	5	4	2.820		2.045	789
Porto	6.395	557		6.752	429		7.159	601	9	7.751	406	601	7.656
Santarem	1.197	4		1.201	5		1.234	21		1.225	8	714	519
Seubal	2.551	12		2.565			2.565	1		2.564		867	1.697
Viaia do Castelo	554	57		591	7		598	6		604		353	271
Vila Real	4.0			420			420	1		421		371	50
Vizeu	567	1		568	7		575	9		584	1	420	165
Total	40.134	485	20	40.597	654	244	41.007	1.382	745	41.644	1.184	16.456	26.392

Ilhas Adjacentes

Angra do Heroismo	45			45			45			45			
Funchal	21	755		774	3		777	16		793			
Horta	150	10		160		1	159	2	2	159			
Ponta Delgada	24	1		25			25			25			
Total	240	764		1.004	5	1	1.063	18	2	1.022			



VISTA DO FORTO E CIDADE

S E T U B A L

A LINDA CIDADE DO SADO, QUE ESTÁ ATRAVESSANDO
UMA GRANDE CRISE, NÃO DEIXA DE MARCAR
COMO UMA GRANDE REGIÃO DE TURISMO

(Do nosso enviado especial)

A linda cidade do Sado não fáz, este ano, os tradicionais festejos em homenagem ao glorioso poeta Bocage. E' com magoa que fazemos esta solene afirmação. A fim de analisarmos, de visu quaes as condições económicas de Setubal a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* enviou áquela uberrima e progressiva terra um seu enviado especial. E o que êste verificou entristeceu-o grandemente: comércio e industria paralisados; a pesca reduzidissima. Miséria por todo o lado.

E é por êste facto, bem de ponderar, que não se realizam os festejos a Bocage. Resume se a homenagem a uma simples sessão solene comemorativa do aniversário do nascimento do grande vate, no Asilo que tem o seu nome.

* * *

Setubal é de facto, sob o ponto de vista industrial, a terceira cidade do país, abrangendo na sua acção os mais variados e importantes aspectos do labor extrativo e transformador.

Alem das industrias da pesca e das conservas de peixe mereceu especial referencia a grande fábrica

de superfosfatos montada em 1927 por uma companhia belga e a indústria do afamado sal de Setubal, que foi outrora tão florescente naquela região e que é ainda susceptível de voltar a desenvolver-se.

* * *

A característica especial da pesca reflete-se sobre todos os aspectos da vida citadina, incluindo o seu aspecto psicológico. Quando a pesca e o labôr das fábricas se faz em pleno, o bom humor sai do porto, dos barcos, das armações, das fábricas, de envolta com os mil ruidos, com o fervilhar, com a azafama de milhares de pessoas em produtiva actividade, satisfeitas com o presente, confiantes no futuro.

Mas, quando não há pesca a miséria alastra por toda a cidade. E' como acima aludimos, o que neste momento se verifica. Um pavor de crise.

E' ver os barcos regressarem leves, com as velas adejando desalento. Os pescadores põem pé na praia de sobrecenho carregado, de olhar vago, de andar pesado, de busto curvado, como se sobre ele trouxessem o peso dum anatema, e emudecem nas fábricas as m'l vozes do labôr industrial. E vem

o mau humor — e este escuréce a cidade! Comerciantes e industriais andam apreensivos e nesta apreensão vêmos nós a mais característica revelação da consciencia da cidade, da sua organização e da sua psychologia.

O que há que vêr em Setubal?

Indiquêmos primeiro as excursões aos arredores da cidade, que são riquissimos em grandeza, em beleza, em encanto. Apesar de em Portugal serem muitas as regiões privilegiadas pela natureza com locais encantadores, podemos dizer, sem exagero, que Setubal ocupa neste conjunto de belezas um dos primeiros lugares.

Os passeios que especialmente se recomendam são os seguintes:

ALBARQUEL—É uma pequena praia da qual se disfruta a linda vista do rio. A fortaleza de Albarquel está construida à beira do Sado, no sopé da Serra onde está o castelo de S. Filipe e principiou a edificar-se, por ordem de D. João IV, em 1643, concluindo-se as obras no reinado de seu filho D. Pedro II.

COMENDA—Bonita praia a dois terços do caminho do Outão.

OUTÃO—Uma magnifica estrada conduz à velha torre S. Tiago do Outão, cuja construção foi iniciada, ahi por 1390, por ordem de D. João I e ampliada nos reinados de D. Manuel e de D. Sebastião, tendo tambem D. João IV mandado aqui fazer importantes obras de defeza. E' da tradição que neste sítio existiu, no tempo dos romanos, um templo dedicado a Neptuno, sendo certo que, ao abrirem-se os alicerces para as obras ordenadas por



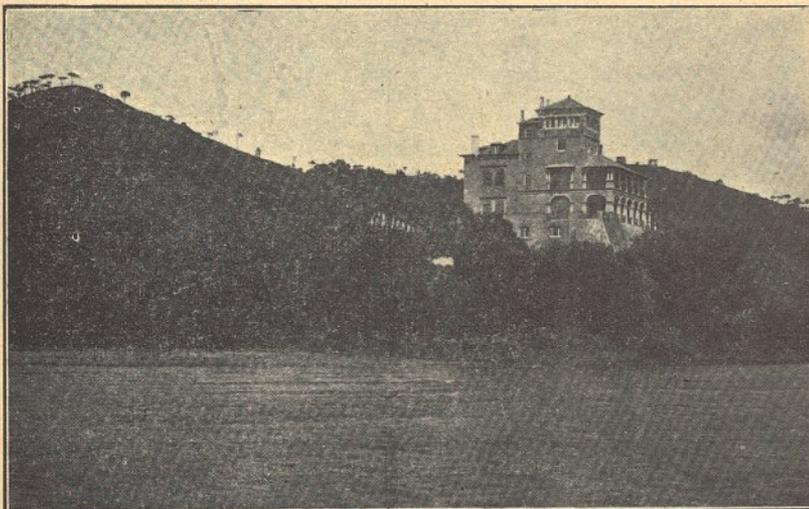
SETUBAL - MONUMENTO A BOCAGE

D. João IV, se encontraram uma estátua mutilada de Neptuno e algumas moedas de Julio Cesar, Augusto e Tíberio. Actualmente está lá

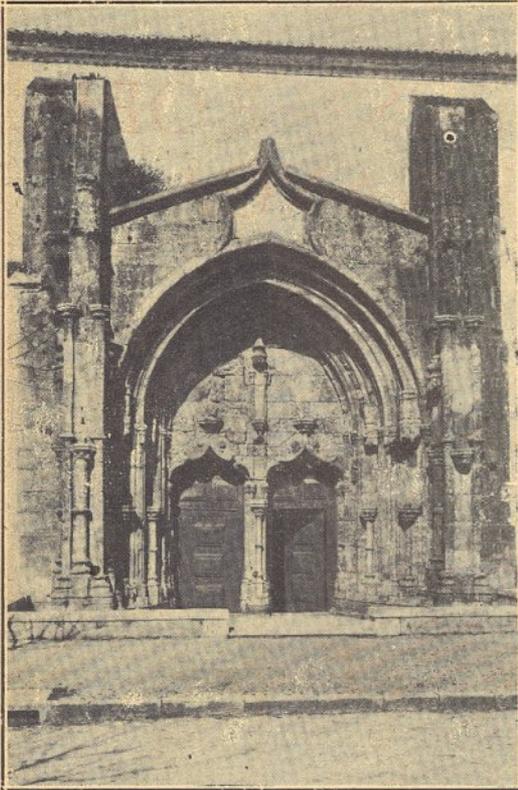
instalado um esplendido sanatório para tratamento de doenças osseas.

TROIA--Atravessando-se o rio, de gazolina, em poucos minutos, chega-se à Troia, e d'onde se disfruta a linda vista da cidade e dos rochedos da margem direita.

CASTELO DE S. FILIPE—Este castelo, que nos proporciona uma vista esplendida, foi mandado construir por Filipe II pelo risco e sob a direção do architecto italiano Filipe Terzo. As obras concluíram-se em 1600. O castelo serviu



SETUBAL - PALACIO DA COMENDA



SETUBAL — PÓRTICO DA IGREJA DE JESUS

de prisão do Estado algumas vezes, entre elas por ocasião das tentativas de regicídio contra D. João II e contra D. José.

A PONTE DE SANTA CATARINA e os CONVENTOS DOS CAPUCHOS E S. PAULO são pontos que merecem também ser visitados.

Mas, de entre todos os locais dos arredores de Setúbal que podem ser indicados aos excursionistas, como dignos de serem visitados, é justo destacar

A ARRABIDA — Quem há que não conheça, pelo menos pelas descrições de pessoas que de lá regressam encantadas, essa famosa e impressionante *Arrabida*, a *Arrabdá* dos arabes, o *Promontorio barbarico* dos romanos que se ergue a 640 metros sobre o nível do mar e que estendem os seus 35

quilómetros de beleza, de poesia, de misticismo, desde o termo de Setúbal até ao cabo Espichel?

Sobe-se a serra e, a cada metro que se sobe, vão os olhos descortinando um maior, um mais amplo cenário de maravilha.

Chega-se a meio dela e, quando se nos depara o convento dos capuchos franciscanos, dos pobres *arrabidos*, fundado em 1522 por Frei Martinho de Santa Maria, filho do conde castelhano de Santo Estevão del Puerto, envolve-nos uma tão forte, tão penetrante atmosfera mística, que nos dá vontade de ficar ali, como se ali houveramos chegado, trajados de burel, os pés descalços sangrando, numa ascensão de penitencia.

* * *

Temos seguidamente as visitas ao imponente templo da *Nossa Senhora da Graça*; ao convento de *Jesus*; à igreja dos frades carmelitas *Nossa Senhora d'Anunciada*; à capela que pertenceu ao mosteiro das freiras dominicanas *S. João*; à capela de Bonfim, muito curiosa e da devoção dos marítimos; ao templo moderno de *S. Sebastião*; aos *Paços do Conselho*; ao *Paço do Duque*; ao convento de S. Francisco, construído no século XV e reedificado no século XVIII; aos conventos de *Brancales* e dos Capuchos; à estatua do Bocage, singelo mas gracioso, e que foi inaugurado solenemente em 21 de Dezembro de 1871, 65.º aniversário da morte do Poeta; ao *Campo do Bonfim*, etc, etc.

A lista é interminável.

* * *

Justo é aqui prestarmos homenagem ao sr. dr. Paulo Borba, provedor da Misericórdia, que é a alma da assistência. O ilustre açoreano merece esta referência especial, como um exemplo vivo de quanto podem a intelligencia e bondade quando aliada a uma actividade enorme e a uma vontade de ferro. — I. da M.



SETUBAL PRAÇA DO BOCAGE

MISTERIOS INTERNACIONAIS

A REVOLUÇÃO RUSSA É OBRA DA ALTA FINANÇA

DOIS ARTIGOS DO COTY QUE PROVAM UMA VERDADE — OS BANCOS AMERICANOS — AS «ALTAS» ORDENS E AS «BAIXAS» MAÇONARIAS...

PARA nós, europeus, o melhor ensinamento da verdade que são as teorias claras da contra-revolução, existem nas campanhas sucessivas de François Coty, no «*L'ami du Peuple*» contra os tenebrosos e escuros manejos da finança internacional judaica.

Eis, um desses artigos, onde se apontam as influencias dos americanos na propaganda do comunismo em todo o mundo.

A OBRA OCULTA DOS JUDEUS DA RUSSIA E... DO MUNDO INTEIRO

William H. Taft parecia ser o único presidente dos Estados Unidos, eleito sem o concurso do Banco Kuhn, Loeb & C.^a e previamente designado por ele para desempenhar uma missão. Devia essa boa fortuna aos laços de estreita amizade que o ligavam ao seu predecessor, Teodoro Roosevelt, que impoz, de certo modo a sua candidatura.

Mas, se o presidente Taft não foi eleito pela força misteriosa que governa a seu salante a republica mais poderosa do mundo, não estava nas suas mãos, subtrair-se no decurso da sua presidencia, ás injunções que essa força entendia dirigir-lhe. E não levou muito tempo a sentir isso.

Vejamos em que ocasião o Banco Kuhn, Loeb & C.^a entrou em conflito com o presidente Taft.

A legislação da Russia imperial agrupava a população semita em determinado numero de governos fronteiriços, onde se encontrava já instalada desde o tempo da conquista russa. Desta maneira, os judeus da Polonia e da Lituania, tolerados nas regiões onde estavam estabelecidos desde tempos antigos, não podiam fixar-se em território puramente russo, em Moscow ou em Nijni-Novgorod, por exemplo.

Esta proibição, frequentemente violada na prática, tinha por fim impedir a difusão das ideas subversivas, a que os judeus tem sido propensos através dos tempos. As violações parciais do regulamento, que se davam de vez em quando não traziam grandes consequencias. As autoridades fechavam os olhos ás viagens com fins comerciais.

Mas, a um judeu russo de Varsovia, por exemplo, suspeito de se entregar a propaganda revolucionaria no interior da Russia propriamente dita, era mais facil ser preso e recon-

duzi-lo à sua residencia anterior, onde lhe era proibido fixar residencia...

* * *

A partir do último quartel do seculo XIX, os judeus russos, para iludir essa lei aborrecida e instalarem-se em qualquer ponto da Russia à sua escolha, empregaram um processo complicado, mas engenhoso que os eximia, de certo modo, à autoridade do governo imperial.

Para isso, faziam uma viagem aos Estados Unidos, durante a qual alcançavam a naturalidade americana e regressavam, depois, tranquilamente, ao imperio dos Tsars, não como judeus russos, mas como cidadãos americanos.

Os tratados existentes entre os dois Estados, garantiam aos seus nacionais a equivalencia e a reciprocidade de direitos: os consules americanos colocavam sob a sua protecção os novos *yankees* e não consentiam que fossem incomodados pela policia.

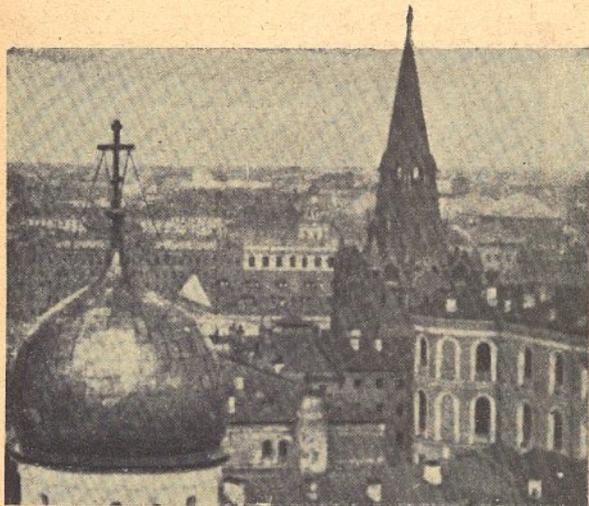
Como era de prever, o processo foi sobretudo empregado pelos judeus revolucionarios que tinham excelentes razões para colocar sob a protecção da bandeira americana a sua propaganda seditiosa. Compreender-se-á a importancia do caso, sabendo-se que, nessa epoca, em dez *nihilistas* russos, sete eram judeus.

Depois da guerra russo-japonesa, o governo imperial teve que pôr termo a essas praticas, que tornavam intangivel a maior parte dos agentes insurreccionais ocupados em combater á bomba e a pynhal—já sabemos com que sangrenta eficacia. Resolveu então, que os judeus russos, quer fossem ou não a Nova Lorque, quer se tornassem ou não cidadãos americanos, não poderiam em caso nenhum, estabelecerem-se na Russia, fora dos distritos fronteiriços internacionais. Seguiram-se bastantes expulsões e recusas de admissão, apesar dos passaportes concedidos na America.

Os agentes consulares americanos fizeram um protesto pro-forma, porque quasi todos eles não deixavam de reconhecer que o governo russo se encontrava em presença de uma verdadeira necessidade. Um antigo embaixador dos Estados Unidos na Russia, M. John W. Forster, concordava, mesmo, em que o governo russo se mostrava demasiado tolerante porque só os judeus suspeitos de acção revolucionaria



Familia imperial russa — O «Tsarévitch» Alexis, último descendente dos Romanov, assassinado, como se afirma pela finança



MOSCOW — O grande centro da conspiração judaica

eram perseguidos. Os que exerciam pacificamente o comércio eram, apesar da letra da lei, tolerados em toda a Rússia. Só em Petersburgo, no testemunho de M. Forster, havia permanentemente, cerca de 30.000 residentes judeus, em lugar dos 1.509 legalmente autorizados a residir na cidade.

É fácil de calcular que não era esta a opinião dos meios revolucionários que corriam o risco de se verem privados dos seus emissários mais numerosos e mais decididos. Dirigiram-se, então ao Banco Kuhn, Loeb & C.^a e apresentaram-lhe queixa, como os nacionais de um país costumam fazer ao seu consul.

Pouco tempo depois, Jacob Schiff pedia ao presidente Taft uma audiência para ele «e para os representantes do povo judeu».

A conferência realizou-se na Casa Branca, no dia 15 de Fevereiro de 1911.

Um jornal americano, o *Deaborn Independent* fez o relato Jacob Schiff era acompanhado por M. Krauss chefe da Maçonria judaica *B'nai B'rith*, por Luis Marschall, presidente das Organizações Sionistas americanas e por outros dois notáveis israelitas, Jacob Furth e Henrique Goldfolge.



Eis uma obra da Finança: fuzilamentos de turbas indefeças...

Os cinco almoçaram com o presidente Taft e com a família; depois foram para a biblioteca e a conversa política principiou. Porém, na expressão de Jacob Schiff, não deixou muito satisfeitos os representantes do povo judeu. Estes pretendiam que o dever do Governo dos Estados Unidos era apoiar com toda a sua força as reclamações dos judeus da Rússia. Havia um meio: a título de protesto contra a recusa da admissão dos israelitas que regressavam à Rússia, com a nacionalidade americana, denunciar imediatamente o tratado de comércio que existia há oitenta anos, entre este país e os Estados Unidos. A Rússia ficaria sabendo, assim, «que não se brinca impunemente com um passaporte americano».

Já dissemos que M. Taft foi o único presidente dos Estados Unidos que, num longo decorrer de tempo não deveu a sua eleição ao Banco Kuhn, Loeb & C.^a. Isto mesmo apareceu na sua resposta.

Recusou-se à rutura que exigiram d'ele e objectou que seria, sobretudo prejudicial para os interesses americanos.

Socorria-se, assim, da opinião de M. Rockhill, embaixador americano em S. Petersburgo, de quem recebera, justamente nessa ocasião um relatório sobre o assunto. Apesar dos arrebatamentos de Jacob Schiff, cujo carácter violento se manifestara mais uma vez,

apesar da insistência dos outros delegados, estes nada obtiveram.

Ao deixar a Casa Branca, Jacob Schiff, furioso, recusou-se a apertar a mão que o presidente Taft lhe estendia e acrescentou, descendo a escada:

«Agora só a guerra».

Era a guerra, na verdade. No dia seguinte, todos os jornais israelitas dos Estados Unidos, assim como os grandes diários subvencionados pelo Banco Kuhn, Loeb & C.^a, censuravam o presidente Taft por ter «deixado humilhar por um despota oriental os cidadãos americanos».

Criaram-se comissões, realizaram-se reuniões publicas e todos os homens políticos, sobre os quais era possível exercer qualquer acção foram mobilizados, O senado e a Camara dos Representantes foram surpreendidos com moções de protesto.

Por muito rapida que fôsse, esta campanha custou a Jacob Schiff, segundo parece, três milhões de dolares. O presidente Taft não previra que a sua recusa pudesse ter tais consequências...

Dez meses mais tarde, em 15 de Dezembro de 1911, Taft era obrigado a ceder.

As duas Camaras do Congresso Americano, obedecendo, como orchestra bem dirigida a batuta de Jacob Schiff, convidavam o presidente dos Estados Unidos a notificar à Rússia a denuncia do tratado de comércio existente entre os dois países — a título de represalia contra a questão dos passaportes judeus. A vitória de Kuhn, Loeb & C.^a era retribuinte.

Jacob Schiff tinha, de resto, plena consciencia do facto. Alguns anos mais tarde, tendo sido objecto de criticas da parte de certos jornais americanos ridigidos em «yiddisch» que o atacavam por ter contribuido, com as suas iniciativas politicas imprudentes, para o desenvolvimento do anti-semitismo na Rússia, declarou ao «New York Times» em 5 de Junho de 1916: «Vejam que ha quem ouse acusar-me de semelhante crime! Eu, que

ha vinte e cinco anos, comecei, completamente só, a luta e nela prossegui até hoje. Quem, na verdade, senão eu, por movimento a agitação que levou o presidente dos Estados Unidos, como todos devem saber, a denunciar o nosso tratado com a Rússia?»

Não foi mais arrogante a resposta desdenhosa de Scipião o Africano aos seus acusadores: «Num dia como este venci Anibal em Lama: subamos ao Capitólio para render graças aos deuses.

Mais justa para com o director do grande banco judaico-germano-americano, a *Tribune Juive* de Paris, dizia, em 5 de Novembro de 1920, num artigo consagrado a Jacob Schiff, que morrera pouco antes:

«O historiador do futuro fixar-se-á, com atenção e respeito sobre a pagina da Historia judaica consagrada ao efeito que teve para a Russia e os outros povos a realização do tratado de commercio entre os Estados Unidos e a Russia».

Estas consequências, na verdade, tinham excedido em muito, o conflito diplomatico de 1911, em redor dos passaportes americanos. Veremos como se prolongaram e ampliaram, durante a Grande Guerra e no periodo da crise economica que se seguiu.

A GUERRA Á CIVILIZAÇÃO EUROPEIA PELO CELEBRE BANCO KHUN, LOEB & C.ª

Ainda pelo porta-voz do «*L'ami du peuple*» seguem as interessantissimas revelações do sentido *intimo e oculio* da accção financeira do Banco Kuhn, Loeb & C.ª no fomentar da revolução russa:

«Nas reuniões de Kientbal e de Zimmerwald, os chefes bolchevistas dividiram entre si os paizes a trabalhar, Leão Trotsky escolheu a França, onde publicava um pequeno jornal em lingua, russa «*Nache slovo*» (A nossa palavra) destinado ás tropas que governo do Tzar enviara para combater na frente occidental.

Esse panfleto periodido não era senão o incitamento á revolta e ao derrotismo: mas o nosso serviço de propazanda no exercito, participando da apatia do nosso mundo politico, tomara a seu cargo, sem compreender o que fazia, a distribuição do jornal aos soldados russos.

Os resultados não tardaram muito princip'ando, como como sempre, pelas formações da rectaguarda: em 1916, no depósito de Marselha, os soldados russos assassinavam o seu coronel.

O caso teve demasiada importancia para ser abafado, apesar da presença, no governo francês, de socialistas militantes, os srs. Guesde e Sambat, cheios de indulgencia pelo «pequeno motim» de Marselha.

João Longuet, neto de Karl Marx tomara Trotsky sob a sua protecção e conseguiu que o colega Lenine fôsse expulso, com todas as deferencias, em vez de ser sumariamente fuzilado como agente da Alemanha. Trotsky foi conduzido á fronteira de Espanha, onde o governo lhe concedeu autorização para residir em Cadiz.

Chegou a pensar-se em envia-lo para mais longe: para Cuba. Mas Trotsky que estava encarregado de se avistar com Jacob Schiff, considerado como arbitro dos partidos revolu-



O ultimo atentado dos revolucionarios russos foi contra o Grã-Duque Serglo

cionarios e conseguiu que o deixassem partir para Nova Iorque.

Ao embarcar no «*Monte Serrat*», que levava com ele para o Novo Mundo, a fortuna do bolchevismo, gritou de punhos cerrados para terra, todo o seu odio a «essa vil canalha da Europa» e a tudo o que ela representava para ele.

Os meios de fazer guerra sem quartel á civilização europea, não tardariam a serem-lhe fornecidos pelo Banco Kuhn, Loeb & C.ª.

Contudo, a entrevista realizada ente o chefe bolchevista e Jacob Schiff não deu nada de decisivo. O grande banqueiro americano, jogava, naquele momento, a carta democratica na Russia. Prestes a atingir o seu fim, não estava muito disposto a contrariar o jogo daquelles de que se servia.

Trotsky, introduzido pelo director dum jornal judeu revolucionario de Nova Iorque, «*Forward*» apenas obteve palavras de esperanca e subsidios relativamente pouco importantes. Jacob Schiff reservava, todavia, o partido bolchevista para o utilizar no caso em que Kerersky, Goutchkoff e Miloukoff, não se mostrassem, no poder, suficientemente doces.

A noticia dos tragicos acontecimentos de Petrogrado foram para Trotsky o sinal do regresso. Embarcou evitando cuidadosamente, «os dois cães de fila do capitalismo»: — os submarinos alemães e os cruzadores británicos — os primeiros porque feriam ás cegas e os segundos por causa da sua vigilancia. Não era infundamentado este receio. Ao largo de Halifax, o paquete que conduzia Trotsky foi visitado: conhecido desde longa data como agente da Alemanha, o chefe bolchevista foi preso a boi do pela policia inglesa.



Um grupo de policias russos

Não esteve, porém, muito tempo preso. Milioukoff, o novo ministro dos Negocios Estrangeiros, prevenido por Jacob Schiff, esperava Trotzky, sem suspeitar que este ia encarregado de o vigiar e de o lançar fóra do poder.

Avisado telegraficamente da prisão, Milioukoff reclamou o amigo de Lenine a *sir* Jorge Buchanan, embaixador da Inglaterra em Petrogrado. Este não se demorou em alcançar a libertação de Trotzky que poudé, assim, continuar a viagem.

* * *

Alguns meses mais tarde reventaram os tumultos de 4 de Julho de 1917, pelos quais Lenine e Trotzky tentaram, pela primeira vez, derrubar o governo provisório. Desconcertados pela intervenção de um só regimento que fóra chamado da frente, Lenine teve que fugir. Trotzky foi preso e os seus partidários dispersaram-se.

Tinham, porém, tirado à prova a sua audácia e o telegrafo, dentro em pouco, dava-lhes a noticia do concurso ilimitado de Jacob Schiff, decididamente resolvido a impelir a revolução russa até ao ultimo extremo.

Ignora-se a importância dos fundos que foram postos os ordens de Lenine e de Trotzky para a revolução russa de 1917 — que derrubou o governo provisório e estabeleceu o regime bolchevista na Russia. Mas sabe-se qual foi a via por onde esses fundos passaram. Uma publicação official americana reproduziu um telegrama, enviado de Estocolmo, com data de 21 de Setembro de 1917, avisando Trotzky (que imprudentissimamente fóra posto em liberdade, sob fiança) que a «dircção do Banco Max Warburg & C.^a o informava que lhe tinha aberta uma conta corrente, em Estocolmo, para a sua empresa».

Não custa muito a averiguar a origem desta conta, sabendo-se que dos tres irmãos Warburg, dois, Felix e Paulo, eram na America os colaboradores de Jacob Schiff na direcção do Banco Kuhn, Loeb & C.^a, enquanto o outro, «Max Warburg & C.^a» um dos Warburg da America, Felix, era genro de Jacob Schiff, ao passo que outro, Paulo desposava a cunhada do potentado Germano israelita.

A «construção do socialismo na Russia» — como dizia a *Humanité*, era afinal um simples negocio de familia...

Magnifico negocio aliás!

Se a realização tardou e se a colocação de capitais foi consideravel, a verdade é que, jamais uma empresa dera como esta tão formidaveis lucros!

A conquista da Russia pelo regime bolchevista colocava todo o imperio, com as suas riquezas compreendendo os bens particulares de 150 milhões de habitantes, na mão omnipotente de alguns commissarios do povo. Ora estes na vespera ainda simples subsidiados de Kuhn, Loeb & C.^a não podiam recusar nada ao banco que governava o mundo, quanto a privilegios financeiros como economicos. Era-lhes impossivel já sacudir o jugo — se pensassem em faze-lo.

Ao estabelecer o regime politico e social e privando o homem dos seus mais essenciais direitos, rompendo com as regras milenarias da moral publica, os chefes bolchevistas colocavam-se, de certo modo, à margem da Humanidade. Esta tole-

rava-os — é certo! — mais por indolencia e cobardia — mas não lhes dava a colaboração indispensavel para governarem.

Negava-lhes claramente, o crédito em troca da sua palavra cujo valor diminuto era conhecido.

Jacob Schiff morreu em 1920, poucos mezes antes de Lenine. Mas conseguiu realizar plenamente o programa que professava e que foi traçado alto da cathedra da Universidade de Columbia; nos principios deste seculo, por Eduardo Devine: *E' à Alta Banca que deve pertencer a direcção espiritual da humanidade.*

Por estes dois artigos que a coragem de Francois Coty fez publicar, avaliam os leitores quão tenebrosos e habéis são os engenhos e «cordelinhos» de que se servem a *alta finança* ou a *Alta Finança Internacional* para os seus desígnios. A's ordens hermiticas de quem esta trabalha (porque ha ainda forças acima) isso é misterio que pertence ás *Altas Ordens*.

As proprias maçonarias as desconhecem. São estes como fantoches inconscientes puchados pelos cordeis invisiveis das citadas *Altas Ordens*. . . Mas, adiante . . .

O facto é que após o atentado de Sarajevo que provocou *intencionalmente* a Grande Guerra (erro sem duvida, ou *descuido* da «*Intelligence Service*» e são pezado do «*Deuxième Bureau*») a finança judaica de Frankfort e de Moscow abriu mais os tentaculos e — *por ordens recebidas* — agitou a acção.

Ficaram já bem claramente expostos nos dois artigos que damos á estampa, o poder sinistro e maquiavelico dessa — sem duvida — formidavel organização.

Em outros artigos que a este se seguiram em alguns proximos numeros, trataremos de apontar factos que ainda mais provam a necessidade — especialmente para os povos do occidente — do apoio ás teorias sãs da contra-revolução. . .

O Reporter-Fantasma

~~Final~~

ASSEMBLEIA DA C. P.

E' no dia 3 de Outubro próximo futuro pelas 15 horas, que se realiza a assembleia geral ordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para discussão do relatório e contas do exercicio de 1931.

Proceder-se-há tambem à eleição de sete vogais para o Conselho de Administração, trez para o Conselho Fiscal e Presidente, vice presidente e quatro secretários da mesa da Assembleia geral.

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

OBRAS PUBLICAS

REGIÃO OCIDENTAL DE MARROCOS

Por JOSÉ DE ESAGUY

A parte Atlantica é realmente, a mais rica e de mais futuro em todo o Protectorado. É natural que se procure total-a de todos os meios necessários para intensificar o seu aproveitamento, muito principalmente das obras publicas modernas, estando em primeiro plano, as vias de comunicação.

Nos ultimos três anos resolveu-se intensificar a construção e renovação das estradas existentes para obter o maior rendimento e segurança na circulação, subsistindo no entanto a grande difficuld de a ausencia de pedra, e as torrençiaes chuvas do inverno que muito prejudicaram esses trabalhos.

As características das principaes estradas do protectorado espanhol de Marrocos, são as seguintes:

Estrada de Tanger-Rabat (zona espanhola desde a Ponte Internacional com a zona franceza) — Comprimento, cento e oito quilometros; largura, cinco metros. Ha cento e seis quilometros e setecentos e cincoenta metros asfaltados. Plantações em cem quilometros.

É a principal via de comunicação, e passa por Arzila, Larache e Alcacer-Kibir.

Pista de Dar-Xauen — (Região ocidental, desde Tanger, Rabat até Sinana). Comprimento, trinta e um quilometros e seiscentos metros; largura cinco metros.

Encurta o trajecto de Larache a Tetuan. Bifurcação com a pista militar a Beni-Arós.

Pista de Tjala de Raisana — Comprimento, sesses quilometros e duzentos e quarenta metros; explanação, oito metros

Une Larache com a estação de Tjala, do caminho de ferro Tanger-Fez.

Outras Pistas — Existem oito mil quilometros de pistas ordinarias, mas secundarias, que unem a estrada principal com as estações e centros officaes.

Ponte Republica (antiga Alfonso XIII — Concluiu-se em Janeiro de 1929, sendo a ponte mais importante de todo o Imperio Marroquino, e é um modelo na sua classe e arquitetura. A estrada Tanger-Rabat é cruzada por esta ponte no rio Lucus, cerca de Larache.

Compõe-se de cinco triangulos de cimento armado de trinta e dois metros de altura cada pilar. A largura da ponte é de cinco metros.

A principal difficuldade da obra, residiu na cons-

trução dos pilares e na cimentação, realizada sobre terrenos dificeis.

A altura da agua é de doze metros, e as correntes produziram aumentos, alcançando por isso velocidades de 1,50 por segundo, e caudaes de mil e duzentos metros cubicos por segundo, igualmente.

PORTOS

Arzila — Continuam-se as obras do dique de abrigo para se alcançar o resguardo necessario que se deseja para este pequeno porto pesqueiro.

Larache — Começaram-se as obras na foz do rio Lucus, para melhorar as naturaes difficuldades, obtendo-se já resultados satisfatorios.

As obras, na hora actual, continuam com grande intensidade.

SINAIS MARITIMOS

Ponte Nador — O farol de Nador acaba de ser dotado dum novo aparelho de luz electrica, e de alcance médio de sessenta quilometros.

ABASTECIMENTO DE AGUAS

Em Alcacer-Kibir continuam activ. mente as obras para o abastecimento de aguas. As aguas provêm do manancial de Smid-el-Ma; a instalação elevadora, e os tubos, levam as aguas a um depósito de dois mil a quatro mil metros cubicos, de onde se dirigem a trinta quilometros de distancia.

O caudal é de sessenta litros por segundo.

Larache — Encontra-se já em serviço provisorio, faltando terminar a construção. A rede de distribuição é de quatorze quilometros. O caudal é de noventa litros por segundo.

E, aqui deixo ao leitor, nesta rapida apresentação do serviço de obras publicas no Marrocos espanhol, uma leve ideia do activissimo trabalho a que a Espanha colonisadora se empregou.

A Espanha de hoje, muito diferente da Espanha colonisadora de ha cem anos, tem realizado em Marrocos uma obra notavel, uma obra digna dos mais rasgados elogios.

A massa de colonisar é muito diferente: o mouro, vive apegado á sua religião, e desde que as nações colonisadoras respeitem as suas crenças religiosas, as mesquitas solenes, e frias, deixam-se facilmente conduzir, e guiar.

O mouro não é refractario á civilização, e quando depõe as armas, quando a tranquillidade, ainda que aparente, reina nas tribus dispersas pelas montanhas e desertos, deixem que os outros trabalhem com proveito o solo africano. Abrem estradas, sondam o seu riquissimo e fertil terreno, e rompem as montanhas misteriosas, ambição fatidica das nações ibericas.

LISBOA HÁ 70 ANOS

FRAGMENTOS DUM GUIA DA ÉPOCA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

LANÇAR uma vista de olhos pelo passado é sempre curioso, e um dos campos em que esta recordação de velharias se apresenta particularmente apreciável é quando evocamos o que era o turismo há setenta anos.

Tenho na minha frente um raro e precioso «Novo Guia do Viajante em Lisboa e seus arredores», editado em 1863, por J. J. Bordalo. É esse guia que nos vai permitir verificar o que há perto de três quartos de século o forasteiro tinha de notável a vêr na capital.

Comparado esse infantil guia com o actual, da Biblioteca, que possui porém os inconvenientes de ser pouco prático, pelo seu volume e pelo seu elevado custo, e estar, além disso, incompleto na parte respeitante ao resto do país; ou comparado com o interessante e bem elaborado *Manual do Viajante em Portugal*, de Mendonça e Costa e Carlos d'Ornelas, manual que é o *vade-mecum* do turista e que, num volume que se traz na algibeira, tem condensado tudo que o viajante deve notar no país, comparado, dizia, o velho guia, com os dois citados, estabelecemos a mesma proporção que encontraríamos pondo em paralelo o vetusto Passeio Público com a magnífica Avenida da Liberdade, dos nossos dias.

O guia de Bordalo dividia a visita a Lisboa em quatro passeios, que o forasteiro menos apressado poderia bipartir em oito.

O primeiro aconselhava a partida do Terreiro do Paço, e a visita às secretarias, Camara Municipal, Thesouro, Telegraphia electrica, Obras Publicas — onde se podem ver alguns modelos, e a planta do Palacio d'Ajuda, Praça do Commercio, Caes das columnas, e dos vapores, Alfandega, com um caes e jardim, Aula do Commercio.

Depois, mandava subir a rua Augusta, atravessar o Rossio, ver o Teatro de D. Maria, ir até o Passeio Público, olhar para o Teatro dos Condes, passar ao Circo de Price, à Praça do Salitre, ao Teatro de Variedades — que naturalmente poucas semelhanças teria com o seu actual homónimo do Parque Mayer —, percorrer o Largo do Rato, o Palácio do Marquês de Viana, o Largo das Amoreiras e a Mãe d'Agua.

O viajante, de rijas pernas e apressado, seguiria depois até Campo de Ourique, admiraria o quartel de infantaria 16, a igreja de Santa Isabel, voltava ao

Rato, olharia para o palácio de Palmela, Imprensa Nacional, palácio que foi do Conde de Cea, Escola Politécnica, Praça do Príncipe Real, Asilo das donzelas orfãs, Passeio e Jardim de S. Pedro de Alcântara, Misericórdia, Igreja de S. Roque, casa de loteria e roda dos expostos, Rua de S. Roque, templos da Encarnação, Loreto e Martires, Teatro do Ginásio, Largo do Carmo, com o chafariz e as ruínas, Biblioteca, Academia de Belas Artes, Teatro de S. Carlos, Hotel Bragança, Calçada de S. Francisco, Conceição Nova e Terreiro do Paço.

Os outros três passeios tinham itinerários equivalentes.

Torna-se ocioso apontá-los prolixamente. É preferível folhear o venerando guia, observando-lhe algumas passagens mais curiosas e actualizando agora a ortografia nas transcrições que dêle fizermos.

Sobre hospedagem «o viajante encontra em Lisboa — diz o guia — hospedarias de diferentes preços, desde 3\$600 até 500 reis diários». A principal apontada é o Bragança-Hotel. A primeira das casas de pasto aconselhadas é a «Malta. — Rua do Ouro, lojas e primeiro andar. É sem contradição a primeira casa de pasto de Lisboa, tanto pela boa sociedade que a frequênta, como pela perfeição de seus diversos e exquisitos manjares».

• • •

Menciona dezassete cafés, os mais importantes dos quais são: «Café Concerto», — Largo da Abegoaria. Este café dá concertos musicais e bailes de máscaras; é notável pela sua elegância e reunião á francesa». «Marrare (das sete portas)», na rua do Arco do Bandeira e «Marrare (de polimento). — Rua do Chiado.

E' notável por ser a reunião de todos os bons janotas e literatos da capital».

• • •

Sobre o Teatro de Variedades escreve: «O antigo teatro do Salitre acha-se actualmente crismado com este titulo, todavia é sempre o mesmo teatro, frequêntado por espectadores de baixa classe prontos a promover rixas e continuadas trocas. Várias sociedades tem administrado aquela empresa, porém o mau fado constantemente as persegue».

«O género d'este teatro é comédias, farsas e má-gicas».

* * *

O principal passeio de Lisboa era nessa época o Passeio Público. Achara o autor do guia «mal escolhido o local em que alinharam alguns centos de árvores, na extensão de 1200 pés de terreno, porque está encravado entre duas montanhas, e privado por consequência de tôda a vista exterior, além, das ruas que o ladeiam. E' cercado de uma gradaria de ferro, assente em cantari, e fechado por grossas cancelas como se guardasse os tesouros dos califas».

* * *

Uma parte do guia é dedicada à higiênica missão de afrontar os estabelecimentos de banhos da cidade. A nomenclatura é minuciosa até o ponto de esmerilhar a natureza das lavagens com uma indescricção que não ousou transcrever.

De entre os banhos de menos inconveniente menção recordo que no estabelecimento do Dr. José Romão Rodrigues Nilo, da Rua Nova de S. Domingos, um «banho semicupio simples» custava 200 réis, um «semicupio emoliente, calmante sedativo, 300 réis»; um «pedilúvio, lavagem de pés, 160 réis».

Em Rilhafoles também havia banhos de vários preços e designações: emolientes aromáticos, gelatinosos, sulfúricos, duches de água estagnada, de chorro, secos, húmidos, etc..

* * *

Entre as ruas principais da baixa, aponta a «*Rua Nova de El-Rei*» (vulgo dos *Capelistas*, por ser espec-

cialmente dedicada às lojas de sedas, bijouterias (*sic*) e modas). — *Rua de S. Julião* (vulgo dos *Algi-bebes*, porque quasi todas as suas lojas são occupadas por vendedores de fato feito), etc..

M

* * *

Acêrca do Rossio escreve:

«... formosa e regular (*praça*) e da fórma de um paralelogramo; tem o centro empedrado de preto e branco, o que faz muito bom efeito, apesar das censuras dos criticos; o seu comprimento e largura lá está escrito também em pedra, por braças e por metros. No meio da praça está começando a erguer-se uma coluna à memoria de D. Pedro, Imperador do Brasil e Rei de Portugal, onde outrora se começou a levantar uma estátua á liberdade, cuja obra foi destruida em 1823 (*a da liberdade ou a da estátua?*).

* * *

«A leste d'este edificio (*o do então Teatro de D. Maria II*) fica o largo e a igreja de S. Domingos e a oeste o *largo de Camões*, com lindos prédios, que seguem pela *rua de Camões*, ao Passeio público.»

* * *

As páginas atrás recortadas são as mais pitorescas do curioso guia. É ocioso alongar mais o exame na parte referente à capital. Mas a comparação entre o turismo dessa época e o presente, não é assunto que deixe de se prestar a novos estudos, que não desisto de futuro tentar.

A GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

SERÁ INAUGURADA NO DIA 29 DO CORRENTE

Já os nossos leitores devem ter tomado conhecimento pela imprensa diária, das inumeras adesões recebidas de quasi todos os industriaes do Paiz, a esta manifestação da actividade nacional.

Era necessaria e urgente esta demonstração, pois uma grande parte dos portuguezes nada conhece do que no seu paiz se produz e quais as possibilidades do que se poderá vir a produzir.

Estamos certos que será uma revelação para a maioria daqueles que visitarem o importante certame, que há-de honrar-nos e orgulhar-nos perante nós proprios do valor que possuímos e que por desleixo desconhecemos. Desde a industria mais modesta à de mais amplas proporções, tudo caberá a dentro do Pavilhão a inaugurar, e quem sabe se depois de conhecidas, o publico acostumado a comprar productos com

rotulos estrangeiros nada superiores aos nacionaes, tenha por estes um pouco mais de carinho, não enviando para além fronteiras o ouro que tão necessario é á vida da nação.

Pode o nosso paiz vir a ser um grande valor industrial, se bem que até agora as suas energias tenham estado inertes. Ha condições e. peciaes a aproveitar, e, industrias há mais susceptíveis de desenvolvimento do que outras. Deverá o Estado auxiliar aquellas que maior rendimento pos-am dar ao bem publico, servindo a economia nacional e diminuindo a crise social agravada grandemente com o problema do desemprego.

É para que todos os portuguezes vejam de perto os valores existentes na sua terra, que se leva a efeito a Grande Exposição Industrial, que demonstrará a conveniencia de até no consumo de menor importancia se comprar só — *Produtos portuguezes*.

Caminho de ferro, Comodidades Excursões e propaganda

Por ATAC

A baixa do tra- feço ferro- viário constatada nos últimos anos e em todos os países do mundo, motivada em grande parte pela concorrência da camionagem, determinou por parte das empresas de caminhos de ferro um grande e aturado estudo para o aperfeiçoamento de todos os serviços.

Embora deva- gara, o perfeiço- mento caminha a passos seguros, oferecendo na actualidade o cam- inho de ferro, condições de conforto e rapidez que, nenhum outro meio de transporte pode superar.

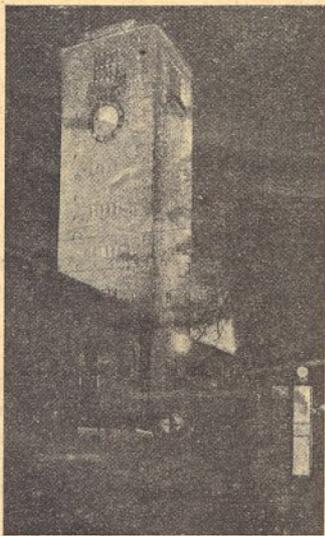
As marchas dos comboios aceleradas, já supri- mindo paragens de pouca importância, já aplicando locomotivas capazes de dar um maior rendimento, são um facto por exemplo na França, Inglaterra, Alemanha, Belgica e já hoje em Portugal.

O progresso da via ferrea não pára e o avanço ultimamente registado não se cinge só aos melhora- mentos de caracter técnico.

Assim, em Inglaterra, circulam comboios com vagões leitos e restaurantes de 2.^a classe, salões bars, isto é, onde aqueles menos afortunados poderão tomar uma refeição ligeira e por pouco dinheiro.

Comboios com vagões destinados a cinema, com telefonia e muitas outras distrações que oferecem ao publico, sempre avido de novidades.

Em Paris, na Estação de St. Nazaire, ha tambem um salão aplicado a cinema, onde aqueles que es-



Destacando-se entre os edificios da cidade, a torre da estação de Stuttgart, indica o destino e hora da partida do primeiro comboio a sahir.

peram, poderão distrair-se assistindo à exhibição de filmes.

Muitas e muitas comodidades e vantagens nos oferece já hoje o transporte ferroviário, e entre elas o das excursões em grupos, a preços reduzidissimos acessíveis a todas as bolsas.

Daf o successo obtido em Portugal pelo comboio mistério, que além de despertar o interesse, pelo incognito da viagem, tem marcado pela boa organi- sação e escolha de itinerários.

Há tambem as viagens com os percursos e para- gens escolhidas pelos turistas, pondo a C. P. por exemplo, á disposição destes, funcionários sabedores que com as suas indicações favorecem extraordinariamente quem se serve d'este meio, para abandonar por uns dias a monotonia da vida corrente.

Todas estas coisas interessantes, são porém des- conhecidas de uma grande parte do publico talvez por falta de uma publicidade bem orientada.

No entanto já vão aparecendo alguns cartazes com certo gosto artistico, que chamam a atenção de muita gente.

A publicidade é actualmente uma sciencia bas- tante complexa, e para dar resultado necessita sobre- tudo de ser feita por quem conheça o meio onde ela se deverá praticar, isto é, a psicologia do publico.

Por acharmos originaes inserimos duas gravuras que bem demonstram o grau de desenvolvimento atingido pela propaganda ferroviária na Alemanha, onde o gosto pelas viagens é quasi exagero. Quando dizemos exagero, — não queremos certamente ames- quinhar, pois que correr mundo é um prazer que nenhuma outra distracção pode substituir.

A nossa pena é não exagerarmos as nossas viagens que, na maioria dos casos não são muito prolonga- das, em virtude da escassez de certos papeis muito bem gravados que circulam por aí, com a procedencia e marca do Banco de Portu- gal.

No entanto, com um pouco de boa vontade, e para quem dis- põe de pouco tempo e dinheiro pôde-se hoje ir mais além aproveitando por exemplo, os bi- lhetes de fim de semana, cujo cus- to ida e volta pouco passa de uma viagem de ida.



Em Munich, nas grandes artérias, colunas transparentes anunciam lugares selectos para excursões, meios de comunicação e todos os dados que possam interessar ao viajante.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1892)

Exposição Internacional da imprensa antiga e moderna, em Bruxelas

Nos proximos mezes de abril e maio deve realizar-se em Bruxelas esta exposição, á qual devem concorrer todos os jornaes que actualmente se publicam no mundo o que lhe dará uma grande importancia.

A exposição tem por fim:

Fazer conhecida de todos a importancia e o desenvolvimento da imprensa nos differentes paizes do mundo;

Provocar um estudo sobre esse desenvolvimento;

Indicar aos commerciantes e aos industriaes os jornaes e outras publicações periodicas em que pôdem utilmente e especialmente fazer as suas publicações;

Pôr em evidência os serviços que a imprensa pôde prestar nos diversos ramos da actividade humana.

Para este fim a exposição comprehenderá, alem de todas as publicações periodicas actuaes, que constituirá o 1.º grupo, uma revista retrospectiva de todos os jornaes antigos dos diversos paizes, por meio de collecções, um segundo grupo constante de documentos relativos á bibliographia da imprensa, contendo todos os trabalhos publicados sobre a sua historia, legislação, jurisprudencia e estatística.

Um terceiro grupo será formado pelas artes graphicas e as multiplex industrias que se ligam á imprensa.

Finalmente um quarto grupo comprehenderá os desenhos, gravuras, esculpturas e allusões diversas sobre a imprensa.

As installações terão logar nos magnificos salões do pala-

cio das Bellas Artes, posto pelo Estado belga á disposição da commissão organisadora.

Os jornaes no 1.º grupo, serão divididos e subdivididos pela seguinte forma:

- A. Jornaes politicos: — 1.
- B. Scientificos: — 2. Chimica. — 3. Physica. — 4. Mathematica. — 5. Electricidade. — 6. Medicina. — 7. Zoologia. — 8. Botanica. — 9. Economia politica. — 10. Geographia. — 11. Astronomia.
- C. Litterarios: — 12.
- D. Theatraes, mundanos e balnearios: — 13.
- E. Artisticos: — 14. Pintura. — 15. Esculptura. — 16 Musica. — 17. Architectura. — 18. Archeologia. — 19. Numismatica.
- F. Agronomicos: — 20. Agricultura. — 21. Arboricultura. — 22. Horticultura. — 23. Avicultura. — 24. Apicultura.
- G. Industriaes: — 25. Engenharia. — 26. Artes e Officios. — 27. Caminhos de ferro. — 28. Navegação.
- H. Financeiros: — 29.
- I. Commercias e economicos: — 30.
- J. Pedagogicos e universitarios: — 31.
- K. Do sport: — 32. Equitação. — 33. Velocipedia. — 34. Tiro. — 35. Gymnastica. — 36. Regatas. — 37. Caça. — 38. Pesca. — 39. Esgrima.
- L. De modas: — 40.
- M. Juridicos: — 41. Legislação. — 42. Direito.
- N. Illustrados: — 43. Litterarios. — 44. Satyricos.
- O. Philosophicos: — 45.
- P. Diversos: — 46.

Os jornaes estrangeiros que quizerem concorrer a esta exposição pagarão unicamente 7,50 francos.

Á exposição nos grupos 2.º e 4.º é absolutamente gratuita. Recommendamos esta exposição a todos os nossos collegas e pedimos-lhes mesmo a sua adhesão para que o nosso paiz ali seja representado o mais copiosamente possivel.

Pela nossa parte damos o exemplo mandando por estes dias a nossa adhesão.

Aos nossos collegas que o desejarem, forneceremos todos os detalhes e gratuitamente nos encarregamos de transmitir as suas adhesões.

A proposito perguntamos a quem saiba responder-nos: O nosso infeliz consul em Genova, Henrique Prostes,

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

A CIDADE DE «PAULONA»

(Continuação)

Este era de facto mal confeccionado e por esse motivo houve mosquitos por cordas, tudo serenando com a intervenção de varios graduados.

As mesmas praças foram ameaçadas de prisão num forte, valendo-lhes, alguém, que viu nos seus soldados, rapazes robustos e portuguezes — e não carneiros para exportar.

Depois, em resultado dos pessimos alojamentos, principiaram a ter os

medicos enorme procura, e, cada vez mais, as doenças se desenvolviam, mormente, entre as praças de *pret*, que, á hora de *tocar a doentes* formavam uma extensa *bicha*, assemelhada com a do petrolio, durante a fase tremenda das faltas de tudo durante a guerra. Houve soldados que, ostentavam nas mãos as proprias botas, visto que as não podiam calçar, em resultado das forçadas marchas sob um calor intensissimo.

Os pés desses homens eram umas perfectas chagas!

Todos os que assistiram ás manobras de Tancos podem hoje dizer, em abono da verdade, que aquilo não passou de uma farça em que se gastaram muitos milhares de escudos superfluamente.

Nesse tempo eu gostava imenso de *fazer vista*, e como fôra para uma repartição de Serviços Administrativos, pensei logo usar esporas.

Fiz-me, então, um «caçanbo» de cavalaria com bastante successo para aqueles que me comentavam, e principalmente para certo comandante (J. A. C.) que, elegantemente *vestido* á militar, *retocava* aquelas estradas

a cavallo com a lingua sempre afiada para as descomposturas, que redundavam com dias de detenção e prisão, conforme o seu magnifico estado de espirito.

Como o meu chefe me ordenou que ficasse encarrégado da «compra de lenha», eu dirigi-me ao local de reabastecimento das unidades e ali encontrei um capitão do S. A. M., que hoje, se não estou em erro, é tenente-coronel, com umas barbichas e uma varinha de junco na mão. Olhou-me, mirou-me e remiron-me. Nada me disse porque eu gosava naquele Quartel General de certa influencia que, longe de me beneficiar na vida militar, alguma coisa me prejudicou.

Esse senhor capitão, depois de me mandar distribuir café, assucar e outros generos de maior necessidade, indicou-me onde eu devia actuar para entrar no serviço de compra de lenha. Este não era, nem mais nem menos, que um dos chamados *negocios da China*, rendoso o mais que podia ser.

E, senão, vejamos:

A lenha, para ser distribuída ás

pôssua uma valiosa collecção de jornaes portuguezes, desde os primitivos, tão completa, que foi premiada em varias exposições.

Constituia ella uns 6, ou mais, grossos volumes, bem encadernados, que foram pelo seu dono cedidos em tempo á associação dos jornalistas e escriptores portuguezes.

Esta collecção, como outros valores d'aquella associação, não sabemos que destino teve, quando ella se dissolveu.

Se quem a tem quizesse prestal-a agora para figurar na exposição belga, faria um serviço a toda a imprensa portugueza.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de setembro.

Na quinzena decorrida a situação geral economica e financeira foi pouco animada. As transacções de commercio resentiram-se naturalmente com as providencias adoptadas para evitar a invasão do cholera em Portugal. No entretanto continuaram a discutir-se, um pouco platonicamente, deve dizer-se, as questões pendentes ácerca dos preliminares da pauta, da importação e distribuição dos trigos estrangeiros e da indemnisação, resolvida em principio, aos bancos do Porto envolvidos no syndicato Salamanca.

Pelo ministerio da marinha e ultramar foram prorogados, por mais seis mezes os privilegios concedidos na sua instituição ao Banco Nacional Ultramarino e que, findos em 1890, haviam sido prorogados successivamente até 1891 e 1892. Parece que este banco havia julgado opportuno pedir uma prorrogação anticipada de outros privilegios, entre os quaes o da emissão de notas nas provincias ultramarinas, mas, pela intervenção do Banco de Portugal, interessado no assumpto, não logrou obter o deferimento da sua pretensão, que aliás estaria bem encaminhada.

Annuncia-se uma importante reforma dos serviços agricolas do ministerio das obras publicas, dizendo-se que o actual

ministro d'esta pasta, muito conhecedor dos interesses agricolas do paiz, está resolvido a promover larga e effizamente o fomento e o credito agricola, merecendo-lhe tambem especial cuidado o desenvolvimento do commercio vinicola, uma das maiores fontes de riqueza publica. Se as circumstancias o favorecerem, o sr. ministro das obras publicas reúne condições e elementos para fazer, sob este ponto de vista especial, uma reforma util, effizaz e productiva.

Durante a quinzena houve regular procura de dinheiro, menos na segunda do que na primeira semana, sendo muito facil para descontos que regularam de 6 a 7 p. c. As inscrições mantiveram-se com firmza de 33,20 a 33,60 continuando a procura para titulos pequenos. As obrigações de 4 p. c. (com premissas) tem-se conservado firmes, não haavelo já vendedores a menos de 14\$500. As obrigações de 4 e 4 1/2 p. c. (1890) tiveram limitado movimento. As acções de bancos não soffreram alteração, nem houve transacções d'importancia. As cotações de fundos portuguezes em Londres tem regulado com pequenas variantes a 23.

Os portadores holandezes de titulos de divida externa portugueza resolveram-se a aceitar o terço do coupon conforme as condições do decreto de 13 de junho ultimo; tendo-se dito na imprensa que a casa Lipmann tem estampilhado os coupons pagos n'estas condições, esta desmentiu immediatamente pelo telegrapho o fundamento d'esta noticia.

Tem sido pequena a offerta e muito limitada a procura do papel cambial, regulando sobre Londres a 40 e 40 1/2 e sobre Paris a 714 e 718.

unidades para confecção do rancho, era comprada pelos S. A. a varios fornecedores, e transportada em carroças para determinados sitios.

Uma vez chegada, nós apontavamos o peso que os carroceiros indicavam. Como era de principio, a lenha não se pesava porque não havia balança propria para esse efeito. Os dias foram passando e fomos notando que a lenha, que era como quem diz comprada a olho, descia de quantidade (em achas) e aumentava no peso, e nós continuavamos a marcar...

Apareceu a balança e logo os fornecedores que, na maioria acompanhavam as suas carroças e os respectivos conductores, ficaram a perder com o rendoso negocio, porque o caso agora tinha mudado de figura.

Claro que, depois a lenha era fornecida por outro processo muito mais simples e lucrativo. As «luvas» choviam e tudo recebia gratificações dos fornecedores, ao ponto de marcarem carradas de lenha a mais do que as que recebiam de facto.

Por exemplo: um fornecedor trazia, por dia, tres ou quatro carradas,

e quem apontava registava cinco, sete ou mais. A importancia das carradas a mais era dividida, metade pelo apontador e a outra metade pelo fornecedor, que lhe chamava um figo.

Aquilo principiou a constar e não havia cão nem gato que não quizesse vender lenha, tal era o processo rapido e vantajoso de a vender mesmo por preço mais barato...

De começo, os carroceiros feitos com os fornecedores contentavam-se com umas dezenas de quilos, mas depois habituaram-se ás toneladas.

Resultado:

Recebia-se tanto de lenha por semana e fornecia-se ás unidades por meio de documento o que elas requisitavam (conta certa). Quando se fazia o apuramento de contas, faltava o que se havia pago e não tinha dado entrada, claro está, pelos motivos acima indicados.

Quem mais tarde veio a pagar todas essas miserias foi o pobre coronel de Administração Militar, Salazar Moscoso, homem honradissimo, que por este e outros motivos, veio responder em Conselho de Guerra,

falecendo mais tarde, dado o grande desgosto que soffrera.

Depois destas e doutras peripecias finalizaram as manobras e desmantelou-se aquella *Cidade de Paulona*, teatro de tantas «fitas», sem esquecer aquella enorme passada numa quinta fidalga onde um *distinto* official do E. M. arranjou uma «linda» situação para as pessoas que tão hospitaleiramente o recebiam.

Acabou por, a Repartição dos Serviços Administrativos se instalar no Entroncamento, tendo como chefe o então capitão Fernando Chelmicky; recentemente falecido em consequencia da posição maravilhosa que lhe arranjou o tambem falecido general Sousa Rosa.

Por algum tempo esta repartição se conservou ali, segundo afirmava o seu chefe, sem rei nem roque, pois que a respeito de instruções nada se sabia, e para se receber o *pref* para as pobres praças era necessario ir a Lisboa ás respectivas unidades.

(Continua)

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

NÃO ESTÁ CERTO

A esquerda de 300 presos condenados por delitos sangrentos, formou na Penitenciária de El Dueso, monstro casarão de horror, o General Sanjurjo essa figura que perdeu os galões mas que lhe não arrancaram do peito aquelas gloriosas condecorações que rodeiam duas cruzes de alto valor, impostas após os seus gloriosos feitos na eterna questão de Marrocos, a que Primo de Rivera pôz termo com honra gloriosa para a Hespanha e desgosto eterno para os grandes que viviam á sombra d'aquella grande e enormissimo commercio.

O general revoltado, costumado a vêr sorrir os seus soldados, entrar n'um casarão triste e feito a ouvir ranger os dentes aos homens que, nada tendo para perder, acham all abrigo final para os seus dias, não está certo.

Não sou apologistas da pena de morte nem a desejo a ninguem, mas confesso que preferível seria matar esse general que nenhum valor tem para a Hespanha de hoje, do que encurrall-o no carcere de Dueso.

O general, segundo declarou o director da prisão da provincia de Santander, será submetido ao mesmo tratamento dos restantes reclusos e obrigado a trabalhar como eles.

Era, repito, preferível matar o general e assim a Republica de Hespanha dava uma satisfação ao seu povo das esquadras, que pedia a cabeça do criminoso, simplesmente porque era general e quanto bastava, pois os galões são o horror dos homens que não sabem conquistar e que não sabem pensar.

Os presos de Jaca idealistas, com o mesmo direito dos outros políticos, não mereciam o fuzilamento nem prisão perpetua assim como o general a não merecia.

A Hespanha que, com a Republica quiz dar um exemplo de vida nova e honra-la, segundo afirmaram os manifestos officiaes, devia ter abolido no seu país a pena de morte.

Não o fez.

Em circumstancia alguma se admite para os povos a applicação da pena de morte e entendo que o seu simples decretar, deprime o país que a sentença.

Aquella julgamento do general foi, politicamente conduzido ao ponto de conseguirem os bons políticos que a mãe de um dos fuzilados de Jaca viesse pedir o perdão do condenado.

Embora não fosse expontanea da parte da mãe do fuzilado, foi bem conduzida a ideia que teve merecimento pelas pessoas que sabem pensar e repulsa pelo homem desordeiro que é um criminoso.

Emfim !...

Arrumem a casa, livrem-se do perigo comunista e depois...continencia ao general.

COMBÓIO MISTÉRIO

PUBLICA hoje a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, novas reportagens das ultimas viagens do «combóio mistério». Para elas tem sido convidada a *Gazeta* e pelos nossos representantes sempre verificado a boa organização, modelar cuidado e carinho aos excursionistas. Não só a C. P. como a Companhia da *Beira Alta*, a quem competiu a organização da excursão a Salamanca tem mostrado uma moderna competencia aos elementos não só ferro-viários da sua especialidade, como na parte turística das excursões.

As várias reportagens quer de jornais diários, quer hebdomadiarios que temos lido, enfaltecendo as belezas turistas dos passeios, mas nenhuma ainda apontou o lado económico, que é sem duvida o mais interessante e a prova numerica do valor destas excursões.

Por exemplo, o passeio a Salamanca. Preço em 1.ª classe 280\$00.

Vejam os detalhes quanto importava esta excursão a uma pessoa, supondo que a podia efectuar dentro do mesmo espaço de tempo.

Combóio, ida	240\$60
Almoço no wagon restaurante	18\$00
Jantares em Salamanca	8 pesetas
Almoço » »	8 »
Pequeno almoço em Salamanca.	5 »
Dormida	6 »
Autocars da e para a estação	5 »
Gratificações nas igrejas etc.	5 »
Jantar no w. restaurante	18\$00
Combóio, volta	240\$60

Fazendo a conta a 2\$50 cada peseta importava tudo em 604\$70. Os excursionistas tiveram mais uma recepção no *Ayuntamiento* com café e bolos; uma «verbena» á noite gratuita; e um horário especial que reduziu a despeza da viagem em mais algumas refeições e dormida, porque normalmente o passeio a Salamanca levaria mais um dia, sem utilidade para a visita da cidade.

UM CHEQUE SEM COBERTURA

NUMA cidade de New York um sujeito entrou n'um estabelecimento de artigos para cavalheiro e comprou uma camisa, pagando com um cheque de 1 dolar.

O dono do estabelecimento ficou com o cheque em caixa por ser a importancia relativamente pequena e passados dias pagou a um fornecedor com o mesmo cheque que de comerciante a comerciante passou por vinte mãos.

O vigéssimo comerciante quiz porém, descontar o cheque e apresentou-o no banco.

O pagador depois de notar que o mesmo não tinha cobertura desconfiou do seu portador mas tudo lhe passou.

Os vinte comerciantes, por onde o cheque havia passado, reuniram-se então e fixando em 25% a média dos beneficios obtidos com o negocio de cada um, contribuíram com 5 centimos cada reconstituindo assim o cheque, que passou então a ter cobertura.

Aconteceu assim que vinte comerciantes realizaram negocios na importancia de 20 dolares com um cheque sem provisão de 1 dolar, obtendo contudo cada um beneficios de 20% ganhando 20 centimos.

Tudo está certo e tem muita graça mas não mereceu a pena pelo trabalho que tiveram e que 50 vezes mais a remuneração, não chegava para a maçada.

AUTOMOVEIS MISTERIO

COM a data de 7 do mez passado publicavam os jornaes a seguinte noticia :

ARGANIL, 7. — Devido aos optimos resultados que a Companhia dos Caminhos de Ferro tem tido com os seus «combóios-misterio», que tanto successo têm alcançado em todo o País, a Empresa Automoblista Arganilense, uma das mais importantes empresas do seu genero, resolveu, também, abrir inscrição para algumas viagens-misterio, para o que já anda em negociações com diversos hotéis, para a primeira viagem que se deve realizar ainda este mês.

Apesar a propaganda poucas pessoas caíram em se inscreverem no automovel misterio cujos resultados são sempre duvidosos demonstrados na primeira pagina dos «Ridículo» de 17 de Agosto de 1932.

A TABELA

XIV — MERCADORIAS... MISTERIO

NÃO só os comboios de passageiros são comboios misterios. Ha tambem os mercadorias... misterios!

São aqueles trens-lombrigas, lentos e intermináveis que silvam estridentemente a horas indecisas e são olhados desprezivelmente pelos passageiros dos outros comboios...

Porque são *misterio*?

Porque... na sua singular lentião, na sua inofensiva indolencia representam uma das maiores complicações ferro-viarias. Numa rêde, vasta como por exemplo a da C. P., os despachos de mercadorias constituem um aspecto curiôso e interessante...

A provincia tôda despacha coisas. As indicações na maior parte das vezes são incompletas e enigmaticas. Apesar das cautelas das companhias, exigindo explicações dos expedidores e dos destinatarios, a maior parte dessa tonelagem colossal que circula e deambula pelo paiz nas tenias-mercadorias, anda ao sabor do destino...

Depois resulta o extravio das coisas mais fantásticas. Basta ir a um *leilão* em St.^a Apollonia de mercadorias que não se levantaram, para fazer uma pequena ideia do que se perde devido á falta de boas indicações.

Num desses *leilões*, que não são apenas de objectos perdidos nos comboios, como guarda-chuvas, ou malêtas de mão, vimos uma vez, 3 *vagons* de pedra... e 6 *toneis* para vinho!...

O mais pequeno erro, uma letra confusa, um o por um a, leva para o Sul o que devia ir para o Norte, entrega em Coimbra o que é procurado na Covilhã. 3 *vagons* de pedra, andaram perdidos durante o tempo regulamentar. Sabe-se lá por onde, emquanto o destinatario aguardava impaciente..

E devido ao pequeno erro de destino vão-se accumulando as coisas mais heterogeneas pelos cais e armazens até que um dia para salvar o que se pagou ao detentor da guia é necessario leiloar tudo aquilo, desde uma mala com cortes de fazenda, aos fardos de palha, do cabaz com ovos frescos (de ha 6 mezes) ao vagon com cimento...

A's vezes succede a mala com cortes de fazenda aparecer a ser leiloada com os *fatós* já feitos, estranha alquimia moderna vulgar nos *leilões* e a que não fogem á regra os *leilões* de mercadorias perdidas e estraviadas.

Quando lerem um anuncio destes *leilões*, não deixem, por curiosidade, de ir vêr; justificar-se-á a nossa rubrica de *mercadorias-misterio* a esses trens-lombrigas, lentos e intermináveis, que não se sabe o que levam, para onde vão, nem quando chegam...

A R M A N D O F E R R E I R A

O QUE TODOS DEVEM SABER

IMPOSTO DO SÊLO

Foram mandadas actualizar as taxas fixas da tabela geral do imposto do sêlo, aprovada pelo decreto n.º 16304, de 28 de Dezembro de 1928.

Transcrevemos os pontos de maior importancia do decreto acima ndicado:

— O pagamento do imposto do sêlo devido pelos trespasses, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 16752 de 13 de Abril de 1929, efectuar-se-á sempre antes da celebração da respectiva escritura, da qual deverá constar o numero e importancia da correspondencia verba fiscal.

— As quantias provenientes do imposto do sêlo e da contribuição industrial devidas pelos demais actos lavrados pelos notários e a êsses entregues como seus legais depositarios darão entrada nos cofres competentes no primeiro dia util de cada semana e de cada mês seguintes áqueles em que forem cobradas.

Tabelas do imposto sêlo:

— Alvarás de quitação de legados pios, cada meia folha (*)— taxa de 2850 — forma de pagamento: papel selado.

(*)— A taxa pode tambem ser paga por meio de estampilha ou por meio de sêlo a tinta de ôleo.

— Arrendamento ou consignações de rendimentos de bens imóveis, por qualquer modo ou titulo que sejam feitos, além do sêlo do instrumento comprovativo do contrato, cada meia folha: taxa — 2850; fórma de pagamento — papel selado.

«Nos contratos de arrendamento de prédios urbanos, feitos nos termos do decreto lei n.º 5411, de 17 de Abril de 1914, só é obrigado ao sêlo do papel o exemplar de-tinado á repartição de finanças».

Nos contratos de novos arrendamentos de prédios ou parte de prédios urbanos occupados por estabelecimentos comerciais ou industriais, ou sua dependência, ou tenham estado há menos de um ano, sôbre a diferença entre o valor que resultar da nova avaliação e do rendimento inscrito na matriz depois de corrigido, mais 5 % de taxa e sêlo de verba na fórma de pagamento.

— Recibos ou quitações e seus duplicados e outros quaisquer titulos ou documentos que importem desobrigação de dinheiro, valores; ou qualquer objecto, sôbre o valor do recibo ou da quitação 1 % da taxa. Os recibos inferiores a 10000 são isentos.

Nos recibos ou quitações de laudémios a taxa será apenas de 7,5 %.

Nos recibos de juros ou dividendos de inscrições, acções ou obrigações de cupões ou ao portador, acusará mais, sôbre a importancia efectivamente recebida a taxa de 1 /, de fórma de pagamento: estampilha.

Ficam isentos os recibos dos juros e rendas dos titulos da divida publica fundada, os recibos das transações das caixas económicas de associações de socorro mutuo quando não excedam a quantia de 15000

— todos os outros recibos passados pelas mesmas associações, sem exclusão dos respectivos ás joias e cotizações periódicas dos seus sócios

— os recibos de esmolas, ou de subsidio qualquer que seja o seu valor, os de vencimento ou fóllhas pagamento de vencimentos que tenham a natureza de prés, férias ou soldadas — os recibos que os escripturas das execuções fiscaes lá sam nos termos do artigo 80.º do Código das Execuções Fiscaes de 25 de Agosto de 1913 e os recibos passados nos vaies de correio e telegrafico, não sendo emitidos em país estrangeiro. A fórma de pagamento dêstes isentos é em estampilha.

Reconhecimentos de assinaturas, quer feitos por notários, quer por outra entidade que tenha essa facultade dentro do paiz, cada um \$50 de taxa, e estampilha como fórma de pagamento.

Termos de abertura de sinais no livro próprio dos notarios, cada termo 2850 de taxa, em estampilhas.

Vales de correios e telegráficos:

Até 50000, taxa de \$10; de mais de 50000 a 1.000000, \$20; cada 1.000000 a mais ou fracção desta quantia, \$50, em estampilhas.

Ficam isentos os vaies do correio chamados de serviço.

PASSAPORTES ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

Foram prorrogadas as facilidade existentes até 1 de Outubro

Pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, foi enviado para o *Diário do Governo* o seguinte aviso:

«Por ordem superior se publica que os Governos português e espanhol desejosos de evitar prejuizos, que poderiam ocasionar uma applicação immediata do regime de passaportes estabelecidos entre os dois países, resolveram prorrogar, até ao dia 1 de Outubro próximo, as facilidades que actualmente existem para a passagem na fronteira».

A REVISTA

“A GUERRA”

PUBLICOU O SEU ULTIMO NUMERO

Acabamos neste momento de receber o ultimo exemplar desta preciosa Revista dirigida pelo combatente sr. Eduardo Faria, que firma o artigo de fundo com prosa de um combatente, que em todos os campos sabe combater e sabe sentir.



Faria Afonso

Diz o sr. Eduardo Faria que com o ultimo numero de *A Guerra* terminou esta a sua publicação, sem ter atingido, após tanto sacrificio o fim a que se destinava.

Comovido diz não ter podido com bastante pena, realizar com o seu esforço e o dos combatentes, a situação dos «homens que andaram na guerra, encontrando-os cada vez mais pobres no pedir, quando eles têm incontestáveis direitos a regalias justas e consentâneas ao heroico esforço despendido».

Emfim nota-se no artigo do combatente Eduardo Faria uma posição de sentido e um soldado que fala antes de morrer, dizendo que «morre vencendo».

Em paginas 21 faz a conhecido combatente João Jaime de Faria Afonso que com o titulo de «tudo morre» diz da sua justiça.

Transcrevemos:

Esta Revista não podia fugir á regra geral, horas amargas em dias de balanço incerto, horas de combate, horas de triunfo e de gloria, e, por fim, a morte!

A revista *A Guerra* foi a primeira afirmação dos combatentes no campo vasto da imprensa e foi, durante muito tempo, o amparo espirital da legião que sofreu a duvida cruenta dos seus destinos e da sua propria força moral.

Dela nos veio maior coesão e um mais perfeito entendimento, nela se temperaram vontades e se seleccionaram caracteres, nela se fundiram alguns dos bronzes fortes que seguram a vasta e prospera organização a que nos honramos de pertencer como homens de vontade e de principios.

Morre, com este numero, a revista *A Guerra*

Esta nova, breve, fulminante, seca, a poucos há-de chocar tão profundamente como a nós nos choca, porque lhe demos alguma coisa de grande no campo do sacrificio que não traz mais recompensa que a certeza do dever bem cumprido.

Com a sua morte apaga-se um pouco da nossa propria vida, da vida de todos nós que nela trabalhamos com denodo e alegria com fé, sem duvidas, antes sempre com a certeza de vencer no aperfeiçoamento de directrizes e no conseguimento de triunfos.



Dr. Souza Carrusca

Muito depoimento disperso, muita documentação ignorada, recordações que se perdiam e autógrafos que já hoje não podiam conseguir-se, ficam neste repositório á disposição dos vindouros que hão-de fazer a histo-

ria da nossa epoca e a historia deste templo de virtudes que é a Liga dos Combatentes.

É justo e oportuno recordar aqui, entre outros os nomes dos nossos camaradas Sousa Carrusca e Carlos d'Ornellas, do Tenente Assis Gonçalves, de Antonio Antunes e de Eduardo de Faria, com quem colaboramos quasi ininterruptamente desde 1926, desde a fase interessante do seu 1.º numero até ao ponto final da sua existencia.

O País, o Estado e a Liga, ficam-lhes devendo serviços incalculaveis.

Faria Afonso é o homem a quem os combatentes devem a sua «Liga» portanto o logar d'este combatente está acima de todos os combatentes e não deve ser esquecido.

Demais Faria Afonso não se esqueceu dos que com ele trabalharam modestamente, no que respeita ao autor destas linhas, e presta-lhes uma homenagem justa.

Para nós, comove-nos que *A Guerra* desapareça da nossa coleção das Revistas Portuguesas restando-nos somente a consolação de que na nossa estante es á a coleção encadernada que será guardada religiosamente.

Á mesma Revista agradecemos a transcrição do nosso eco «A Pez» publicado nos «Ecos e Comentarios».

C. O.

CAMINHO DE FERRO DE TETE

O ESTUDO PARA A SUA CONSTRUÇÃO

O sr. Engenheiro Lisboa de Lima, vogal do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas das Colonias, está elaborando um estudo para a construção do caminho de ferro de Tete-Moçambique e que, ligará este districto com o litoral.

E' de esperar que este melhoramento muito beneficie a economia daquela provincia, tendo as populações interessadas representado ás autoridades superiores pedindo que se urgencie a solução do assunto, pois que a linha de Tete-Muturara-Beira, dará uma grande facilidade ao escoante dos productos para a Costa.

Podem ainda, que a linha passe pelo Matundo e vá, depois, a Tete, de onde seguirá para Muturara. Aqui, ligará com o caminho de ferro transzambeziano, servindo Benga, Nhahepanda, Michinga, Demué, Macerdo, Sungo, Banden, Guenche, Ane-naze, Sinjal e as minas de Mestire, onde terá o seu «terminus».

Este trabalho, logo que esteja terminado será entregue ao Conselho que o apreciará devidamente, não demorando o seu parecer.

FERREIRA GOMES

Partiu no dia 2 para Paris e Bruxelas o nosso presado camarada de redacção Augusto Ferreira Gomes, que como director do Magazine *Fama*, vai tratar de entre outros assuntos importantes, o que se prende com o aparecimento daquela revista ilustrada.

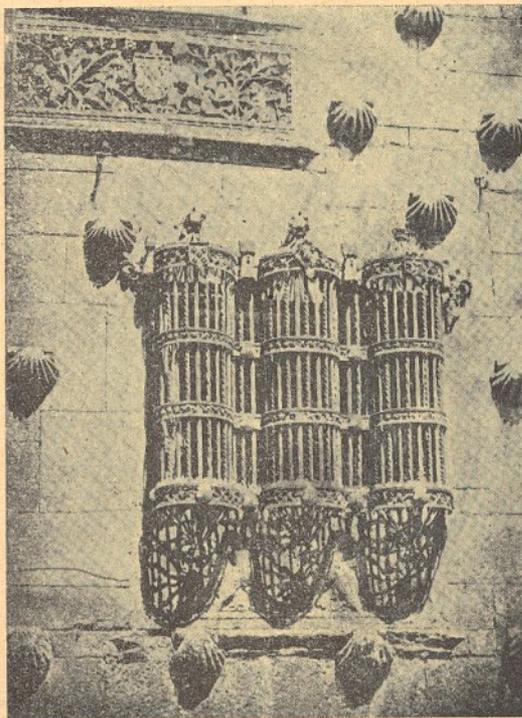
ESTA É A CRONICA QUE ESCREVEU D. ARMANDO FERREIRA TRIPULANTE NA I.^a NAVE DA X.^a ARMADA PORTUGUESA PARTIDA COM RUMO DESCONHECIDO PARA O ORIENTE EM 3 DE SETEMBRO DE MIL NOVECENTOS E TRINTA E DOIS DA ERA DE CRISTO E I.^a DA ERA DAS DESCOBERTAS

A OS 3 de Setembro de mil novecentos e trinta e dois da era de Cristo e ano primeiro da nova era dos descobrimentos partiu dos cais do Rossio a decima armada portuguesa, que o infante D. Henrique de Branco Cabral tem enviado do seu promontorio da Calçada do Duque, em demanda dos misterios de terras desconhecidas.

A decima armada era composta de duas naus de primeira, uma de segunda e duma caravela de mantimentos, superiormente dirigidas pelo capitão de longo curso, Frederico da Silva.

A partida, o conhecido velho do Restelo ainda começou com a prosodia do costume: «que era uma vã cubiça deixar as areias de Portugal na miragem de terras estranhas». Corria a bordo das naus, devido a certas particularidades e exigencias na matrícula das tripulações que o rumo desta expedição era para o Oriente, procurando terras de diversa lingua e costumes. Também a tripulação era diversa e contendo gente de todos os misteres o que deixava prevêr tratar-se de róta inexplorada e destinada talvez á colonização... Cronistas não faltavam; Gustavo Sequeira, o mais esclarecido do seculo, o comandante dos terços de Santarem Cardoso dos Santos encarregado do diario... de noticias de bordo; e o filigranista Artur Portela, destinados a escreverem e ilustrarem a historia da expedição. Na nau de segunda, elevavase a voz tronitoante do escrivão da puridade Méga, e numa das naus de primeira occupava seu lugar o mercador de meias, Costa do Rossio. A largada fez-se com bom tempo e sob os melhores auspícios; uma grande parte da tripulação era já experimentada em anteriores derrotas em busca de terras desconhecidas, gente afeita a dormir ao relento, e aos grandes temporais e balanços das viagens por estradas... encapeladas.

Nos portos do Entroncamento e Coimbra a armada ancora por horas para fazer aguáda; em Pampilhosa, mete um piloto indigena, Pereira de Souza, grande conhecedor dos mares da Beira Alta. Veem-se ao longe as serranias da Estrela, dobra-se a mêdo o cabo tormentoso de Santa Comba Dão, não se vá despertar o gigante Adamastor adormecido por



SALAMANCA — Reja de Casa de las Conchás

aquelas paragens, e entra-se em pleno deserto, só vendo as tripulações terra e céu; nas pequenas ilhotas onde tocam, os naturais são atacados para se conseguir frutos da região, pirolitos e outras invenções dos indigenas...

Para aligeirar a marcha da expedição, o capitão Silva dá ordem para que se abandone a caravela dos mantimentos, que fica no ultimo porto de escala que os roteiros e cartas nauticas de Portugal acusam: Vilar Formoso... Com receio dalguma insubordinação ou para evitar que entre a tripulação se tenha metido algum foragido aos ferros de el-rei, o comandante manda neste porto passar revista á identidade de todos os intrépidos navegadores... Refeitos da travessia, põe-se a armada em marcha, agora por mares nunca dantes navegados... Mar e céu... calor equatorial... aqui, e ali, um porto prometedor, mas que o comandante evita por desconhecer as intenções dos naturais. Apenas faz escala em Ciudad Rodrigo, para meter água, aproveitando a parte moça da tripulação para festejar com tregeitos e oferendas três *rubias* que surgiram entre as flores da sua *choça* rustica!

Ao fim de nova jornada estava á vista uma grande cidade... Circunda-a a armada antes de entrar no porto, receando a atitude dos naturais; seriam amigos ou inimigos os habitantes? Por um natural, de fala estranha, que o cronista e interprete



SALAMANCA - No mercado...

Matos Sequeira consegue interpelar, sabe-se que é Sal-á-Manca a terra á vista. Reina grande alegria entre a tripulação desejosa de pizar terra firme... Com precaução entra a armada no porto e ancóra. Logo se vê na praia, grande azafama e povoleu... São as autoridades locais, os escribas, vindo testemhar que estão os navegantes em terras amigas. E logo ali os querem levar para o interior, onde, dizem, maiores belezas e riquezas há para admirar; e que os mercadores estão esperando para o comércio de especiarias e *recuerdos* com a tripulação. Convencidos que falam verdade, o piloto e o almirante Silva autorizam a partida dos portugueses em embarcações ligeiras, que por varias arterias fluviais conduzem ao interior, á cidade. Desembarcam numa praça quadrada, onde se faz o comércio da cidade.

Com gestos e oferecimentos convencem os indigenas os chefes portugueses a irem ao palacio falar ao sóba, ou regente; este já estava preparado para a recepção, na sala do trono, rodeado dos seus familiares; e falou na sua lingua, saudando o povo amigo de visita áquela terra longinqua. E mandou que trouxessem vinhos de lavar frutas, no dialeto local *cup*, e especiarias e bolama para distribuir pelos nautas. Falou o cronista mór e interprete Sequeira, versado nas historias do Prestes Joam, e disse que de Portugal apenas levavam

escudos em duros e era com estas moedas e vil metal que retribuía aquelas oferendas, o povo de Portugal!

O regente que era tambem Carrasco da população, mostrou-se bem impressionado, falou numa maior aproximação entre os dois povos, e em voz baixa referiu-se ás discordias levantadas por algumas tribus rebeldes que talvez fosse preciso combater naquele dia... Manda que se dê alojamentos á tripulação que logo se espalha livremente por toda a parte; as quitandas, lojas, mercados são assaltadas sendo interessantes os dialogos por expressões, gestos entre compradores e mercadores.

Nessa mesma noite, a convite do sóba, realiza-se um batuque que na fala do paiz se chama *verbena*, e que consiste num baile regional, onde aparecem as *niñas bien* e os *pollos* agarrados dois a dois, esfregando o umbigo ao compasso duma musica compassada. As mulheres apresentam-se com grandes lenços de côr triangulares pelas costas até ao chão, *mantones* na fala local, e é este um luxo asiatico, bem como o espetar na cabeça (cruel e barbaro costume) uma espinha de baleia com dois palmos de altura e que na fala do paiz se chama *pente*... É tambem um luxo regional ostentar o maior *pente*!

Os portugueses que se adaptam facilmente a todos os costumes, os mais selvagens, dentro em pouco estão tomando parte na *verbena* que se prolonga até altas horas da noite...

No dia seguinte obtem os exploradores audaciosos, autorização para visitar os templos de adoração dos naturais. Partem os historiadores a visitar as belezas duma civilização passada, grandes obras de fé e cultos estranhos, riquezas acumuladas em pedra, ferro, oiro e pinturas duma ingenuidade verdadeiramente estranha... Assim se instruem os portugueses que passam horas nestas visitas, inter-nando-se por todo o burgo e indo mesmo até ás descobertas das missões, santuarios onde não se permite a entrada a mulheres ou outros bichos palradores; são os templos do silencio, onde os homens se refugiam depois de terem sido guerreiros e aventureiros.

Alguns membros da civilização estão já desejosos que se levante ferro, porque não se dão bem com as comidas; o arroz com *acafrão*, o *pimento*, a *acelga*, são especiarias que não se adaptam á gula nacional... Mas encontram entre a população, um negro de Moçambique, que fôra descoberto por Portugueses e que sabe distribuir *café* com leite e serve de interprete tambem junto dos indigenas.

Como chegasse aos ouvidos do comandante da expedição que devido á intriga entre os chefes daqueles estados, os guerreiros se estavam preparando, e a desconfiança antecedora dos morticinios, já vistos na India e em Portugal nos tempos de Vasco da Gama e Albuquerque e da outra senhora,

reinava entre os naturais, deu ordem de recolher ás náus ancoradas no porto.

Com pena e a custo se cumprem as ordens e a esquadra levanta ferro, seguindo a rota de regresso já descoberta. Mal havia desaparecido no horizonte o vulto da cidade, com suas torres e dorso do casario, nota-se a falta de 5 tripulantes. Logo o comandante manda sustar a marcha e fica a pairar junto do ilheu des-rto de Barbadilho. Fôra o caso que aqueles tripulantes aventurando-se mais para o interior, haviam ficado cativos de novas belezas. A astucia porem dos portugueses é grande e depois de terem iludido a vigilancia dos salmantinos conseguem tomar uma píroga-taxi e fugir para largo, vindo encontrar a esquadra em Barbadilho.

Á chegada a tripulação que andava pela ilha á caça e atraz das sereias (como na Ilha dos Amores) repete aquela frase ao Veloso amigo, quando os vê chegar em correria, com receio de ficarem em *refens* do soba carrasco:

Olá Ferreira amigo, tens de reflectir.

Que a Sal manca, é melhor chegar do que partir...

A viagem de regresso fez-se pelos mesmos portos de escala; em Vilar Formoso, estava já abastecida a caravela dos mantimentos. Vão se largando os sabios e carinhosos pilotos dos mares estranhos, e quando chegam a porto de salvamento, aos cais do Rossio, entoa a tripulação hinos e preces ao grande propulsor destas viagens misteriosas em busca de terras desconhecidas e variadas gentes!

ARMANDO FERREIRA

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA Está-se realizando por ordem do Governo, a Conferência Nacional do Transportes Terrestres, que visa o fim de uma ampla coordenação entre os serviços automóveis e caminhos de ferro.

INGLATERRA As companhias de caminhos de ferro inglesas continuam seguindo a orientação de acelerar o seu trafego.

Em 12 do corrente, data em que começa a vigorar o novo horário de inverno, a velocidade do combóio da Great Western Cheltenham, que já é o mais rápido do Mundo, passará de 69, 18 para 71,3 milhas, sendo esta a primeira vez na história dos caminhos de ferro que um combóio passa a ter um horário previsto para uma velocidade regular de 70 milhas horárias. A London Midland & Scottish, detentora de dois records de velocidade, passará a ter cinco expressos com o andamento médio de 60 milhas à hora.

FIGURAS DO DIA

JOSÉ DE ESAGUY

Acaba de chegar a Lisboa, vindo de Marrocos, o nosso ilustre amigo e colaborador José de Esaguy, figura de grande relevo e a quem ultimamente os assuntos que respeitam á história daquela região, tem merecido especial cuidado. Devido á sua



pena brilhante tem sido revelados aos portugueses em diários da capital, os costumes, a politica e a literatura e a história marroquina, quer no seu aspecto geral quer no que de mais perto se liga com a história de Portugal. Ficamos desde já á espera da publicação em volume de tão interessantes trabalhos. Esta

modalidade do seu espirito que nos patenteia um jornalista moderno, sugestivo e brilhante, a par com as suas qualidades de Poeta, fazem do seu espirito um dos mais interessantes da geração moderna.

Por todos os seus triunfos como escritor felicitamos o nosso ilustre amigo e o abraçamos sinceramente no momento em que regressa ao seu país.

ENRIQUE GUIRAL MORENO

O sr. Doutor Enrique Guiral Moreno, Director geral da Direcção da Liga das Nações, do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Cuba, acaba de publicar um notabilissimo livro, intitulado «La Liga de las Naciones», *sus antecedentes, fines y propósitos, organizacion y funcionamiento, algunos de los resultados obtenidos. La cooperacion de Cuba*. Trata-se de um erudito estudo, muito bem documentado, e com um prefácio do Dr. António Bustamante, juiz do Tribunal Permanente de Justiça Internacional.

Engenheiro MIGUEL BACELAR

Partiu há dias para Madrid este nosso amigo e distinto engenheiro, administrador geral dos Correios e Telegrafos, que vai assumir a presidencia da delegação Portuguesa que toma parte no Congresso Telegrafico e Radio-telefonico Internacional.

A' partida do comboio compareceram muitas pessoas amigas e funcionarios superiores dos Correios e Telegrafos.

Os nossos mortos

EDUARDO MARTINEZ DE LIMA

Acaba de falecer no Porto o nosso querido amigo Eduardo Martinez de Lima, que durante muitos anos representava naquela cidade a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a *Revista Insular e de Turismo*.

Martinez de Lima, foi um antigo companheiro da Flandres, que frequentou com assiduidade as primeiras linhas do «front», arranjando bagagem de sobra para juntar ao seu lucido espirito. Publicou algumas obras que estão bem arquivadas nos colecionadores de obras da Grande Guerra. Belissimo temperamento e com qualidades de sobra, o moço inteligente e brioso companheiro podia vencer na vida como aqueles que vencem, mas, a sua modestia reduziu-o a só olhar o seu lar que era o seu encanto.

Constituiu uma comovente prova de amizade o funeral deste nosso querido amigo, sendo muito



concorrido tanto por amigos como por colectividades, que da noticia tiveram conhecimento.

A exiguidade de tempo não permitiu que fossem feitos, na imprensa, alguns convites de colectividades, de que o saudoso extinto e seu irmão o nosso amigo, tenente Martinez de Lima, faziam parte.

No préstito, á frente do qual se via um armão de Artilharia 5 conduzindo a urna, seguido de um pronto-socorro dos Bombeiros Voluntários do Porto, com muitas flores oferecidas ao finado, tomou parte uma extensa fila de automóveis transportando amigos e pessoas da familia. No cemitério de Agramonte, antes e depois dos responsos organizaram-se vários turnos, até ao jazigo da familia Martinez de Lima, onde ficou encerrado o cadáver.

Dos diversos turnos organizados ocorrem os seguintes: antigos combatentes da Grande Guerra, O Feão Luzitano, sargentos do Exército, oficiais do antigo Batalhão de Caçadores 9, Grémio União Portuense, Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, oficiais da Guarnição, capitães: Nobrega Pizarro, Alinto Augusto, Daniel de Barros, tenente Vitor, Pompeu, Parada, Mendo Barbosa, Correia e outros amigos do extinto.

Fechou com um turno composto pelos parentes mais próximos e sempre ladeados pelo piquete dos Bombeiros Voluntários do Porto.

Dirigiu o funeral o sr. Carlos de Araujo Bandeira, recebendo a chave da urna o sr. Eduardo Augusto de Almeida.

A' viuva do nosso saudoso amigo e a seu irmão o tenente Martinez de Lima apresentamos o nosso cartão de pesames.

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

Farmacias - Se em tudo se torna neces-sario escrupuloso, ele é sobretudo indispensa-vel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Farmácia Guedes & Filho - Técnico I Guedes ex-director tecnico da Farmácia Estacio, todos os preparados. Sabugo Telef. 7

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Hotéis - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um supplicio.

Insecticidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

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

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção seja solida é preciso que os ma-teriais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd. - Madri-ras. - Praia do Ribatejo.

Material em cimento - As pontes e man-lhas de cimento armado preferidas pelo públi-co são as da *Sociedade Portuguesa «CAVAN»* - R. Pascoal de Melo, 80, Telef. N. 4667.

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

Medicos - Devem procurar-se a tempo para evitar graves doenças.

Dr. Augusto d'Esaguy - Clinica Médica Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º - Residen-cia: Av. da Republica, 33, r/c.

Merccarias - A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

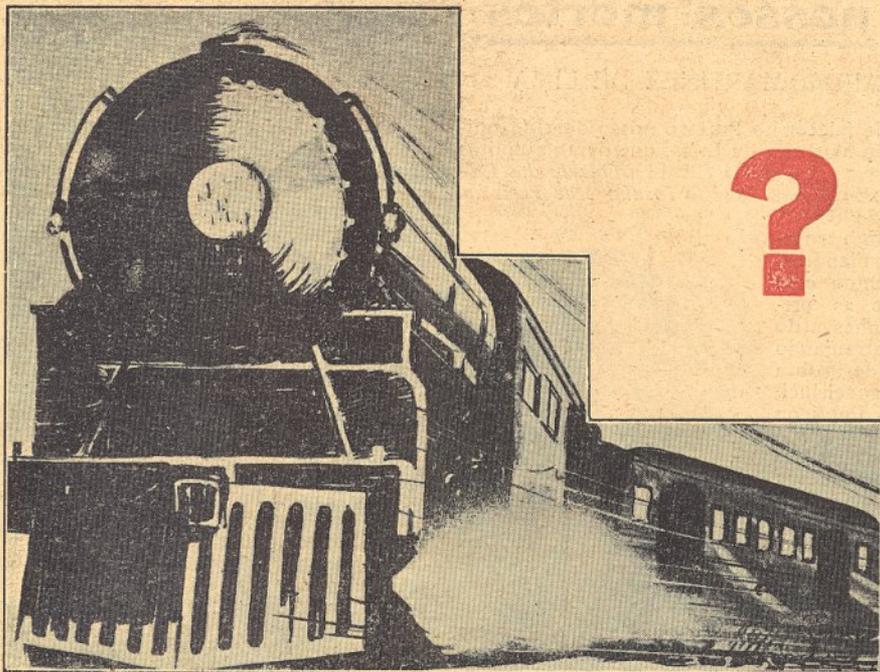
Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa - R. dos In-gtizes, 28, 1.º - Porto.

Marcas e Patentes.

Tinturarias - A economia e o acao nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anun-ciada, 11 e 12 - Lisboa.



O verdadeiro comboio mistério é o TELEFONE

Ele vos conduz a toda a parte . .

Por detraz do misterioso e simpático aparelho negro, branco, vermelho (há telefones de todas as côres) esconde-se sempre um mistério; um bom negócio? Um casamento? A combinação dum pic-nic agradável?

O telefone bate o «record» da velocidade...

Meio minuto do Rossio ao Campo Grande, 20 segundos da Estrela a Belem...

Inaltecer as vantagens do Telefone é ridiculo no ano de 1932 da era de Cristo! Basta olhar para isto:

**Rapidez,
Segurança,
Economia,
Civilização.**

factores primordiais do serviço telefónico...

*— Um telefone na sua habitação custa por dia: **catorze tostões.***

*— Um telefone na sua casa comercial custa por dia: **21 tostões.***

*E' este o verdadeiro **mistério.***

Um serviço incalculável por um preço ridiculo.

INSTALE UM TELEFONE

DIRIJA-SE Á

ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE Co. LTD.

RUA NOVA DA TRINDADE, 43—LISBOA

INSECTICIDAS

POS DE KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENDA
 103, Rua dos Figueiros, 1.
 TEL.-C. 1717 LISBOA

MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS
 CONSULTÓRIO: RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.º Av. da Republica, 33-r/c.
 Consultas das 14 ás 17 horas
 TELEFONE: 21485 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940
 Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas M. canicas do Serração
 PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA LISBOA

Sêda para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

Manilhas em cimento

AS MELHORES

PREÇOS BARATISSIMOS

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

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



Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MÁRCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhols. (Peca-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

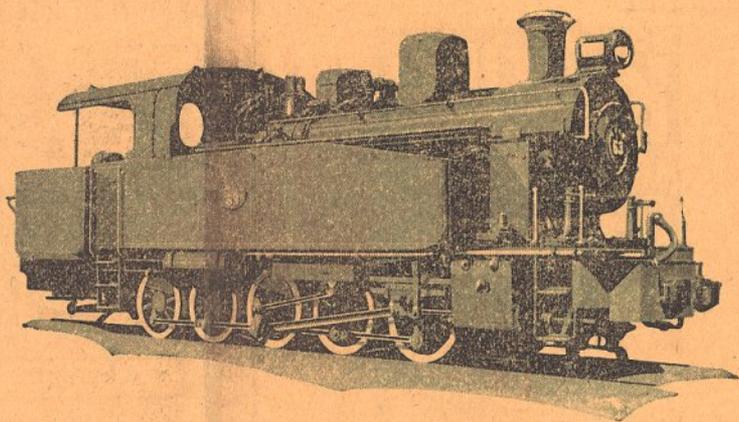
TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães, e outros

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



Há já mais de meio século

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.

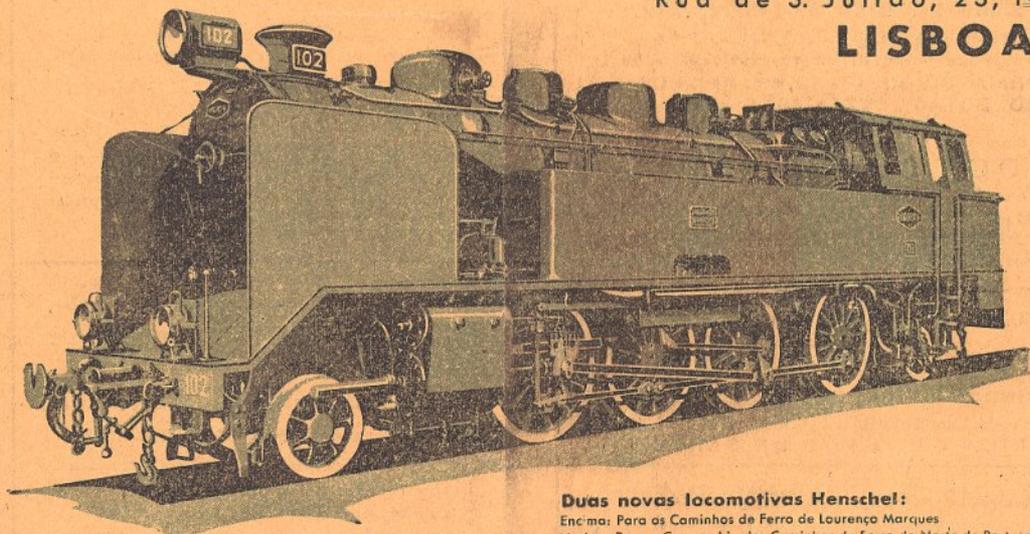
REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1^o

LISBOA



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA

Das novas locomotivas Henschel:

Encima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal