

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFÓNIA - OBRAS PUBLICAS  
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto  
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º - Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 895

---

## S U M Á R I O

Serra da Estrêla, Floresta (Nevão). — O problema dos transportes. — Um caso grave, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Publicações recebidas. — Linhas estrangeiras. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Potencial de guerra, pelo Capitão-aviador HUMBERTO DA CRUZ. — Imprensa. — Cartaz. — Portugal Turístico. — Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide». — Sindicato Nacional dos Jornalistas. — Do factor espionagem ao crítico momento que avassala o Oriente, por ALEXANDRE F. SETTAS. — Parte oficial. — Ecos & Comentários. — por SABEL. — Há quarenta anos. —

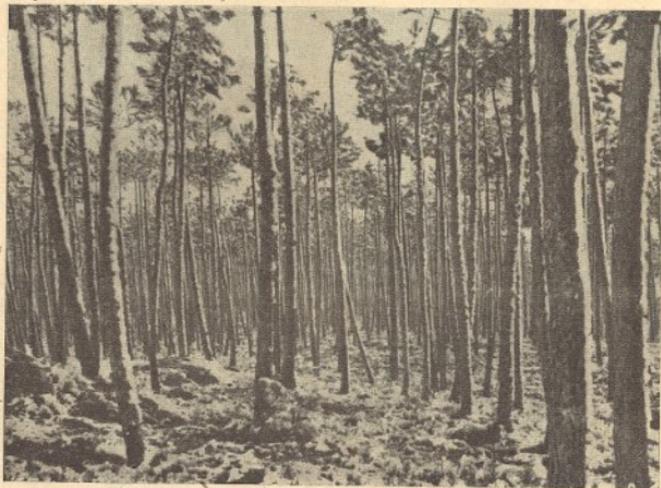
---

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE SETEMBRO

NÚMERO 1194



*SERRA DA ÉSTRÉLA—Floresta (Nevão)*

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ DA COSTA PINA  
ALEXANDRE SETTAS

## EDIOR

CARLOS D'ORNELLAS

## COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAÚL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## O problema dos transportes

A posição dos caminhos de ferro portugueses em presença do desenvolvimento que a camionagem tem atingido, aproxima-se de uma acuidade que impõe sérias reflexões ao Estado, às empresas e até á propria camionagem.

Nos caminhos de ferro encontram-se immobilizados muitos milhares de contos, o Estado não pode prescindir das receitas dos impostos que deles lhe advem, o público não pode deles prescindir e na camionagem também se encontram alguns milhares de contos em risco de sossobrar com o inconveniente da paralisação da actividade de milhares de braços.

O problema tem portanto facêtas delicadas, que impõem um estudo demorado cuidadoso e delicado.

Estão vários factores em causa: Há que atender às particularidades de cada um, defender direitos adquiridos, manter os respeitos dos contratos e há... os aspectos humanos que não podem ser esquecidos.

A C. P. é a maior empresa do país na sua especialidade, sempre o foi, e dêste natural prestígio e preponderância nasceu o convencimento de que a sua actividade não podia ser sujeita á concorrência de um tráfico abandonado. Os seus dirigentes, homens da velha época, em que os aspectos do tráfego eram vistos do cume do monumento, custa-lhes acomodarem-se a uma situação que exige do caminho de ferro uma actuação mercantil, porque é preciso discutir ao balcão o preço do frete como o do arroz, salvas, é claro, as diferenças emergentes. O tráfego tem hoje aspectos novos, novas exigências, actuações modernistas... uma série de cousas tão desviadas da velha usança que justifica a admiração dos velhos funcionários, pessoas que ao caminho de ferro tomaram amôr, aquele amôr que o decorrer dos anos avoluma ao trabalhar-se dia a dia a mesma profissão.

Não é portanto de estranhar, as indecisões dos antigos e valiosos funcionários dos caminhos de ferro, e elas são até uma circunstância nobilitante para demonstrar a competência d'esses funcionários, a sua dedicação às empresas onde trabalham e o seu aferramento ás velhas normas que lhe foram mestre. Pois bem, posta a situação tal e qual ela se nos afigura, a mais acomodada ao decorrer dos acontecimentos, cumpre-nos também consignar, que o homem moderno tanto o pode ser o que tem 50 anos como aquele que se envaidece com duas décadas. E porque assim pensamos estamos convencidos que aqueles funcionários, para os quais vai o preito sincero da nossa admiração, começaram já a ver o problema, através os vidros polidos dos «guichets»; desceram até ao rés-do-chão, examinaram a nova função do tráfego e verificaram, que também tinham qualidades, nervos e actividade para enfrentarem as grandes soluções.

É isto que nós acabamos de verificar ao notar a disposição em que se encontram as empresas de caminhos de ferro e nomeadamente a C. P. em aceitar a colaboração de empresas estranhas no sentido do regresso ao carril, de parcelas importantes do tráfego o que só por via dessas empresas será possível conseguir.

A deminuição das receitas resulta mais da qualidade do tráfego que da quantidade, e se essas empresas se propõem levar ao caminho de ferro, aquele tráfego, é de crer portanto que a solução tão desejada, tenha agora surgido e com ela todos terão a lucrar. Oxalá.

## FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . . . .	1.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup> . . . . .	100
ÁFRICA ( > ) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º  
Telefone P B X 2.0158  
DIRECÇÃO 2.7520

# UM CASO GRAVE

## A ESTAÇÃO DA TRINDADE NA LINHA DO PORTO À POVOA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

COMO é sabido, quando os corpos gerentes da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal foram suspensos em 5 de Agosto de 1933 e substituídos por uma comissão intrusa, ia adiantada a construção do trço da Boa Vista à Trindade, de modo que rápidamente poderia ser aberto à exploração provisória. Tinha sido expropriado amiavelmente à Câmara Municipal o terreno preciso para a estação da Trindade no tópo da Avenida dos Aliados e com acesso directo por ela ao lado do Paço Municipal. Projectou-se vasto edificio condigno, boa parte do qual seria destinado a um hotel e a estabelecimentos comerciais de rendimento seguro. O custo dessa parte, a mais considerável e dispendiosa do edificio, era excluído da garantia de juro pela aplicação dos art.ºs 31.º; § 1.º e 35.º, § 1.º do contrato de 8 de Agosto de 1927.

O segundo desses preceitos excluía, como era lógico, o rendimento da parte do edificio que não era propriamente estação e se incorporava no domínio próprio da Companhia, do cálculo das receitas líquidas a encontrar com a anuidade garantida.

Isso explica a redução efectuada no custo da obra garantido.

A Companhia construía e explorava, sem auxílio do Estado, para fins de turismo e comerciais, o edificio, propriedade sua, fóra do domínio público.

A estação ficava assim admiravelmente localizada, e constituía grande e louvável melhoramento.

\* \* \*

Na assembléa Geral de 16 de Agosto um accionista e antigo administrador deu conta de um facto estranho, que não viera a público e que reputo da maior gravidade.

Estão fechadas (ou apenas pendentes, conforme declarou o Presidente da Comissão Administrativa para atenuar o efeito da revelação?) negociações com a Câmara Municipal para troca de terrenos derivada

da localização da estação para lá da Rua Fernandes Tomaz e a par da igreja da Trindade, mais afastada do centro (o que não é indiferente, por pouco que seja o afastamento) escondida e certamente reduzida as instalações para o tráfego, sem a parte turística, sem o magnífico acesso que o projecto aprovado lhe assegurava.

Em troca do terreno de grandíssimo valor, assim alienado pela Companhia, cediam-se outros no novo local da estação e no Horto Municipal, separados uns dos outros e que valem incomparavelmente menos.

Perguntarei agora: foram as negociações — fechadas ou pendentes — precedidas, como era indispensável, de novo projecto da estação, submetido ao exame e aprovação do Governo, após exame pela Direcção Geral e pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que até à sua recente reforma devia ser ouvido sobre assunto dessa natureza?

Como se faz a troca: área por área, o que seria um escândalo, ou valor por valor?

Muito mais que a diferença de valor venal dos terrenos, deve predominar no confronto o erro irreparável de se renunciar a situação privilegiada da estação, facilidades de acesso, embelezamento do local.

Não é lícito sacrificar irremediavelmente o futuro, só por mesquinha opposição ao que se fizera, à economia na construção.

Que haja um restaurante afamado, no Pôrto, chamado o *Escondidinho*, admite-se; agora que a estação central das linhas suburbanas seja a *Escondidinha*, é mais que lamentável: é criminoso por se *sabotar* uma iniciativa rasgada e feliz.

Se há no Pôrto uma colectividade encarregada como em Lisboa de velar pela estética da cidade e pelos interesses do turismo, seria bem justificada a sua intervenção neste caso.

À própria Câmara Municipal, que aceitou e deu seguimento à feliz iniciativa de Eduardo Plácido cumprir opôr-se a essa sabotagem mesquinha e maldosa, se não é algo de mais, de um plano que perfilhara e cuja execução facilitou pela cedência de terrenos.

Pregunto pois:

Porque não fez o Relatório de 1936, datado de Junho de 1937, a mínima alusão a tão grave mutilação de um plano que fóra recebido com geral aplauso e favor, salvo por algum serventuário de uma empresa prejudicada no seu tráfego pelo prolongamento da linha, ou por zoilos odientos.

Há ou não projecto aprovado da nova estação, que precedesse as negociações com a Câmara para a troca de terrenos? Foram estas autorizadas pelo Governo?

Em que condições de espaço, de acesso e de aspecto, comparadas com as do local que fóra escolhido e aprovado, fica a estação?

Correra a revelia e sem obstáculos esta mesquinha alteração, como correu, em total abandono criminoso,

a infracção da lei que mandava separar a via larga e a via estreita entre Lousado e Trofa e que devia ser cumprida quando se renovava a ponte do Ave, tanto mais havia a garantia de juro para essa obra?

Assim ficou radicada a sujeição reciproca de dois tipos de via em 4 quilómetros de linhas frequentadas, tão fácil de fazer cessar.

\* \* \*

Velho ferroviário, com o amor inveterado da profissão, entristece-me esse menosprezo total de leis, das conveniências públicas.

Final mais valeria perfilhar de vez estes factos.

Não os podendo fazer evitar, regista-os ao menos como documentos para a história.

## ESTAÇÃO SABOTADA E COMUNIDADE PERPETUADA

Comento o estranho projecto de construir a estação terminal das linhas da Póvoa e Guimarães não na Praça do Município, ao lado do novo Paço Municipal, com um grande edifício condigno do local e que além das instalações para passageiros, abrangesse um grande hotel terminus e estabelecimentos comerciais, mas a par da igreja da Trindade e reduzida a modestas instalações para o serviço do caminho de ferro.

Tivera dêsse plano informação verbal que dava como fechado um acôrdo entre a Câmara e a Comissão Administrativa da Companhia para a troca por esta dos terrenos adquiridos já e que têm alto valor, por outros de valor muito menor.

Uma ida ao Pôrto proporcionou-me, ocasionalmente, ensejo para visitar o local e colher esclarecimentos que se ligam com duas locais publicadas recentemente no conceituado jornal *Comércio do Pôrto* e me levam a versar novamente o assunto.

Nega-se na Câmara a existência do acôrdo já fechado, mas confessa-se a existência de negociações. *Tout mau vais cas est niable.*

Em 22 publicou aquele jornal uma curta local em que se lia:

*Foi adjudicada a obra da conclusão desta linha, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que estava paralizada havia quatro anos, ao antigo concessionário. Este deve ter concluídas as obras no prazo de oito meses.*

*Desta linha, que já tem todo o túnel construído, falta, apenas, a terraplanagem e o corte da rua das Valas.*

*A notícia é, sem dúvida, interessantíssima para os nossos leitores do Pôrto e Norte, porque verificam — e já não era sem tempo — que a desejada linha da Boa Vista à Trindade vai ser concluída. Oxalá que, sem demora, se proceda a tão importante obra, cuja*

*demora só estava causando prejuizos ao Estado que garantia juro dêsse capital à Companhia, e ao público, privado de um serviço tão útil.*

**Como não é possível a construção do projecto aprovado da estação, está em estudo a realização do novo.**

Poucos dias, depois, nova local, que importa citar na integra:

### A conclusão das obras da linha férrea da Boa Vista à Trindade deve estar efectuada dentro do prazo de oito meses

*Causou a melhor impressão nesta cidade e, dum modo geral, em todo o Norte do Pais o que «O Comércio do Pôrto» publicou, no domingo pretérito, acerca da próxima conclusão das obras do ramal da Boa Vista à Trindade, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.*

*Como noticiamos, essas obras, paralizadas, havia quatro anos, quando tão importantes somas haviam sido dispendidas da construção dêsse trço de linha férrea, vão ser executados pelo antigo concessionário, o que é a garantia de que o ritmo dos trabalhos, uma vez aplanados todos os obstáculos de então não será prejudicado por novos incidentes.*

*Dentro de oito meses, pois, os combóios poderão circular entre a antiga estação da Boa Vista e a nova estação da Trindade, a construir junto da Praça da Trindade e da Rua Fernandes Tomaz, de acôrdo com o projecto que, por impossibilidade de execução do que, primeiro, fôra aprovado, está em estudo.*

*A conclusão das obras do ramal cuja importancia — tão evidente ela é — se torna desnecessário encarecer, não devia, na verdade, protelar-se por mais tempo, demais que a parte principal dos trabalhos, constituída pela abertura do túnel, estava, completamente, realizada.*

*É obvio acentuar que, com as partidas e chegadas dos combóios à Trindade, tão perto do centro da capital do Norte, o movimento de passageiros aumentara, com evidente benefício para a Companhia, beneficiando, também, os passageiros em comodidade e facilidade de deslocação.*

Então o prolongamento até à Trindade, intensificará o movimento, a parte principal dos trabalhos estava feita e a Comissão espera, quatro anos para os concluir até uma estação provisória!

Quantos centos de contos perdeu a Companhia por este injustificável protelamento de uma obra da maior urgência, conforme insistentemente ponderei desde Julho de 1933 na série de numerosos artigos consagrados à questão da Companhia do Norte.

Este adiamento foi verdadeiramente criminoso e só se desculpa por deplorável incapacidade administrativa em alternativa com o propósito de evitar a con-

corrência à Carris de Ferro que por todos os meios procurou impedir a construção do trço da Boa Vista à Trindade.

\* \* \*

Há em ambas essas locais uma afirmação que não pode deixar de ser comentada.

Declara-se impossível a execução do **projecto aprovado** da estação e por isso se está estudando outro. Impossível, porquê?

Não deve ser impossibilidade técnica, aliás o Conselho Superior de Obras Públicas o teria condenado e o Governo o rejeitaria. Também não é a impossibilidade de carácter financeiro, que daria lugar á rejeição do projecto.

Ora o Decreto n.º 17.842 de 31 Dezembro de 1926, firmado por todos os Ministros, aprovou o projecto e o contrato que modificou o de 8 de Agosto de 1927 reduziram a 12.000 contos à base da garantia de juro como para a liquidação da mesma consideraram só as receitas próprias da linha, o que deixava a cargo da Companhia e sem garantia o excesso do custo das obras. Isso corresponde ao de parte do edificio destinada a hotel; cafés, estabelecimentos comerciais conforme previu o art. 31.º, § 1.º do contrato de 1927 que excluiu do domínio do Estado tudo o que nos edificios não fôsse necessário à exploração da linha e tivesse por fim o desenvolvimento do turismo e outras comodidades estranhas áquele fim.

Até 5 de Agosto de 1933 o Governo e as corporações consultivas não julgaram o projecto da estação impossível de executar; apenas separaram os encargos do trço com garantia dos da parte da estação destinada a outros fins comerciais. Nessa data e ainda posteriormente havia um grupo financeiro, julgado idóneo, pronto para uma negociação que valorizava as acções em carteira, dava lugar à liquidação integral das dívidas existentes e a conclusão das obras. A estação estaria construída em óptimo local embelezando o topo da avenida.

Essa negociação seria com os legítimos corpos gerentes e não com uma comissão adventícia cuja acção foi iniciada pelas diligências para deixar de pagar integralmente o que a Companhia devia.

Durante êsses quatro anos diligências se fizeram no Pôrto para evitar êsses prejuizos, se alguns houve. Quê acção exerceu a imprensa a favor dos interesses da cidade relativos a êsse grande melhoramento? E agora aceita-se sem reparos a renúncia ao projecto primitivo e o afastamento da estação para cêrca de 150<sup>m</sup> mais longe do centro, reduzida à condição de *Escondidinha*.

O concessionário de que falam as locais deve ser o antigo empreiteiro, pois não se trata da concessão.

\* \* \*

Dir-se-ia, que há um propósito de minimizar a acção do novo trço, que só favorece os interesses da concorrência do automóvel e da linha eléctrica.

Por um lado afasta-se a estação que é além disso privada de ótimas instalações de carácter comercial e turístico. Em vez de um edificio monumental, que custaria caro, mas teria rendimento apreciável, afastam-na e escondem-na. Por outro lado deixou de correr à revelia o extraordinário e vergonhoso caso da dependência mantida na ponte do Ave entre as linhas do Minho e de Guimarães, contra lei que impôs a separação e para a facilitar deu garantia de juro ao trço minúsculo Trofa-Lousado.

A baldeação e as demoras na estação comum são factor do afastamento de passageiros da linha directa sem transbordo Trindade-Guimarães e Fafe.

Objectar-me-ão que a Companhia teve tempo para evitar êsse menosprezo da lei e dos contratos e não o fez.

Se o não conseguiu foi porque não pôde e não por desleixo.

Em 3 de Março de 1923, numa das exposições do Administrador-delegado ao Ministro, eram recordados os antecedentes do assunto, os prejuizos que do *statu quo* advinham à Companhia e as instâncias da C. P. para se actualizar o contracto da utilização da linha do Minho, feito havia 50 anos.

*Foi apresentado há muito o projecto deste trço e que a sua aprovação tem tido inexplicável demora, provam-no as seguintes datas.*

*Em 28 de Junho de 1930 concluiu-se o reconhecimento taquiométrico e o respectivo ante-projecto foi logo apresentado.*

*Obtido o acôrdo sôbre a directriz da linha, elaborou-se o projecto definitivo (trabalho de campo e de gabinete), que ficou concluído em 7 de Fevereiro de 1931 e foi entregue em 9.*

*Sôbre o mesmo tem sido trocada, de então para cá varia correspondência. Tem a C. P. insistido muitas vezes pela alteração do contrato de serviço comum, a que acima se aludiu. Invocava em resposta a Companhia do Norte a próxima transferência para leito próprio, do trço comum, que tornava desnecessária essa revisão. Por êste motivo ponderava-se a urgência que requeria a resolução dêste assunto à Direcção Geral de Caminhos de Ferro que em officio n.º 23/E de 7 de Novembro de 1932 respondeu o seguinte:*

*«Sôbre o assunto levo ao conhecimento de V. Ex.ª que poderá V. Ex.ª transmitir à C. P. o seguinte: o projecto de transferência para leito próprio do trço do Lousado à Trofa tem estado em estudo nesta Direcção Geral a-fim-de ser verificada a possibilidade de uma variante e completo agora êsse estudo, vai o assunto ser submetido à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, pedindo para que o parecer seja dado com urgência».*

Isto ao fim de 22 meses depois da entrega do projecto de um trço de 4 quilómetros!

Finda assim a parte do officio citado:

*Foi esta Companhia agora informada de que o*

# PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

## «BOLETIM DA CÂMARA DE COMÉRCIO PORTUGAL E FRANÇA»

Como organismo oficial desta Câmara recebemos e agradecemos o seu elaborado «Boletim», do qual através das suas páginas se verifica o movimento económico dos dois países.

## «PREVIDÊNCIA DO FERROVIÁRIO PORTUGUÊS»

Recebemos o relatório da Gerência do ano findo, desta instituição. Do referido relatório vamos extrair alguns números que claramente patenteiam a importância de tão prestimosa Instituição.

Durante o exercício de 1936 faleceram 137 sócios tendo sido pagos subsídios no valor de 1.306.964\$50, verba esta que junta às dos anos transactos elevam os subsídios pagos desde o seu início à importante soma de 10.492.825\$20.

Observa-se ainda no relatório, que na Assembléa geral efectuada em 20 de Dezembro do ano findo, foi apreciada a proposta para a fusão da Previdência do Ferrovário Português com o Montepio Ferrovário e Previdência do Ferrovário Reformado.

Depois de devidamente estudado tão importante assunto, verificou a Previdência do Ferrovário Português, a inconveniência da fusão das três Instituições, o que aliás é para lamentar, dada a falta de bases actuariaes, que comprometem os interesses dos seus sócios e a longevidade da Instituição, que poderia exercer uma função social bem mais elevada do que aquela que exerce.

*assunto vai ser submetido à apreciação, não do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, mas do Conselho Superior de Obras Públicas.*

Assim devia ser, mas passaram mais 3 meses sobre os 22 decorridos. A Companhia fez o que devia mas como e que todas as estações oficiais consentiram na substituição da ponte do Ave por conta do Estado se executar ao mesmo tempo o projecto da reparação das linhas?

E a Comissão Administrativa que fez nestes quatro anos para evitar a infracção da lei e o considerável prejuizo para as linhas que geria?

Assim: abandono da rápida conclusão do trôço Boa Vista à Trindade; sabotagem do projecto da estação que é ainda remediável se quizer quem deve e se não ficarem silenciosos os defensores dos interesses da cidade.

Triste capítulo de uma história ferroviária!

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### BRASIL

A primeira locomotiva inteiramente construída no Brasil fez a sua primeira viagem de ensaio em 6 de Abril de 1937 na linha da Companhia Central.

Rebocou o combóio da noite de São Paulo ao Rio de Janeiro, tendo feito o percurso a uma velocidade média de 72 quilómetros à hora, com uma carga de 40 toneladas, tendo ganho rapidamente um atraso de 20 minutos a partida da estação da Coucheira.

A locomotiva é do tipo Pacific, tendo sido todas as peças construídas em São Paulo nas oficinas da Companhia Central. O director geral da referida Companhia, acompanhou o combóio na viagem de ensaio, declarando-se satisfeito com os resultados obtidos, informando ainda que o custo da locomotiva foi inferior a 30%, relativamente a uma locomotiva similar importada do estrangeiro.

### HUNGRIA

Os caminhos de ferro do Estado Hungaro, puzeram recentemente em serviço um vagão coberto, especialmente construído para o transporte de veículos automóveis. Este vagão, que podem transportar dois veículos dum peso máximo de 3.500 quilogramas é destinado ao serviço dos combóios rápidos. O seu arranjo interior foi concebido de forma aos automóveis poderem entrar e sair com simples e rápidas manobras. Os veículos têm entrada por portas laterais, de correr e outras de tópo que são basculantes. Entrando o veículo tanto por uma como por outra porta, não excede a manobra para carga e descarga, dois minutos!

### ITÁLIA

Os trabalhos do primeiro trôço da linha de caminho de ferro metropolitano de Roma foram recentemente iniciados e custarão cerca de 200 milhões de liras e empregarão 5.000 operários durante 4 anos.

A linha que medirá 5.300 m. de comprimento e que vai da estação dos Términos ao Lido, onde ligará com o caminho de ferro eléctrico existente, passará sob a Via Nazionale, a Piazza Venezia, a Via del Mare e os Mercados Gerais. As galerias serão à profundidade de 7 a 15 metros.

Os comboios que circularão de 2 em 2 minutos terão a capacidade para 1.000 passageiros e serão do tipo aerodinâmico.

# CRÓNICA

---

## INTERNACIONAL

---

Por PLÍNIO BANHOS

### O perigo amarelo e a guerra espanhola

*O chamado perigo amarelo é de todos os tempos. Raça mangólica anda à deriva com a Europa. Nada mais, para exórdio.*

*A Espanha, por sua vez, faz das suas...*

*Salamanca, Burgos e Sevilha ainda são o baluarte de Franco—marechal napoleónico, cujos interesses são verdadeiramente nacionalistas.*

*Vejamos, agora, o perigo amarelo:*

*O Extremo Oriente, por motivo, da Manchúria, corta relações diplomáticas com a ordem soviética...*

*Staline está de pé... Firme está a S. D. N. Mesmo com Genebra não se embriaga.*

*E toda a gente, muita gente, anda a manobrar coisas incompletas, mesmo inconcebíveis!*

*A vida é assim.*

*Desde os protetorados britânicos até aos confins da Checoslováquia o fim de tudo é a paz... armada.*

*Temos, pois, que nos render à evidência.*

*Portugal, uma nação embora imperiosa, tem o direito de defender as suas colónias.*

*São elas a alma—Mater da nacionalidade.*

*Descobrimentos, naus, homens de envergadura como Alvares Cabral, merecem bem o otimismo da terra que lhes serviu de bêrço.*

*Não é preciso falar de Aljubarrota, de Montes Claros e de Vasco da Gama.*

*A história repete-se.*

*Napoleão jámais conseguiu, à sombra de Massêna e Junot, tomar Buçaco.*

*Ardem fogueiras. Fôgo de artificio nas diplomacias...*

*Nada mais.*

*Nada mais, porque o Extremo Oriente, em parte, orientado pela U. R. S. S., quer dominar, progredir à maneira de Cesar.*

*E assim, Portugal, que não se desnorreia rompeu com a Espanha dos vermelhos e com a Checoslováquia.*

*Bem hajam os homens bons.*

### A neutralização de Xangai

O representante da «Havas» conseguiu dos círculos do «Gaimusho» a seguinte declaração:

«A proposta britânica quanto à neutralização de Xangai foi ultrapassada pelos acontecimentos.

Como já desembarcaram tropas japonesas, deve-se primeiro infligir uma derrota às tropas chinesas antes de se encarar a solução da questão. Depois de ter expulso as tropas chinesas da região de Xangai, o Japão exigirá garantias eficazes para a segurança dos seus naturais em Xangai. Entre outras exigências, o Japão não quer a presença de tropas chinesas numa região suficientemente extensa, de maneira a tornar impossível qualquer ameaça a Xangai.

O Japão não pretende derribar o Governo de Nanquim, mas é natural que este caia de per si, em consequência das lutas intestinas a que a guerra dará lugar. Quando os elementos moderados tiverem derrubado o actual Governo de Nanquim, então o Japão entender-se-á com eles. Não se crê aqui que as potências estrangeiras—com excepção da U. R. S. S.—instigam o Governo central à resistência. Os americanos—diz-se—são «imparciais», e os franceses, que têm maiores responsabilidades em Xangai, compreendem, melhor a situação que o Governo inglês. Contudo—frisa-se—não há nenhum indicio acerca da intervenção dos sovietes».

### As «bôas» relações internacionais

A nota de «Bureaux» da Imprensa Checoslováquia assegura ser «um caso único na história das relações internacionais que o malogro de negociações comerciais conduza ao rompimento formal e unilateral de relações diplomáticas». Talvez, mas a nota em questão passa em silêncio as condições inauditas nas quais se produziu esse malogro. Lá está, verdadeiramente, o caso único. As pessoas de boa fé não se enganarão. A pressão sobre Praga é evidente. Praga cedeu sem dor. Em Londres, onde a Imprensa tem fortes prevenções contra o Governo do sr. dr. Salazar, o «Daily Telegraph» declara: «A Grã-Bretanha não crê, de maneira alguma, que a entrega de armas que faz o objecto do conflito, fôsse destinada ao general Franco. Portugal rearma-se e está no seu pleno direito. Na situação perturbada da Europa, fazendo parte integrante da península em chamas, perseguido pelo tenaz rancôr dos marxistas e comunistas, viu-se compelido a essa necessidade. Porventura, o jurista e financeiro que é o dr. Salazar tem artes dum aventureiro belicoso? Se compra armas, podemos estar certos de que não pode deixar de fazê-lo. Entre «vermelhos» de todas as espécies há, naturalmente, um concerto contra Portugal, culpado de ter feito respeitar a sua dignidade nacional e recusar deixar-se estrangular pela revolução. Esse pequeno país tem a audácia de tornar-se um bastião da ordem: crime irremissível! É lamentável que a Checoslováquia tenha consentido em servir de instrumento a essas manobras, a êsses odios».

# POTENCIAL

## DE

# GUERRA

Pelo Capitão-aviador HUMBERTO DA CRUZ

O assunto é extraordinariamente interessante e vasto para que possa fazer-se série dos muitos motivos que estabelecem relações entre si, necessários todos eles por imperiosa formação do conjunto. A Defesa da Pátria exige a participação de todas as actividades, riquezas e valores materiais e intelectuais, por mais diversos, em criteriosa ligação, definindo um potencial de guerra que sirva de armadura protectora a todas as necessidades da luta, necessidades de acção e de resistência, e bem assim como amparo forte do sagrado orgulho da independência nacional.

A força armada de uma Nação não tem como limites as paredes dos quartéis, as oficinas dos arsenais, os depósitos de material, e muito menos a enganosa embora precisa e apreciada espectacularidade, dum parada militar refulgindo em brunidos metais e bélicamente musicada por acordes de pífaros e atabales.

Vai mais além! Vai mais longe!

Vai até ao organizado aproveitamento de todos os valores que caracterizam a vida normal de povo de todas as classes, méritos e officios.

Depois da indispensável e esplendorosa formação moral conseguida por bem cuidada instrução e orientação da mocidade; depois do arranjo de engenhos que equipem os agrupamentos militares de espécies distintas, há que contar com as necessidades contínuas de reabastecimentos e renovações das Jinhas de combate e com a ameaça premente de paralisação da vida da rectaguarda que forçadamente terá de ser o amparo dos que lutam e o vínculo de resistência da Nação.

Problema dificultoso e complexo que reclama métodos de aplicação inteligentemente elaborados e servidos por intrasigentes vontades. Os obstáculos surgem continuamente, uns de ordem financeira, outros de ordem económica e orgânica, todos eles embaraçosos para a finalidade que se deseja. Para a guerra de amanhã é preciso preparar todos os recursos nacio-

nais porque todos são necessários pelo que produzem e pelo que podem produzir em forçadas adaptações.

O poder militar requer energias e engloba elementos que aparentemente parecem nada ter com a Defesa Nacional.

É por isso que, quando se fala em Ministério da Defesa Nacional há quem pergunte e exclame: Mas então não são todos os Ministérios interessados na Defesa Nacional?!

Para além de recrutamento, da instrução, da formação de quadros e da aquisição de materiais bélicos e doutros com eles relacionados é indispensável ter em bom arranjo, para efeitos de mobilização, as matérias primas, as fontes de energia, os combustíveis de toda a espécie, as fábricas e os laboratórios, a mão de obra, os meios de transporte e vias de comunicação.

Qual será o valor dum exército que firme as suas acções nas suas possibilidades próximas?

Nem vale a pena discutir ou gastar palavras para justificar a natural resposta.

As matérias primas e fontes de energia garantem a continuidade da luta sem necessidade de auxílio imediato que nem sempre pode ser prestado a tempo. Os mais vulgares produtos da indústria de guerra como o ferro, o cobre, o chumbo, o zinco, o antimónio, o amoníaco, o níquel, o cromo e o volfrâmio, por exemplo, devem sempre existir constituindo reservas para qualquer emergência ou melhor, deve estar sempre garantida a maneira certa de os conseguir, porque as contínuas exigências da guerra não admitem esperas de confusos limites.

O carvão, um dos elementos básicos da indústria de guerra, e os petróleos, energia de primeira plana para o movimento de quantos motores um exército moderno exige, são indispensáveis nas possibilidades dum qualquer país.

A aviação e as fracções mecanizadas e motorizadas carecem de garantidos reabastecimentos de combustíveis para que a sua acção seja sempre oportuna evitando paragens que rapidamente se refletem em desastres de outras formações que não podem actuar sem o seu apoio.

As comunicações de toda a ordem, terrestres, aéreas e marítimas só se fazem quando existam possibilidades de reabastecimento para as suas máquinas.

Os productos alimentares para o homem e as forragens para os animais obrigam a criar umas normas especiais para o trato do poder agrícola da Nação.

Inclusivamente não poderá ser esquecida a constituição de reservas de coiros que permitam quanto possível o arranjo do calçado, equipamentos e arreios.

As roupas, e para elas as lãs e os algodões, as munições, os productos farmacêuticos, os hospitais e tantas outras naturais exigências dum exército em campanha, não dispensam a constante laboração das fábricas e laboratórios que a todo o momento deverão prestar a assistência das suas produções.

A mão de obra deve estar garantida pela organiza-

# I M P R E N S A

## «L'ECONOMIE INTERNATIONALE»

Acabamos de receber o número de Julho e Agosto desta Revista da Câmara do Comércio Internacional que publica uma reportagem completa do Congresso da C. C. I. que teve lugar em Berlim de 28 de Junho a 3 de Julho do corrente.

Mais de 1600 delegados de 40 países participaram nos debates do importante Congresso que tomou deliberações importantíssimas sobre a indústria moderna.

Mr. Thomaz Watson, grande industrial americano falou sobre a necessidade de organizar uma estreita cooperação entre os territórios internacionais, que do assunto bastante se ocupam e a que a Câmara de Comércio Internacional vai meter ombros para o grande desenvolvimento do comércio internacional.

## «TIC-TAC»

Completamente remodelado aparece «Tic-Tac», o mais antigo semanário infantil que se publica em Portugal.

Novas secções foram criadas e as antigas passaram por grandes melhoramentos, continuando, todavia ao preço de 1\$00.

C interesse dos pequenos pelo «Tic-Tac» é de tal

ção de equipas que, o mais possível, permitam a deslocação de muitos profissionais para as linhas da frente. Os mais velhos, as mulheres e até as crianças, devem estar em condições de prover a maioria dos lugares indispensáveis de produção.

Os meios de transporte são um dos factores mais importantes para se conseguir a vitória. Sem eles nada é possível.

O coronel Henaff, director dos caminhos de ferro durante a Grande Guerra disse: «Um exército privado de uma rede ferroviária bem organizada e explorada achar-se-ia numa situação como a que teria se lhe faltassem os canhões ou as munições».

As ligações feitas pelos caminhos de ferro ou pela camionagem são imprescindíveis quasi a toda a hora, num e noutro sentido ao longo das frentes de batalha e destas para a rearguarda.

A aviação não é dispensada no agrupamento dos meios de transporte.

As vias de comunicação estão em estreita ligação de valor com os meios de transporte.

O seu arranjo por conveniente traçado e a sua protecção devem merecer o maior cuidado e interesse aos que cuidam da Defesa Nacional não esquecendo

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

EDEN—20 e 45 e 25—«Chuva de Mulheres».  
VARIADADES—20,45 e 25—«A Senhora da Ataláia».

### CINEMAS

CONDES—21 e 50—«Maria Papoila».  
CAPITÓLIO—Salão e Terraço—21 e 15—«Uma noite na opera».  
ODÉON—15 e 21 e 50—«Bouboule, sr. conde».  
OLIMPIA—Programa variado.  
PALACIO—21 e 50—«Bouboule, sr. conde».  
SALÃO PORTUGAL—21—«O pirata bailarino».  
PALATINO—21—«Paris».  
REX—15 e 21 e 50—«O miúdo».  
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».  
EDEN-CINEMA.  
ROYAL.  
PROMOTORA.  
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.  
CINE-ORIENTE.  
SALÃO IDEAL (Loreto) - Cinema sonoro.  
CINEMA-RESTAURADORES.  
CINE-ROSSIO—21—«Crime e castigo».  
EUROPA—21—Filmes variados.  
BELGICA-CINEMA—Rua da Beneficência (ao Régo).  
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.  
JARDIM-CINEMA  
BELEM-JARDIM.  
«STADIUM»-CINEMA (Algés)—21 e 15—«De mal a pior».

ordem que a sua tiragem mais uma vez foi aumentada. A Redacção do «Tic-Tac» é em Lisboa, Rua da Rosa, 273, para onde deve ser enviada toda a correspondência.

Como até aqui a propriedade do «Tic-Tac» continua a ser de João Vicente Sampaio, estando a direcção literária o que já acontece desde o número 1 ao cuidado de Luís Ferreira (Tio Luís).

as vias marítimas dum largo alcance e inestimável préstimo sobretudo para as Nações Coloniais.

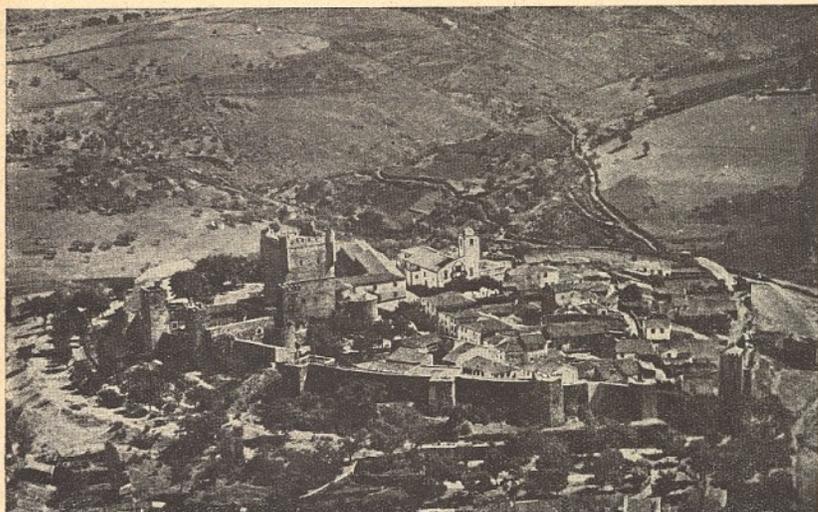
Independentemente das exigências naturais de reabastecimento há que ter em conta como importante as necessárias construções de materiais melhorados visto que o progresso da ciência não admite a armazenagem em grande escala.

Em lugar de acumulação de materiais que passam de moda e se deterioram, é mais lógico organizar e cuidar dos elementos vários que os podem produzir nas mais convenientes ocasiões.

Se para as grandes potências militares este facto é de observar e ter em boa conta, acentuadamente o devemos verificar nas mais modestas Nações.

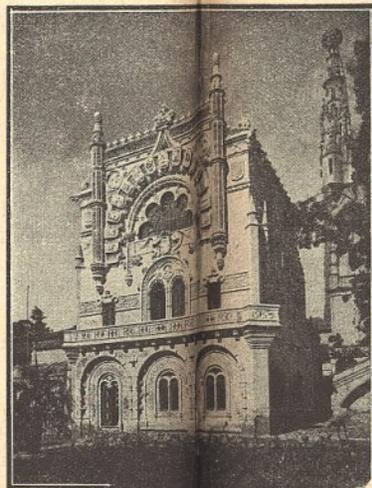
Se a guerra não se fizer aparecer, menos se perde com a organização de todos os elementos citados, do que se encaminhassemos a nossa preparação militar para uma política de acumulação de materiais.

Refiro-me a um campo limitado, pois que não é possível tentar sequer acumular e guardar muitas das energias e dos elementos que a guerra pede hora a hora, minuto a minuto e que constituem uma das partes importantes do potencial de guerra da Nação, conjunto de todos os valores que prestam esforço e ocupam lugar na sua defesa.



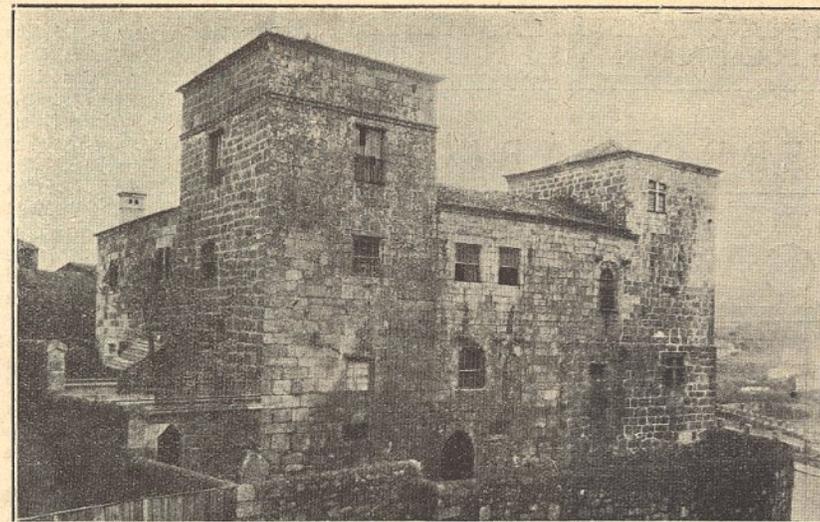
BRAGANÇA

As Muralhas da Fortalesa



BUSSACO

Chalet de Brazão



BARCELOS

Solar dos Pinheiros (Século XV)

# PORTUGAL

# TURÍSTICO



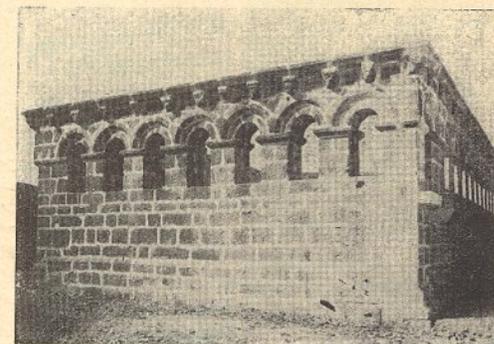
BRACANÇA

Praça Garrett



BARCELOS

Paços Municipais e o Tribunal



BRAGANÇA

Domus Municipalis

# GRUPO INSTRUTIVO

## FERROVIÁRIO DE

### «CAMPOLIDE»

Recebemos do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», Escola Profissional de «António Vasconcelos Correia», uma relação dos seus alunos que passaram em algumas disciplinas, segundo a nota que a seguir publicamos:

#### Alunos que passaram para o 2.º Ano do Curso Técnico Profissional

N.º do Aluno	NOMES	Médias por disciplinas nos 5 períodos					Média final
		Português	Francês	Matemática	Desenho	Lavoures	
74	Francisca Chora Ribeiro . . . . .	12	12	12	13	15	16
61	Albino da Silva . . . . .	12	14	11	14	—	13
5	Fernando Gonçalves Ricardo . . . . .	11	12	11	15	—	12
7	António Ferreira Pipa . . . . .	12	11	11	13	—	12
51	Arnaldo Nogueira Tomaz . . . . .	11	11	12	14	—	12
32	João Vaz Brites Moita . . . . .	11	12	10	11	—	11
59	Susete de Oliveira Simplicio . . . . .	10	11	11	10	14	11
45	José Jesus Martins . . . . .	10	12	10	13	—	11
48	Amavel Filipe Beliz Abelho . . . . .	10	11	10	10	—	11
60	Carlos Viegas . . . . .	11	12	10	12	—	11
75	Alexandre da Conceição . . . . .	10	11	12	12	—	11
77	Humberto da Silva . . . . .	10	10	10	13	—	11
85	Maria Teresa R. Martins . . . . .	10	12	12	11	13	11
1	Arnaldo Ruben da Fonseca . . . . .	10	11	10	10	—	10
4	Maria de Lourdes Martinho dos Reis . . . . .	10	10	10	11	14	10
9	Frederico Fernandes Caixinha . . . . .	11	13	10	10	—	10
17	Alvaro Santos Duarte . . . . .	10	10	10	10	—	10
51	Manuel F. Tyssen . . . . .	10	11	10	10	—	10
58	Alice Gameiro . . . . .	11	10	10	11	10	10
59	Ermelinda Rosa Madeira . . . . .	10	10	10	10	—	10
62	António Luiz C. Bagodouro . . . . .	10	10	10	10	—	10
66	António Martins Azevedo . . . . .	10	10	10	12	—	10
75	António Lopes . . . . .	10	11	10	10	—	10
10	Manuel A. Pombinho . . . . .	10	10	10	10	—	10
44	Deolinda Mendes Silva . . . . .	10	10	10	11	—	10

#### Alunos que passaram em algumas das disciplinas, do 1.º para o 2.º ano

N.º 36, Fernando Real Correia; passou em Português, Francês e Matemática. Repete no próximo ano lectivo a disciplina de Desenho.

N.º 46, Jaime F. S. Machado; Passou em Português, Francês e Matemática. Repete no próximo ano lectivo, a disciplina de Desenho.

N.º 15, Manuel Andrade Rebelo; Passou na disciplina de

Desenho. Repete no próximo ano lectivo, as disciplinas: Português, Francês e Matemática.

N.º 37, Ester da Conceição Soares; Passou na disciplina de Francês. Repete no próximo ano lectivo as disciplinas de: Português, Matemática e Desenho.

N.º 45, Tiago dos Santos Caetano; Passou nas disciplinas de Português, Francês e Matemática. Repete no próximo ano lectivo, a disciplina de Desenho.

N.º 50, Maria Eulália Mendes de Sousa; Passou na disciplina de Lavoures. Repete no próximo ano lectivo, as disciplinas de: Português, Francês, Matemática e Desenho.

N.º 71, Maria Amélia Paula Farinha; Passou na disciplina de Lavoures. Repete no próximo ano lectivo, as disciplinas de Português, Francês, Matemática e Desenho.

N.º 76, Odete da Conceição Ferreira; Passou na disciplina de Lavoures. Repete no próximo ano lectivo, as disciplinas de Matemática, Desenho, Português e Francês.

N.º 14, Helena de Jesus da Cruz; Passou na disciplina de Lavoures. Repete no próximo ano lectivo, as disciplinas de Português, Francês, Matemática e Desenho.

#### Alunos que passaram para o 3.º Ano do Curso Técnico Profissional

N.º do Aluno	NOMES	Médias por disciplinas nos 3 períodos					Média final
		Português	Francês	Matemática	Desenho	Lavoures	
23	António Ferreira . . . . .	11	12	10	10	—	11
26	Hermenegildo Duarte Soares . . . . .	10	11	10	13	—	11
27	Sofia Coelho Duarte Soares . . . . .	10	10	10	10	13	11
28	Otilinda de Jesus Barreto . . . . .	12	10	11	10	15	12
57	Francisco da Silva . . . . .	11	12	11	10	—	11
19	António da Silva . . . . .	10	10	10	11	—	10
20	Bernardo de Oliveira Correia . . . . .	10	11	11	10	—	10
21	Alberto Cardoso . . . . .	10	11	10	10	—	10
24	Irene Pereira Costa . . . . .	11	11	11	10	9	10
25	Alvaro António Maia . . . . .	10	12	10	10	—	10
41	Maria do Ceu Rosa Madeira . . . . .	10	10	10	11	—	10
69	Alexandre Martins . . . . .	10	10	10	10	—	10
78	António Andrade Rebelo . . . . .	11	11	10	10	—	10
80	José Gonçalves Faria . . . . .	10	10	10	10	—	10
84	Domingos Eugénio dos Santos . . . . .	10	10	10	10	—	10
70	José F. A. Batista **. . . . .	8	6	7	6	—	7
82	Manuel Agostinho Brites Moita **. . . . .	9	9	8	9	—	9
35	Arlindo Gomes Martins . . . . .	—	—	—	—	—	—
40	António Lopes Gameiro da Costa * . . . . .	—	—	—	—	—	—

#### 3.º Ano do Curso Técnico Profissional

Concluíram os seus exames oficiais, de Português, Francês e Matemática deste Curso os seguintes alunos:

Fernando Santos de Almeida, Umbelina Rosa Fernandes Caixinha, António Figueiredo Ramos, João Marques Pereira, Américo Pereira Costa, Fernando Pires Coelho, Manuel de Oliveira Brites, Pedro Jaime Soares Taborda, Júlio de Carvalho Filipe, Manuel Duarte Martins, José Gomes Martins, António Lopes Valentim da Silva.

Estes alunos passaram também por médias para o 4.º ano nas disciplinas de: Desenho, Física e Química.

#### Instrução Primária

Passaram da 1.ª para a 2.ª classe, com o seguinte número de valores:

Isaura Marques do Nascimento, 14; Maria Emilia Lucas,

11; Maria de Lourdes Gonçalves Martins, 10; Maria Fernanda Gama Simões, 19; Maria Julia Lopes Nunes, 15; Maria da Conceição Martins Duarte, 10; Celeste Pereira Costa, 10; Maria Stela Ribeiro Barata, 20; Isaura Matos Rodrigues, 12; Florinda Marques Gonçalves, 10.

Passaram da 2.<sup>a</sup> para a 3.<sup>a</sup> classe, com o número de valores que seguem :

Matilde da Natividade Lucas Pereira, 10; Ermelinda Rosa Simões, 10; Maria de Lourdes de Deus, 10; Ermelinda do Carmo das Neves Graça, 14; Fernanda Gonçalves Ricardo, 14; Maria Ivone Gomes Martins, 12; Maria da Encarnação, 12; Maria Amélia Barbosa, 15; Alcina Guardado, 15; Maria Dulce Gonçalves, 16.

Concluíram Exame do Ensino Primário Elementar, ficando aprovadas as seguintes alunas :

Maria do Céu Ribeiro dos Santos, Olívia Mendes Coelho, Hortencia Mousinho Cordas, Ilda da Conceição Lucas, Maria de Lourdes Faria, Celeste dos Santos Sousa, Deolinda Maria Patrício, Maria Suzi Peixinho de Sousa e Maria da Visitação Nunes.

Concluíram o Exame de Instrução Primária do 2.<sup>o</sup> grau, com distinção, as seguintes alunas :

Celeste dos Santos Sousa, Deolinda Maria Patrício e Maria da Visitação Nunes.

#### SEXO MASCULINO :

Da 1.<sup>a</sup> para a 2.<sup>a</sup> classe, passaram 12 alunos.

Da 2.<sup>a</sup> para a 3.<sup>a</sup> classe, passaram 8 alunos.

#### RESUMO

##### Curso Técnico Profissional

Do 1.<sup>o</sup> para o 2.<sup>o</sup> Ano, passaram 25

Do 2.<sup>o</sup> para o 3.<sup>o</sup> Ano, passaram 15

Do 3.<sup>o</sup> para o 4.<sup>o</sup> Ano, passaram 12

52

##### Instrução Primária

#### AULA FEMENINA :

Da 1.<sup>a</sup> para a 2.<sup>a</sup> Classe, passaram 10

Da 2.<sup>a</sup> para a 3.<sup>a</sup> Classe, passaram 10

Concluíram exames . . . . . 12

32

#### AULA MASCULINA :

Da 1.<sup>a</sup> para a 2.<sup>a</sup> Classe, passaram 12

Da 1.<sup>a</sup> para a 2.<sup>a</sup> Classe, passaram 8

20

Total dos alunos classificados . . . 104

## Sindicato Nacional dos Jornalistas

Na séde do Sindicato Nacional dos Jornalistas reuniu-se ontem a assembléia geral para eleição de novos corpos gerentes. Presidiu o sr. Ayala Boto, secretariado pelos srs. Júlio de Almeida e Jorge Simões. Foram eleitos para os vários cargos os seguintes sócios: assembléia geral, efectivos: Fernando Borges, presidente; Fausto Vilar e Elmano da Lage Coelho, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> secretários. Substitutos: Leopoldo Nunes, presidente; Guterre de Oliveira e Bessa Ferreira, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> secretários. Direcção, efectivos: Dr. Jorge de Faria, Ferreira da Cunha, Armando Baili, Torres de Carvalho e Alves Morgado; substitutos: Felix Correia, Mário Barros, Alvaro de Andrade, Armando Silva e Gastão de Bettencourt. Concelho disciplinar: dr. Alvaro Maia, Costa Júnior e Stubbs de Lacerda.

Depois da eleição e por proposta do sr. presidente da mesa, a assembléia congratulou-se com o malogro do atentado contra o sr. dr. Oliveira Salazar e aprovou uma saudação aos dois antigos presidentes da direcção srs. António Ferro e Júlio Cayola, pelo êxito que alcançaram, respectivamente, a representação de Portugal na Exposição Internacional de Paris e a Exposição Histórica da Ocupação. Por último, a assembléia associou-se ao voto da Direcção pelo restabelecimento do antigo secretário geral sr. Leopoldo Nunes.

## Produtos "OYARZUN"

**KELVINATOR** - Frigoríficos domésticos e instalações comerciais.

**HOBART** - Moinhos electricos para café e diversas máquinas para o ramo de alimentação.

**BIZERBA** - Balanças automáticas.

**TOLEDO** - Bâsculas automáticas.

Concessionários exclusivos para Portugal :

**R. OYARZUN, L.<sup>DA</sup>**

57 - RUA DA MISERICORDIA - 59

Telef. 2 5822

Teleg. ROYUNARZ



**MECA**  
COSE E REMATA  
Leve e Silenciosa  
PEÇAS SOLTAS  
CONCERTOS AFINADOS  
M. F. PINTO  
44-P. DO BRASIL-44

Telef. 43492

## UM ASSUNTO EMPOLGANTE

## Do factor espionagem ao critico momento que avassala o Oriente

Por ALEXANDRE F. SETTAS

*A literatura sôbre assuntos de espionagem, que sempre tem entusiasmado o grande público, continuará a suscitar ainda, por todos os tempos, o mais acentuado interêsse.*

*A espionagem, modalidade artificiosa de luta contra o inimigo, quando bem organizada e exercida, é um factor de incontestável êxito e, simultâneamente, de tôdas as calamidades acusadas nas guerras do passado assim como, também, a razão ignorada pela qual se movem, na actualidade, os graves problemas que fazem perigosamente oscilar a paz mundial.*

*Espêdes audazes houve-os em todos os tempos, existem ainda na nossa época, e haverá no futuro, por mais longíquo que êle se encare.*

*Uns, levados por mero instinto patriótico, suportando resignadamente inúmeras provações e sacrificando-se até à perda das vidas por o que consideram um respeitável dever; beneficiar a Pátria. Outros, movidos apenas por mercenárias intenções, servindo de elementos insidiosos e miseravelmente prestáveis à parte inimiga.*

*Apreciar a dignidade de character dos espídes é tarefa assás ingrata, pois razões ponderáveis militam pró e contra semelhantes agentes informadores, de ligação, ou de outras quaisquer especialidades do seu habilitado desempenho.*

*Sem recorrermos a mais recuada e vetusta antiguidade seja-nos lícito citar aqui a acção desenvolvida pelo português Pero da Covilhã, grande homem etiope, por graça especial do Negus abexim, onde fôra com encargos de embaixador pelo rei de Portugal, na oitava década do século XV e que exerceu a sua actividade nos reinados de D. Afonso V e D. João II, o qual foi, no dizer abalizado de Forjaz de Sampaio, um espído ideal por muitas razões particulares e estas características, afora outras: sóbrio, valente, audacioso e sofredor, falava além do português, seu idioma natal, o espanhol, o francês e o árabe e com tanta perfeição que fácil lhe foi passar de Djiddá a Meca, onde conseguiu visitar a grande Mesquita, o que constituía emprêsa muito arriscada e perigosa, visto que o mais insignificante acidente denunciador da sua fraude, revelando-lhe a qualidade de cristão, seria o bastante para imediatamente ser condemnado a morte afrontosa.*

*Foi êste espído, português de nomeada, segundo afirma o Conde de Ficalho, seu cronista, que sob a aparência de um zeloso mahometano, com a cabeça rapada e descoberta, envolto em dois panos brancos, dos que os peregrinos usavam que, êle, Pero da Covilhã, conseguiu penetrar no El-Haran, ou seja o recinto sagrado da Grand Mesquita.*

*Posto isto, estabelecer confronto entre os espídes falhos de escrúpulo e de patriotismo, com outros que merecem a consideração dos povos é incorrer em flagrante precalço de má comparação.*

*É que, de entre uns e outros há a considerar a pureza das intensõe e a vil mesquinhez dos serviços prestados, em troca de vexatória, embora pingues, remunerações.*

*Mas deixemos estes considerandos e pretenda-se fazer convergir a atenção dos nossos leitores para os episódios a seguir. Seja-nos contudo admitido afirmar que, sem termos a preocupação de vir apresentar um trabalho valoroso no género; nos limitamos a compilar, através de variados elementos subsidiários, o que ides ler, e onde apenas huove cuidado consciente na apreciação do que se estudou, seleccionados os assuntos e concatenando os seus vários casos de molde a nunca nos afastar-mos da colheita prevista e adrede, no imenso aluvião de trabalhos acêrca desta especialidade publicitária, que dia a dia vai crescendo no estrangeiro e mesmo cá em portugal.*

*Por isso estas páginas que vos destinamos, e vos empolgará certamente, não é o produto fantástico de uma imaginação fértil em novelescas invenções, nem tão pouco a transcrição de livros já publicados, antes se deva considerar com justeza, como o resultado atento e persistente de continuadas compilações sôbre o sempre momentoso assunto que me honro de proporcionar aos leitores, as quais se podem considerar inéditas em língua portuguesa.*

*Tentaremos, pois, tornar compreensível tudo o que presentemente se está passando na longíqua China, sem fazermos política e colocando o interêsse histórico acima de tudo o mais.*

*Fieis à nossa fórmula tentaremos explicar nitidamente em que insofismada situação se encontra agora essa grande e velha nação perante o mundo que atento a observa.*

*E, se relacionármos as memórias de Nor Nalla, agente maláio, aqui focadas com certo relêvo neste artigo, com os infelizes sucessos da actualidade poderemos abertamente inferir que, muitos outros agentes da mesma espécie se hão manifestar numa vital acção desencadeada contra o inimigo que assola o Celeste Império.*

*Por isso, quantos Nor Nalla se exporão neste momento em ousadas emprêsas para conseguirem os triunfos necessários à causa que entusiásticamente advogam e à qual se dedicam ardorosamente, até à possível extinção da vida, através de mil vicissitudes? Quem nos dirá que no momento actual a habilidade e audácia dêsse formidável espião não estará a desenvolver-se em qualquer fase da questão que tanto interessa a opinião pública, sôbre as perturbações extremamente graves do Oriente?*

*Bastará recordar que, ainda no pretérito dia 9, os nossos jornais publicaram telegramas enviados de Toquio, acêrca de casos de espionagem a favor do Japão, nos quais, segundo o correspondente do jornal «Asahi-Shimbum» se afirmava que na China, em 4 do corrente foram fuzilados cêrca de 200 indivíduos chineses, acusados de espionagem a favor do Japão. Acrescentava o mesmo despacho telegráfico que os condenados eram na sua maioria empregados de importantes firmas jopenesas e que a sua acção de espionagem era flagrante. Não se fazia nêsse comunicado qualquer alusão aos serviços de espionagem chineses, mas serà bom ponderar que é mais do que certo haver motivo para supor que a China tambem tem organizados os seus serviços de espionagem.*

*Apreciemos, depois dêste exórdio, desapaixadamente a questão, tal como na realidade se nos afigura.*

Com freqüência se fica extasiado com os maravilhosos resultados obtidos pelo «BRITHIS INTELLIGENCE SERVICE». Contudo os agentes ingleses não são mais audaciosos nem mais hábeis do que os dos outros países. O que sucede e lhes dá superior vantagem sôbre os demais colegas estrangeiros é a circunstância de pertencerem a uma incontestável fôrça, magnificamente organizada.

Em qualquer outra nação, que não seja a Inglaterra, os espiões são improvisados segundo o grau das circunstâncias. Porém, com o INTELLIGENCE SERVICE sucede precisamente o contrário. Êsse organismo de colossal capacidade administrativa e directiva adquire-os ainda que quasi no berço, se tanto fôr preciso e sempre que o julgue necessário pelos antecedentes observados.

Por tal motivo não é de estranhar, antes será fácil de compreender, que obtenham nos seus serviços secretos um muito apreciável rendimento e uma elevada ascendência sôbre as investigações e todos os demais trabalhos de outras policías congêneres.

As memórias do agente maláio Nor Nalla, que recentemente foram editadas por uma livraria francesa, são a tal respeito extremamente elucidativas. Nelas se diz que Nor Nalla foi civilizado, aproveitando-o duma

## Um indígena oriental ao serviço da espionagem inglesa

A acção dum agente maláio, indústriado por Scotland Yard

Como se admitem os agentes nos serviços secretos ingleses—A precocidade policial de Nor Nalla—A educação profissional dum agente por instinto—Um trabalho de maior vulto, seguido de outros ainda mais importantes—Os serviços de Nor Nalla durante a conflagração europeia—A descoberta dos traficantes de estupefacientes—O que fará agora o célebre espião, ante a questão do Oriente?—Os incidentes de 7 de Julho—Na Ásia há uma nação europeizada: o Japão—O desmembramento da China—O Celeste Império acordou, por fim—A guerra dos «Boxers»—Conquististas da actualidade—Como foi criada a Manchúria—Aspirações nipónicas acêrca das províncias do Norte da China—A situação dêstes povos do Oriente perante a actualidade—A China em 1937

geração rebelde e pouco propícia a tais desenvolvimentos.

Seu pai era um pobre homem sem a menor instrução e seu avô um verdadeiro selvagem, na simples acepção de não civilizado, vivendo no mato como o homem primitivo. O gaiato Nalla nasceu e cresceu numa miserável aldeia, situada na

orla duma floresta de temível embrenhado e, bem cedo ainda, aprendeu a defrontar-se com as embuscadas da Natureza, com as traições dos homens e as ciladas dos animais ferozes.

O seu pai pensava em fazer dêle um rapaz destemido, desenvolvendo-lhe para isso a valentia para depois o colocar como servo de eurpeus ricos, mas uma aventura imprevisita modificou por completo o futuro do pequenito malaio.

### Um precioso auxiliar

Certo dia um tio de Nor Nalla, empregado na *régie* do ópio em Kuala Lumpur, veio à aldeia conversar intimamente com o seu irmão. Quando em seguida partiu para a cidade de onde viera levou consigo o pequenito e pelo caminho foi-lhe explicando os seus projectos e os motivos que determinavam tê-lo escolhido para seu auxiliar.

Era o caso que, desde alguns meses que a província onde prestava serviço estava inundada de ópio, adquirido por contrabando. A policia local era imporfiqua para conseguir qualquer pista dos culpados e, por essa razão, o tio para se realçar às atenções dos chefes, decidiu iniciar uma investivação por sua conta e risco.

Para isso lembrara-se dum possível préstimo facultado por Nor

Nalla que, a-pesar-de ter nessa época somente 10 anos de idade, falava já, e com bastante perfeição, uma meia dúzia de dialectos maláio e chineses.

Quando o gaiato teve conhecimento do que pensavam conseguir d'êlo exultou de contentamento e, feliz de tal perspectiva em breve começou nos seus trabalhos iniciais de espionagem.

Misturou-se com outros rapazes e com a turba de negociantes suspeitos, ouvindo-lhes as conversas e observando com astúcia todos os passos daqueles que maior suspeição lhe mereciam.

Esta tarefa era tanto mais simplificada para êle, quanto era certo que ninguém pensava em desconfiar dum garoto.

Bem cedo Nor Nalla registou que os amadores dessa nefasta droga que é o ópio, a poderiam procurar para aquisições em casa dum chinês chamado Li Hop, o qual possuía uma loja de venda de móveis e artefactos de verga. Mas, mesmo assim, tal descoberta não era em nada suficiente para poder comprometer juridicamente o traficante, de maneira a embarcá-lo nas malhas da justiça. Ora, êsse rapazinho *detective* por natural instinto, concebeu por sua própria iniciativa a audaciosa ideia de conseguir a admissão como empregado em casa do chinês contrabandista.

Espertalhão, fácil lhe foi conseguir passar-se como orfão de pai e de mãe, nascido na Malásia e ignorando em absoluto o significado das palavras do idioma chinês.

Por êste expediente foi facilmente tomado com confiança pelo patrão, resultando assim que Nor Nalla conseguiu ir apreendendo tudo o que o chinês falava diante d'êlo, des preocupadamente, e, por essa circunstância em breve tempo veio a conhecer todo o mecanismo da avassaladora fraude.

Li Hop conseguia aprovisionar-se dessa prejudicial droga em grande quantidade, graças ao expediente de fazer dissimulá-la dentro de um caixão vazio que, como subdito do Celeste Império, mandara vir de lá com a justificação de que pertencera

a um dos seus venerandos antepassados.

Logo que o ardiloso gaiato ficou senhor dos preciosos elementos indispensáveis para poder garantir a prova de culpabilidade, tanto do seu patrão como dos restantes cumprilhes da negociata, denunciou-os imediatamente, facilitando ainda, por diversas formas a detensão dos restantes criminosos.

Esta brilhante acção dum detective-amador, tão jovem ainda atraiu as atenções dos representantes das autoridades inglesas e em vista disso o Coronel Munroe, que comandava a polícia da colónia, decidiu assegurar ao seu país, a título permanente, a comprovada capacidade investigadora a do rapazinho, êsse espertalhão Nor Nalla.

Mas, como judiciosamente se teve por muito conveniente dar-lhe uma sólida educação europeia, indispensável para um melhor rendimento dos seus préstimos, procederam inicialmente aos precisos estudos e depois, mais tarde, enviaram-no successivamente a Java, Sião, Singapura, etc., onde mais se desenvolveu nos conhecimentos adquiridos já, dos dialectos e costumes do arquipélago.

Por fim, desde que atingiu a sua maior idade, julgaram-no digno de ser utilizado em trabalhos de maior responsabilidade e alistaram-no no BRITHIS INTELLIGENCE SERVICE, onde, de facto, entrou logo melhor equipado de astúcia, audácia e conhecimentos, do que qualquer outro individuo nomeado para as mesmas delicadas funções, atribuidas por essa formidável organização da polícia secreta, mais considerada do mundo inteiro.

#### Um feixe de boas provas de competência

A-pesar-do excelente conceito em que os seus superiores o cotavam não obistou essa apreciação a que os seus trabalhos preliminares, já sob as determinações do INTELLIGENCE SERVICE, fôssem duma flagrante insignificância como se vai ver.

Tratava-se, nessa primeira tarefa de vigiar os restaurantes de Kuala

Lumpur e de assegurar-se se êles, na preparação da comida dos clientes, empregavam água potável fornecida pelo govêno inglês, ou abusivamente empregavam a água pouco recomendável dos seus poços privativos.

Porém, bem cedo outras incumbências, muito mais perigosas e delicadas do que a primeira, por serem sem dúvida mais importantes, lhe fôram conferidas para porem à prova a competência do jovem detective. Vejamos, por exemplo, algumas delas.

Certa vez encontrou êle, facilmente, graças à sua sagacidade, a pista duma linda mulher maláia, de excepcional beleza que um apaixonado pouco platónico e antes ardente apaixonado e cubiçoso raptara do lar paterno.

Outra vez prosseguiu no interior do país um temível bandido chinês que entendeu por bem liquidar, quando êste já estava prestes a atingir a fronteira siamesa.

Certa ocasião encontrou escondido, numa aldeia de Sakai, um pretenso talisman dos rajahs de Perak, ao qual os ingleses dedicavam excepcional importância, porque a posse de tal objecto concedia a quem o trouxesse um enorme prestígio entre os povos seus subditos.

De uma outra vez, Nor Nalla desmascarou um velho maláio, especializado numa indústria deveras original e curiosíssima pelo imprevisito, como vamos demonstrar:

O individuo em referência ia procurar jovens colonos recentemente desembarcados, dispostos a gastar elevadas quantias e propunha-lhes a cedência de uma própria filha — sempre a mesma — por avultada importância de compra. Essa rapariga, esbelta, bem proporcionada de formas e de rara beleza, era então imediatamente entregue ao seu novo possuidor logo após a conclusão do negócio, o qual era sempre rematado por presentes que induzia a comprarem-lhe, para a verem satisfeita.

(Continua)

# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Repartição dos Serviços Gerais

##### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 194, de 20 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

João Coelho de Vasconcelos Faria, condutor da exploração desta Direcção Geral — concedidos 30 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Pereira Pinto Bravo, arquitecto de 5.ª classe desta Direcção Geral — idem, idem trinta dias.

Augusto Cesar das Neves, terceiro oficial desta Direcção Geral — idem, idem trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 198, de 25 de Agosto, publica os seguintes despachos:

António Marques Antunes, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951, com começo em 10 do corrente, trinta dias de licença por doença por parecer médico, de harmonia com a portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1952. (São devidos emolumentos).

António Bergano Flalho Prego, Fiscal de 2.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel António Júnior, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 202, II série, de 30 de Agosto, publica os seguintes despachos:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

João Exaltação Cunha, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro desta Direcção Geral — concedidos catorze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

#### Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 196, II série, de 23 de Agosto, publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a liquidação da garantia de juro da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1956 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 26.859\$12 (3) como liquidação provisória desta garantia, devendo ser rectificadas depois de feita a medição definitiva da linha.

O «Diário do Governo», n.º 198, de 25 de Agosto, publica os seguintes despachos:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de 1.º aditamento à tarifa especial n.º 13 de grande velocidade, referente ao transporte de automóveis para condução de passageiros, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de 1.º aditamento ao aviso ao público n.º 251, modificando a redacção do segundo período do citado aviso ao público, referente a armazenagem, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro, do Norte de Portugal.

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 200, II série, de 27 de Agosto, publica, as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1951, que seja aprovado, para efeitos do artigo 7.º do mesmo decreto, o projecto da paragem da Ponte do Carro, na linha de cintura do Pôrto, com as alterações constantes do mencionado parecer.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio 1951, que seja aprovado o projecto da segunda variante ao projecto de desvio da estrada nacional, n.º 17-2.ª junto à ponte da Matamá, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 80.861\$57.

### Artigos Cerâmicos da

## Fábrica das Devezas, L.ª

Tubos de grés e acessórios, azulejos, bacias, estátuas, vasos, colunas, cachepots, tijolos, barro refratário e mosaico

62-Rua Vasco da Gama-66 -- LISBOA

TELEFONE 23777

## Mostos-Vinhos

**VINICULTORES!** Cuidado com a fabricação dos vinhos. O consumidor está cada vez mais exigente e as disposições regulamentares não permitem a venda de vinhos mal preparados e sem as características da lei.

**VINICULTORES!** As vindimas estão próximas. É necessário produzir sempre melhor.

### o Aedímetro Rollis 1

indica SEM CALCULOS a quantidade de ácido tartárico a adicionar aos mostos para se obter uma fermentação normal.

O aparelho indica as doses oficiais. Preço 60 Escudos. A venda nas casas da especialidade e nas grandes drogas

Distribuidores: E. A RODRIGUES & C.ª, Rua da Prata, 146-Lisboa

Importante: — Consultas grátis sobre análises, tratamentos, disposições regulamentares, etc..

## ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

### «OS HOMENS QUE EU MATEI»

**PUBLICOU** um diário da manhã uma crónica a propósito de um livro que apareceu recentemente nas livrarias de Londres, da autoria do general inglês F. P. Crozier, autor de outras publicações sobre a Grande Guerra.

Dois ou três dias depois, a primeira página do diário inseria a gravura de Crozier, acompanhada da notícia do seu falecimento em Walton-on-Thames, em Surrey.

Ora acontece porém que o auctor destes «Ecos e Comentários» tendo sido combatente da Grande Guerra não pode deixar passar sem reparo as afirmações miseráveis dêsse general que esquecendo-se do auxílio que prestamos ao seu Exército e aos exércitos aliados, venha nos últimos dias da sua vida despejar uma série de impropérios sobre a acção do nosso querido soldado português na guerra de 914.

Não é hábito nosso bater nos mortos, mas também não é hábito nosso ficar-mos impávidos e serenos quando aparecem certas afirmações que se fazem com o único intuito do «sucesso de livraria».

O título do livro em questão é «Os homens que eu matei», descrito com certo desprante, onde êle actor, afirma ter mandado executar mais de quantos soldados do seu exército e, êle próprio, executado a seu bem parecer.

Mas a certa altura do livro — que nós não lemos mas acreditamos nas afirmações do referido diário — include o morto «ter mandado a sua infantaria metralhar os soldados portugueses que fugiam em debandada no dia 9 de Abril de 1918» assestando contra êles todas as metralhadoras dos regimentos a seu comando, para conter a onda — segundo êle próprio afirma.

São vinte anos que já passaram, mas não impede que, de tantos officiaes que colaboraram na Batalha de 9 de Abril, apareça alguém a dizer de sua justiça e manifestar ao Exército Inglês o nosso profundo desgosto pelo agradecimento com que um dos seus generais mimoseia o esforço dos portugueses na Grande Guerra.

Diz o diário da manhã que é demasiadamente cedo para que se faça a história da Grande Guerra, mas nós estamos convencidos que quantos mais anos passam mais intrujices se arranjam e os inventores de façanhas aparecem aos centos e possivelmente aos milhares.

Depois do ataque dos alemães ao sector português no dia 9 de Abril, a imprensa francesa e até a inglesa prestaram justiça ao Exército Português valorizando o esforço do soldado português que tanto se sacrificou para manter o prestígio dos nossos antepassados.

É preciso que alguém em nome de Portugal faça ver ao Exército Inglês o nosso descontentamento pelas infâmias do morto e exija um inquérito ás afirmações dêsse pedaço de carne empudrecida que desceu à terra eternamente para prestígio e honra do Exército de Portugal.

### AS DESFOLHADAS

**R**ECENTEMENTE aparecem nos jornais uma gravura de «Um curioso aspecto de uma desfolhada no Algarve». Nessa gravura aparecem cinco rapazinhos bem engravatados, tocando um deles harmónio e umas oito meninas com toilettes mais próprias para bailes do que para uma desfolhada, a não ser que no Algarve as desfolhadas exijam um luxo como o que apresenta a fotografia publicada. Talvez houvesse troca de legenda na gravura ou então fôsse a desfolhada numa praia do Estoril.

### INVASÃO DE BORBOLÊTAS

**A** iluminação eléctrica tem uma série de atractivos que nos faz, por vezes, surpreender.

E assim, supõe-se que devido á sua intensidade apareceram sobre a praça da República, em Fafe, milhares de borbolêtas, pequenas, que formavam uma verdadeira nuvem e muitas das quais caíram mortas.

### O MINISTÉRIO DA GUERRA E OS SEUS 201 ANOS

**A**S notas que se vão seguir são respigadas da lista de antiguidade dos officiaes do Exército, volume anual, publicado agora relativamente a 1936:

«Desde 28 de Julho de 1736 (há duzentos anos) data em que foi criada a secretaria de Estado da Guerra, têm ocupado êste cargo publico 211 secretários de Estado ou Ministros. Nos primeiros cinquenta anos occuparam esta secretaria Marco António de Azevedo Coutinho, primeiro secretário de Estado da Guerra, durante 15 anos seguidos, depois Sebastião José de Carvalho Melo (mais tarde Conde de Oeiras e Marquês de Pombal) durante 5 anos, a seguir D. Luiz da Cunha Manuel, durante vinte anos e Martinho de Melo e Castro, Visconde de Vila Nova da Cerveira e Luiz Pinto de Sousa Coutinho.

Nos últimos cinquenta anos occuparam a pasta da Guerra, até se chegar ao sr. dr. Oliveira Salazar, 91 Ministros dos quais 16 depois do 28 de Maio.

Durante o regime liberal foram o Duque da Terceira e Fontes Pereira de Melo os Ministros que mais se demoraram no poder, respectivamente 4 anos e 1 mês e 5 anos e meio, e na República foi o general Norton de Matos quem durante mais tempo seguido occupou a pasta da Guerra, 2 anos e 5 meses.

### A ODISSEIA DUM TOCADOR DE BOMBO

**S**EGUNDO relata o nosso presado camarada *O Século* uma das bandas dum regimento de infantaria de marinha da Armada Real Inglesa, pertencida Frank Taylor, de 38 anos. Tocava bombo e, pelo que parece, com um amor que o arrastou à morte.

Há pouco, o pobre homem caiu doente — coisa grave, pois fez duas operações.

Conseguiu, porém, escapar à morte que andara vizinha da sua cama de enfermo e apresentou-se no quartel. Como estava enfraquecido, por tão grave enfermidade, resolveram livrá-lo do peso do bombo, confiando-lhe uma flauta e um clarinete. Foi como se uma martelada pesadíssima caísse sobre a sua cabeça. Habitudo ao peso grande do bombo, não se conformou que o descessem, assim, de categoria. Passou a andar triste e, há dias, o desgraçado appareceu enforcado, por a mágua ser superior ás suas forças.

### A HISTÓRIA DUM RELÓGIO

**A**NUNCIA-SE que o relógio astronómico da Catedral de Estrasburgo, que desde a sua instalação atraiu a esta cidade mais de cinco milhões de visitantes completa o seu centésimo aniversário, no próximo ano.

Inaugurado em 1838, o célebre relógio dá horas, indica as festividades religiosas e civis, as horas a que o sol e a lua nascem e se põem, os eclipses e a média das revoluções de todos os planetas. Estas indicações são feitas por meio de figuras alegóricas, e ao meio dia, apparecem os 12 Apóstolos, que ajoelham aos pés de Jesus Cristo enquanto o galo canta três vezes.

Êste relógio é considerado uma obra prima de mecânica, e é o terceiro instalado na Catedral. O primeiro relógio foi ali colocado em 1352 e prestou serviços durante 200 anos, no século XVI foi substituído por um novo relógio astronómico que ali se manteve mais de 330 anos até que o actual, veiu por seu turno, substituí-lo também.

### A GUERRA REPETE-SE?

**L'**ACTION FRANÇAISE admite a hipótese, pela desassomburada pena de Charles Maurras, que a Guerra de 1914 deve repetir-se ainda êste ano.

Oxalá que a precisão fatídica daquele jornalista não passe dum sonho, visto as nações estarem todas a trabalhar para a Paz — diplomaticamente falando...

## COISAS DO ORIENTE

**O** *Sol Nascente*, publicou num dos seus últimos números o seguinte curioso éco:

«As recentes declarações do imperador do Japão e de outras personalidades oficiais daquêle império oriental, são as mais esperançosas no que respeita à manutenção da paz no Oriente, porque todas as afirmativas exaltam a mais terna vontade pacífica e traduzem a viva esperança de que o mal bélico será arredado sem demora. Líamos com a maior satisfação as notícias que as Agências a tal propósito nos transmitiram quando, no mais aparatoso dos espectáculos, deparamos em foto de jornal, um grupo de crianças e mulheres, exercitando-se no inocente jôgo de disparar metralhadoras. Vimos a legenda: era no Japão. Não acreditamos nas palavras que havíamos lido — e doutra vez se nos apresentou lúcido o contraste entre o que se diz e o que se faz».

*Palavras leva-as o vento, segundo o velho rifão, mas os factos são factos...*

Haja em vista o vulcão que está lavrando na China!

## CUIDADO COM AS CRIANÇAS!

**S**OBRE a protecção à criança o nosso presado colega *Jornal de Notícias*, do Pôrto, informa que no Congresso de Protecção à Infância, realizado, há dias, em Paris, Portugal foi significativamente elogiado.

Segue a transcrição, com a devida vénia:

«Portugal é dos países que possuem uma das melhores legislações do mundo de protecção à infância. Alguns organismos de grande capacidade moral e de assistência são a cúpula dêsse grande edificio social e em publicações estrangeiras de renome temos visto as melhores referências à nossa obra de auxilio à infância. No Congresso que acaba de realizar-se a obra portuguesa foi posta em destaque e a melhor solução pedagógica do Congresso saiu da iniciativa da delegação portuguesa. Consolam-nos estas manifestações de valôr internacional que a pouco e pouco vai conquistando. Entre nós o problema da protecção à infância é um caso de coração que todos sentimos e abraçamos».

A *Gazeta* regosija-se, sinceramente, com o triunfo de Portugal no Congresso de Paris.

De facto a criança, no nosso país é creada num semi-abandono, faltando à maioria a necessária protecção, sob os pontos de vista da hygiene e da moral. E' dahi a população portuguesa sêr fraca — mas sempre fôrte para a Guerra...

## SEMPRE O FADO

**P**UBLICA o jornal *República* uma cantilena enorme a propósito dos fados do sr. Cruz e Sousa.

E principia assim:

«Pergunta-nos um leitor por que é que embirramos com os fados patrióticos do sr. Cruz e Sousa.

Ora, bem. Embirramos com êles, por todos os motivos... e mais um.

São uma cega-rega intolerável, com os narizes de cera já irritantes das naus, das caravelas, das descobertas e conquistas, do espadecirão do Condestável, da cruz de Cristo, das barbas de Dom João de Castro, dos dinheiros de Afonso de Albuquerque, dos salgueirais do Mondego, etc., etc..

Nós temos um grande respeito pelas naus e pelas caravelas, mas achamos que estas sagradas recordações históricas não são para andar em fadunchos de pataco.

O sr. Cruz e Sousa tem músicas de sabor popular realmente interessantes. Algumas, mesmo, cheias de côr, de vida, de movimento. Não lhe negamos êsse valôr.

Mas, pelo amor de Deus — que deixe as naus e as caravelas! Quanto aos outros fadistas, do Solar da Alegria, da Jansen e de outros cafés e cervejarias — dizem-nos agora que as suas cantigas são fados... modernizados ou estilizados.

Estilizam os fados como o Francis estiliza as danças.

Pois então, que os vão estilizar para outra freguesia. E que chamem o que quizerem a essas pecegadas.

Mas fados... não. Absolutamente, não!

Uma excepção à regra. Ouvimos, ontem, pelo Rádio Peninsular, alguns fados deliciosos cantados por Berta Cardoso.

Esta cantadeira, em alguns dos seus fados, muito bem. Muitíssimo bem.

Fadista, a valer, em alguns fados. Alma, sentimento, tradição... E sem alexandrinos!

Receba Berta Cardoso os nossos aplausos — assim como alguns outros cantadores e cantadeiras que continuam a respeitar a tradição do verdadeiro Fado, não o deturpando nem assassinando com modernismos que têm tanto de estúpidos como de irritantes».

Ora aqui está.

Tanta conversa para fazer um réclame especial a uma cantadeira de fado moderno.

Está percebido.

## OS RAPTO ESTÃO NA MODA!

**E**M Chicago, um rapazinho de dois anos, filho dum riquíssimo hotelheiro, foi raptado por um automobilista, mesmo na frente da sua mãe, quando brincava nos jardins de sua casa. Não obstante os gritos da mãe, o automóvel desapareceu com o rapazinho e a família recebeu pouco depois um pedido, pelo telefone, de cinco mil dólares. A Policia declara que é o mais ousado rapto que se tenha feito em pleno dia.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Setembro de 1897

## O rendimento dos caminhos de ferro portuguezes

Da leitura dos excellentes elementos estatísticos dos caminhos de ferro do continente, relativos a 1896, publicados pelo nosso collega e distincto engenheiro o sr. Joaquim F. de Poças Leitão, e aos quaes já se fez referencia no n.º 231 d'esta *Gazeta*, resulta, á primeira vista, uma impressão pessimista.

Mostra, effectivamente, o mappa n.º 18 que o rendimento kilometrico total de todas as linhas de interesse geral tem diminuído sensivelmente desde 1877, em que foi de 2.725\$962 réis até 1896, em que desceu a réis 2.490\$324.

O rendimento minimo foi de 2.255\$317 réis em 1894, notando-se, felizmente, em 1895 e 1896, uma tendencia para a subida.

Mas, contra a expectativa geral, a diminuição de rendimentos provém das linhas exploradas por companhias. É o que se vê nos mappas 19 e 20. Este ultimo, relativo ás linhas exploradas pelo estado, dá em :

1877 . . . . .	1.617\$686
1880 . . . . .	1.828\$161
1885 . . . . .	1.894\$460
1890 . . . . .	1.905\$359
1896 . . . . .	2.145\$146

Não se segue, porém, que todas as linhas administradas por companhias tenham tido diminuição. Assim as linhas Leste e Norte deram em :

1877 . . . . .	5.700\$902
1880 . . . . .	5.870\$425
1885 . . . . .	4.296\$884
1890 . . . . .	5.535\$472
1896 . . . . .	5.060\$651

A linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras teve uma diminuição forte, pois passou de 4.045\$841 réis em 1889, a 3.025\$944 réis em 1894. Em 1896, porém, o rendimento d'esta linha já subiu a 3.780\$914 réis.

As outras linhas da Companhia Real tiveram maiores ou menores augmentos de receita, excepto o ramal de Caceres e a Beira Baixa.

Onde se encontram rendimentos progressivos mais animados é nas linhas do Minho.

Apresentamos no seguinte quadro os rendimentos dos caminhos de ferro do Minho e Bougado a Guimaraes desde 1894 até 1896 :

	Minho	Bougado
1894 . . . . .	2.418\$726	1.257\$230
1895 . . . . .	2.242\$275	1.240\$195
1896 . . . . .	2.410\$896	1.347\$256
1897 . . . . .	2.525\$510	1.516\$581
1898 . . . . .	2.161\$538	1.654\$824
1899 . . . . .	2.686\$145	1.665\$587
1890 . . . . .	2.442\$625	1.720\$980
1891 . . . . .	2.675\$242	1.791\$952
1892 . . . . .	2.671\$150	1.869\$567
1893 . . . . .	2.824\$480	1.856\$938
1894 . . . . .	2.844\$875	1.847\$795
1895 . . . . .	2.955\$856	1.968\$219
1896 . . . . .	3.117\$557	2.088.810

Note-se que o caminho de ferro do Bougado a Gui-

## ESTABELECEMENTOS

### Manoel A. F. Calado & C.<sup>a</sup> L.<sup>da</sup>

Telefone 26123 — LISBOA — Largo do Corpo Santo, 21

Drogas, Tintas e Productos Quimicos

### Deposítarios Gerais dos Productos «Pearson»

Creolinas «Pearson» — O melhor desinfectante, indispensável em todas as casas. / Creolina «Pearson» — Paco-Creolina — Sanitários sabonetes de creolina «Pearson», poderosos e unicos para a hygiene dos animais, estábulos, cocheiras, etc..

### Fabricantes dos Alvaiades

POMBA—VIRIATO—RECLAME

### Os melhores do mercado

marães é de via de 1<sup>m</sup>.0 e tem apenas 34 kilometros de extensão.

No quadro precedente quasi passa despercebida a crise por que tem passado o paiz.

Pergunta-se: que mais se póde exigir de um caminho de ferro?

Xavier Cordeiro

### Linhas portuguezas

**Pessoal da Companhia Real** — Foi nomeado chefe da repartição do serviço de pessoal da exploração estabelecida pela ultima reorganização dos serviços da companhia, o sr. Emilio Cachelièvre, filho do antigo chefe do serviço de Via e Obras, fallecido. A nomeação agradeou a todos, porque recahiu n'um empregado digno e estimado por todos.

— Em ordem da direcção foi louvado o pessoal que tomou parte no serviço especial que se realizou para Queluz-Bellas nos dias 29 e 30 do mez passado. O elogio é merecido porque, apesar das condições difficeis em que se fazem para aquella estação, n'esses dias, numerosos combóios cheios de passageiros, não houve a menor irregularidade ou desgosto.

**Trabalhos de pontes** — Nos ultimos mezes tem sido substituidos os seguintes taboleiros metallicos em pontes das linhas de leste e norte :

Ponte do Rouxinol, de 7<sup>m</sup>.24 de abertura; Armazem, de 7,24; Mondego Novo, 6 vãos de 31<sup>m</sup>; Torre das Vargens, 2 vãos de 31<sup>m</sup>; Mondego Velho, 3 vãos de 31<sup>m</sup>. No viaducto de Esgueira substituiram-se mais 6 tramos, restando apenas um tramo para a conclusão de todo o taboleiro.

Na ponte do Tejo, activa-se a construcção dos pilares n.º 5 e 3 procedendo-se actualmte á construcção do 4.º pilar.