

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - 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, 1898; -MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto 1897; -Liège 1906; -Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; -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

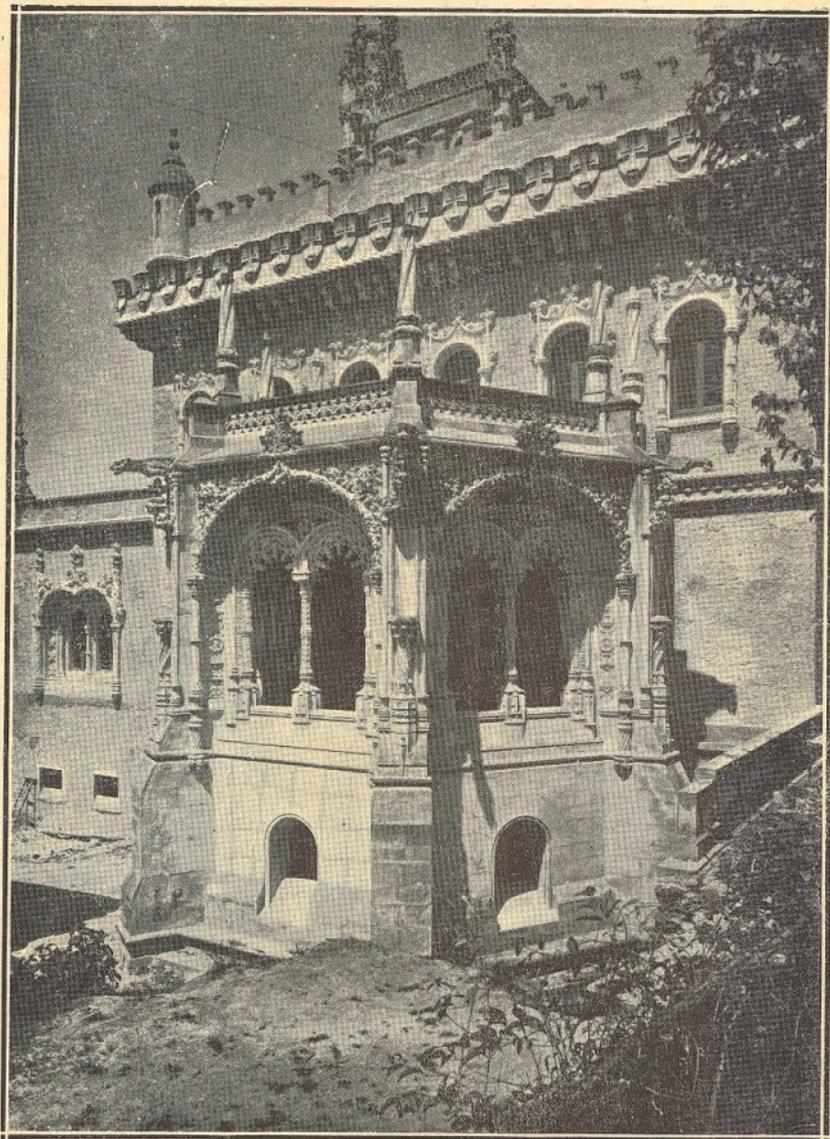
Bussaco, Floreira do Palace Hotel. - Casas ambulantes. - Ainda o triste caso da estação central das linhas do norte no Pôrto, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. - Cartaz. - Crónicas de viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. - Do gosto das viagens e dos gostos dos viajantes, por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS. - Há quarenta anos. - Portugal Turístico. - Uma nova Estação Automática da Companhia dos Telefones. - Carruagem directa Lisboa-Irun. - Ecos & Comentários, por SABEL. - Caminhos de ferro argentinos, por MANUEL GIORLA. - Publicações recebidas. - Parte oficial. - Do factor espionagem ao crítico momento que avassala o Oriente, por ALEXANDRE F. SETTAS. - O novo Ministro da República : : : : Argentina, por M. A. G. : : : :

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE OUTUBRO

NÚMERO 1195



BUSSACO—Floreira do Palace Hotel

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

EDITOR

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

CASAS AMBULANTES

Os Estados Unidos continuando a sua marcha na vanguarda de todos os outros países, propõe-se dar maior expansão ao uso das casas ambulantes. Pela imprensa de Nova York sabe-se que grandes empresas construtoras de automóveis vão dar começo à produção em massa de «trailers» ou casas rolantes, já um tanto freqüentes nos Estados Unidos. Não se trata de um invento, mas apenas satisfazer à procura crescente que há dois ou três anos se vêm fazendo sentir de uma coisa, cuja utilidade é publicamente reconhecida.

De começo as casas rolantes eram na maioria obra dos seus próprios donos, mas últimamente tem-nas estado a fabricar umas duzentas companhias, embora em pequena escala.

A mais importante destas empresas vendeu no ano passado 400 destes veículos e propõe-se fabricar este ano 10.000.

São muitas as razões em favor das casas rolantes: entre outras, o facto de se porem em movimento quando os donos o querem, permitindo-lhes assim, viajarem a seu belo prazer. Pouparam ainda as contas do hotel, escapam aos impostos prediais, instalam-se em lugares frescos no verão e sítios quentes, no inverno.

O custo dum «trailer», varia, no país das novidades, entre 16 a 25 contos, havendo ainda os que não excedem 6 contos e os que atingem 60 contos.

Os mais caros têm instalação de luz eléctrica, refrigeração e fogão-eléctrico, banhos de duche, armários e camas, podendo estas fazer-se desaparecer durante o dia. Muitos dos Estados da União, estão procurando atrair os «trailers», como seja preparando terrenos apropriados para o seu estacionamento, com instalação eléctrica, água quente e fossas higiénicas, pelo uso das quais cobram pequenas taxas.

O público começa agora a aperceber-se da grande utilidade das casas rolantes, que algum dia servirão por exemplo os trabalhadores migratórios que se vão transportando duma zona para a outra conforme as estações ou temporadas ou segundo as oportunidades de trabalho que lhes são oferecidas. As famílias de recursos moderados já não terão que passar as férias, num só lugar, como agora fazem, mas sim percorrer o país comodamente instalados nas suas casas ambulantes, em busca do clima e do panorama que mais lhes convenham.

Com o tempo surgirão sem dúvida leis reguladoras do uso de tais veículos, o que não evitará a expansão que este sistema de transporte tem tido nos Estados Unidos.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	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

AINDA O TRISTE CASO DA ESTAÇÃO CENTRAL DAS LINHAS DO NORTE NO PORTO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A multiplicidade quotidiana de assuntos que não admitem delongas de publicação e a premente falta de espaço só hoje nos permitem referências à malfadada estação terminal das linhas de Povoá a Guimarães. O *Jornal de Notícias* e o *Comércio do Pôrto* de 10 a ela se referiram em termos que é preciso registar.

O primeiro daqueles jornais dá conta de uma reunião do sr. Dr. Mendes Correia, actual Presidente da Comissão Administrativa do Pôrto, com os representantes de várias entidades oficiais: governador civil, presidente da Junta Provincial, delegados da Administração dos Correios e Telégrafos e da Companhia do Norte de Portugal, vereadores, presidente da Relação e director dos serviços municipais de Gaz e Electricidade.

As entidades interessadas apresentaram várias sugestões e alvitres, tendo solicitado da Câmara todo o auxílio. Pensa-se, por intermédio da respectiva repartição de engenharia, elaborar-se um plano de conjunto, com conhecimento perfeito e exacto das necessidades urgentes de cada serviço público. E ficou, nessa reunião, assente, que a futura estação central dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal fôsse edificada nos terrenos do antigo Horto Municipal, que abrangerá uma grande área. Possivelmente, para descongestionar o transitio e também com intuito de embelezar o local, é possível que se efectuem expropriações na área compreendida entre as ruas

Fernandes Tomaz e Estevão e Largo da Trindade, a-fim-de ali estabelecer um largo digno do futuro edificio.

Do lado nascente do futuro edificio do Município ficou igualmente assente as construções do palácio destinado aos serviços dos correios, telégrafos e telefones — facto que noticiámos há dois meses e que terá uma grandiosidade digna da cidade e o edificio para os serviços Municipalizados do Gaz e Electricidade. Estas construções occupam tôda a área do alto da Avenida dos Aliados até à Rua Rodrigues Sampaio.

Do lado poente do edificio da Câmara, onde as expropriações efectuadas são em grande número, pensa-se que os terrenos poderiam ser aproveitados para as construções dos futuros palácio da Junta Provincial do Douro Litoral, govêrno civil e repartições anexas e ainda para a do Palácio da Justiça.

Não se comprehende como se concilia a escolha definitiva ("ficou assente") do local para a estação do Norte com a declaração de que se pensava em elaborar um plano de conjunto com conhecimento prévio (sic) das necessidades urgentes de cada serviço público.

Far-se-á então o plano depois de ficar assente que uma estação, que nele deve figurar e que importa aproximar o mais possível do centro da cidade, irá para mais longe? E menospreza-se êsse projecto elaborado de acôrdo com a Câmara e aprovado pelo Govêrno, muito bem localizado na Praça do Município e acrescentado com um grande hotel e outros estabelecimentos que interessam ao turismo?

Para o movimento suburbano das linhas férreas não é indifferente o afastamento da estação, por pequeno que seja, e que diminue consideravelmente as vantagens do prolongamento da linha.

O palácio dos Correios e Telégrafos, para o qual se destina agora o local que para a estação do caminho de ferro estava escolhido, desde que não fique em contacto immediato com o termo das linhas do Minho e Douro, peios quais se faz quási todo o movimento postal, pode ficar em qualquer ponto relativamente central.

Pois não se afirma que há grande área

disponível no tal Horto Municipal, para o qual se pretende deslocar a estação? E se por causa desta se visiona abrir um grande largo, não poderia sêr este destinado a acesso do Palácio dos Correios?

No *Comércio do Pôrto*, de 10 lêem-se estas curiosas divagações sob o tema:

A projectada construção do Palácio dos Correios, Telégrafos e Telefones no referido local, para a qual se destinam, segundo consta, 12.000 contos, levou, por certo, as entidades competentes a escolher outro ponto, mais afastado do centro da cidade, para a central da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, fazendo encurtar, portanto, a linha.

Tudo se poderá conciliar, em nosso modo de ver, desde que a linha, em construção, seja eléctrica, pelo menos e nos primeiros anos, até à Boavista, já que, mais cedo ou mais tarde, o terá de ser até Leixões e, possivelmente, quanto ao resto da rede.

Dêste modo, não existindo os fumos nem cinzas das locomotivas a vapor, a estação terminal poderia utilizar um dos pavimentos do novo Palácio dos C. T. T. convenientemente adaptado à circulação dos combóios electricos, bastando 4 linhas para a chegada e partida dos mesmos ou de automotoras, dado que a Boavista ficaria sempre, reservada ao resguardo do material circulante.

Evidentemente, è de desejar que se evitem passagens de nível nas ruas que se intercalam no percurso desde o Horto Municipal ao terminus.

Julgamos que isto è possível por meio de viadutos metálicos (como, por exemplo, acontece por cima de várias avenidas em Nova Iorque), e, nesta ordem de ideias, a estação teria de ficar no 1.º andar do projectado palácio dos Correios, Telégrafos e Telefones.

O cimento armado resolve, hoje, todos os problemas da técnica da construção e, por outro lado, o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, trabalham, actualmente, em íntima colaboração. E isto è o principal para o fim sugerido.

Com um dispêndio de mais umas centenas de contos, estamos, ainda, a tempo de remediar o que, daqui por uns anos, já não teria remédio.

Isto de reservar o primeiro andar do palácio dos Correios para a linha do Norte electrificada, como solução imediata de um problema urgente, é, na verdade, curioso.

Compreendo que se pensasse em consagrar aos Correios e Telégrafos a parte do edificio ferroviário destinada a hotel, restaurantes, cafés e estabelecimentos comerciais, sem prejuizo porém da localização da estação, nem na dependência de indefinida, vaga e problemática electrificação das linhas, sumamente dispendiosa. Afastar a estação por causa do palácio telégrafo-postal, que se pode instalar sem inconveniente, noutra sítio em condições condignas de espaço e acesso, reputo-o inadmissível e prejudicial ao tráfego suburbano da linha férrea.

* * *

Poucas ilusões tenho ácerca do desfecho desta questão, desde que vejo concorde com a mudança da estação quem, na qualidade de Ministro, aprovara a escolha da Praça do Município para a construir com hotel e excluira da garantia do juro, nos diplomas respectivos a parte do edificio que não era propriamente estação, e a considerara dominio privado da Companhia.

E se se julga urgente o estudo de um plano geral, porque se fixam já dois dos mais importantes elementos: estação de caminho de ferro e palácio telégrafo-postal?

O passado responde pelo futuro, o que não quer dizer que as forças económicas não devam reivindicar a participação no estudo do problema.

Na lista das entidades que tomaram parte na reunião citada nenhum representante da vida económica é mencionado. Foram dela excluidos?

* * *

Afigura-se-me sintomática do modo como se zelam os melhoramentos de alcance, a notícia seguinte do *Comércio do Pôrto* de 9:

Assinado por 650 firmas comerciais e proprietários das ruas Fernandes Tomaz, Formosa, Bonjardim e Santa Catarina, acaba de ser enviado o seguinte telegrama:

«Ex.^{mo} Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações — Lisboa — Os abaixo assinados, comerciantes e proprietários das imediações da Trindade, felicitam e agradecem a V. Ex.^a a resolução da conclusão das obras do Caminho de Ferro da Boavista à Trindade.»

Logo a seguir se reproduz um telegrama da Junta de Freguesia de Santo Ildefonso a agradecer o benefício das obras do caminho de ferro... interrompidas há mais de quatro anos.

Tão expansiva gratidão após longo mutismo indiferente à longa paralização de trabalho, que se podia ter evitado?!

Pois estão os trabalhos interrompidos desde os começos de 1933. Em Agosto dêsse ano é tomada de assalto a Companhia do Norte e são suspensos os seus corpos gerentes e impedida de funcionar a assembleia geral que ia deliberar sobre uma larga operação financeira.

A nova Comissão Administrativa podia e devia, custasse o que custasse, abrir rapidamente à exploração provisória o trôço muito adiantado da Boavista à Trindade para angariar receitas avultadas e certas.

Nada disso se fez e com isso ninguém ou quasi ninguém se importou, a-pesar-de' ser insistentemente versado o assunto na imprensa.

Ao mutismo succede o grato entusiasmo, de geração espontânea, de 650 firmas e de uma Junta de Freguesia por causa da tãrdia resolução que implica porventura alteração nociva do projecto aprovado!

Seiscentas e cinquenta firmas que acordaram subitamente do sono de quatro anos e entoam um cântico de gratidão.

Digamos como o nosso Tolentino:

*O. bom Democrito ria
Do que a nós nos causa dôr;
Vamos nós, também, Senhor,
Fazer o que êle fazia.*

Pois vamos também, senão rir, que o caso não é para isso, couraçar-nos, ao menos, de filosofia para procedermos como *Taine* (guardadas as devidas proporções), que ao estudar as origens da França contemporânea, declarava ter encarado os factos pungentes da Re-

volução com a fleuma com que observava as fases da evolução de um insecto.

Vêr confiscar os bens e direitos de uma empresa; afastar do centro de uma cidade uma estação chamada central; perpetuar a inadmissível penetração, de quatro quilómetros de uma linha de via estreita entre os carris de via larga de uma das principais linhas do país, contra a lei e contra o interesse público; reduzir a cêrca de metade o que se paga a crédores que podiam receber integralmente os seus créditos e tudo isto a-pesar-de críticas, análises e advertências que ficaram sem refutação: tudo isso mais nos incita a re-lêr a formosa quadra escrita por Miguel Angelo na sua estãtua da *Noite* e que por várias vezes tenho citado:

*Grato m'è il sonno
E puvi l'esser di sasso
Menta che il dano e la vergogna dura,
Non veder, non sentir, m'è gran ventura
Deh! no mi destar, ma parla basso!*

Não peço que falem baixo, mas não deixo de sentir, por vezes, o desejo de ser de pedra, sem ver, sem ouvir, no ambiente acaciado, em que asfixiam os ferroviários.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA - 21,50 - «Papá Lebonnard».
TRINDADE - 20,45 e 25 - «A viuva alegre».
EDEN - 20 e 45 e 25 - «Chuva de mulheres».
MARIA VITÓRIA - 20,45 e 25 - «O Cartaz de Lisboa».
COLISEU - 21,50 - Companhia de Circo.

CINEMAS

S. LUIZ - 21,50 - «O grande amor de Beethoven».
CENTRAL - 21,50 - «Alarme em Pequim».
CONDES - 15,50 e 21,50 - «Maria Papoila».
CAPITÓLIO - Salão e Terraço - 21,15 - «Porto Artur».
ODÉON - 15 - «Doidos do ar» - 21,15 - «A Hora Suprema».
PALÁCIO - 21,50 - «A Hora Suprema».
LIS - 21,15 - «Tempos modernos».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - «Tempos modernos».
PARIS - 21 - «Raparigas de Viena» e fados.
SALÃO PORTUGAL.
PALATINO - 21 - «Dois e dois... quatro».
OLIMPIA - 14,50 18 e 21 - «Oiro que queima».
REX - 15 e 21,15 - «O favorito da rainha».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL - Rua Francisco Sanchez.
CINE-ORIENTE.
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO - 21 - «A montanha misteriosa».
EUROPA - 21 - Filmes variados.
BELGICA-CINEMA - Rua da Beneficência (ao Rêgo).
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA
BELEM-JARDIM.
STADIUM-CINEMA (Aigés) - 21 - «O rapaz do elefante».

CRÓNICAS

DE

VIAGEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

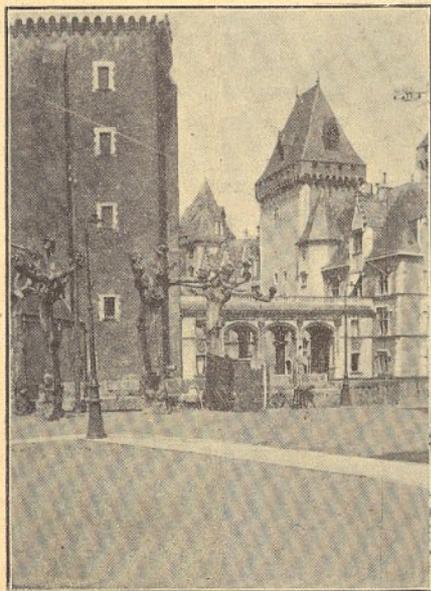
V

Paris — Bordeus — Pau — Lourdes
— S. Sebastian — Victória — Lisboa

Ficámos no nosso último número na festa da inauguração do Pavilhão de Portugal na Exposição de Paris.

No dia onze de Junho teve logar a reunião de encerramento da XIII.^a Sessão da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, cuja descrição já noutra lugar fizemos.

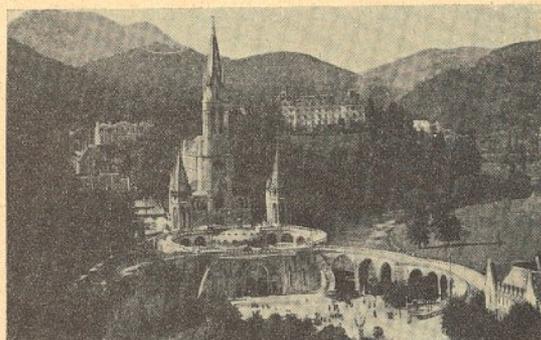
A comissão organisadora do Congresso reservou as excursões do dia 12 para Saint-Germain e Versailles, Fontainebleau, Châteaux de Pierre-



FRANÇA — Castelo de Pau

fonds e de Compiègne, bem como as excursões a Alsácia, Bretanha e Pirineus.

A excursão a Côte d'Argent e Pirineus com-



LOURDES — A Basílica

prendia curtas visitas a Verdon, Arcachon, St. Vincent Tyrosse, Biarritz, Pau, Lourdes, Luchon, etc.

A excursão aos Alpes tinha visitas a Marselha, Nice, Briançon, Aix-les-Bains, Mègeve e Chamonix.

A excursão a Alcácia compreendia visitas a Vittel, Gérardmer, Ribeauvillé, Strasbourg, etc.

A excursão à Bretanha compreendia também curtas visitas a Caen, Monte de S. Michel, Saint-Malo, Dinad, Saint-Brieuc, Trebeurden e Brest.

A excursão Auvergne e Pyreneus tinha visitas a Vichy, Mont Dore, Riom, Clermont-Ferrand, Royat, Le Pont de l'Arbre, Bort-les-Orgues, Mauriac, Aurillac, Vic-sur-Cèze ou d'Aurillac por Lourdes, Pau, Biarritz e regresso a Paris.

A de Proveuce incluía visitas a Avignon, St.-Remy, Les Baux, Montmajour, Arles, Martigues, Marselha, Nice e Monte Carlo.

Nenhuma destas excursões nos seduziu por serem organisados com extenuantes passeios de autocar o que se provou serem de facto aborrecidos, agravados ainda com o resumido tempo para grandes percursos.

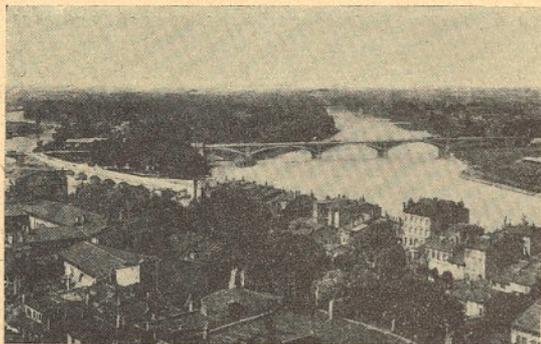
Resolveram alguns congressistas ir até mais longe aproveitando as gentis concessões que lhes forneceu os caminhos de ferro italianos e alemães, bem como os caminhos de ferro da Bélgica.

Nós optamos pela viagem de regresso Paris-Bordeus-Pau-Lourdes e Hendáia por não nos sobrar mais tempo.

Em Marselha a recepção aos combóios de luxo é feita pelo povo com o punho cerrado e cara agressiva como se nós é que fossemos ali meter na ordem a malta comunista que declarou a gréve do descanso enquanto lhes não fôsse consentido só trabalhar cinco horas por dia.

Não nos meteu medo a manifestação comunista no velho pôrto de mar, e ali passámos uma

noite transpirando demasiadamente, devido à onda forte de calor que abraza esse porto no actual momento.



TOULOUSE — Vista e Ponte de S. Michel

De Bordeus fomos para Dax e daqui a Pau com destino a Lourdes.

Lourdes é hoje uma vila importante com perto de dez mil habitantes sendo assim um dos centros de grande turismo nos Pirineus. A diferença que fez nos últimos cinco anos é grande, a principiar pela estação de caminho de ferro que hoje é uma «gare» de grande movimento de passageiros e de grande tráfego. Limpeza, comodidade e conforto não falta no que diz respeito a caminhos de ferro. Póde mesmo classificar-se de uma «gare» moderna, servida por bons comboios eléctricos.

Lourdes tem hoje um magnífico serviço de carreiras regulares de autocares que de dez em dez minutos aparecem tanto para ida como para regresso.

Hoteis existem para todos os preços, desde o modestíssimo com um almoço de dois francos até ao luxuoso com almoços a dez e vinte francos.

Mas além destas bem organizadas carreiras outros meios de transporte existem, para viagens curtas que facilitam ao turista vêr a Vila, as grutas, a Majestosa Basílica a gruta miraculosa, visitada por mais de seiscentas mil pessoas por ano, etc., etc..

Os arredores de Londres não podemos visitar por que havia o desejo de passar alguns dias em S. Sebastian.

Assim terminada a peregrinação resolvemos voltar a Handáia por onde passamos de novo para Irun pelo mesmo processo já contado nas primeiras crónicas.

O mesmo carro, os mesmos pagamentos, não voltamos a vêr a «Matrona» na «Aduana» de Irun e o desejo de chegar à Espanha Nacionalista era grande porque tinha-se modificado bastante a ordem e a disciplina para estes lados.

Um eléctrico leva-nos até S. Sebastian onde se passaram dois dias magníficos.

Seguimos depois para Victória, centro de grande actividade das tropas nacionalistas onde se encontra o Quartel General em ligação com a base de operações daquela região.

Passamos a menos de um quilómetro das tropas vermelhas e nada se passou porque estavam entretidos com um ataque feito pelas tropas nacionalistas na margem direita da linha férrea.

Chegamos à fronteira espanhola e à portuguesa onde almoçamos admiravelmente, porém assombrados com o preço da refeição que foi de 5\$00 (cinco escudos) por pessoa. Isto incluindo até o cafésinho.

Julguei ser engano mas meditando consegui descobrir que como se tratava de Administradores e Directores e altos funcionários nos caminhos de ferro em Portugal haviam descido o preço dos géneros e o almoço que costuma regular entre onze e quatorze escudos no restaurant de Vilar Formoso, passou naquele dia a custar 5\$00.

Cinco dias depois passei ali de novo e os géneros voltaram ao preço habitual, ou seja 11\$00 pelo almoço vulgar, mas sem café.

E acabou-se com estas modestas e despretençiosas crónicas de viagem que nunca podiam impressionar bem o leitor costumado a ler os escritos de Mendonça e Costa, homem viajado e inteligente, vantagens que não possui o autor destas linhas.



VICTÓRIA — Um edificio nacionalista cuja guarda é feita por Vascos; homens com mais de 60 anos



VICTÓRIA — O mesmo edificio pouco depois de lhe ter sido lançada uma bomba de avião, que matou a proprietária de um restaurant e crivou de estilhaços os prédios próximos

Do gosto das viagens

e dos

gostos dos viajantes

Por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS

AINDA não há muitos anos o português, em geral, e o lisboeta, em particular, não tinham muito marcado o gôsto pelas viagens na sua terra. Em regra, só as classes mais elevadas viajavam e essas procuravam no Estrangeiro aquelas distrações ou aquele repouso que em Portugal nem sempre podiam encontrar. Mal chegava verão, alcançadas as férias estivais, mais ou menos longas, consoante as ocupações de cada um, o português metia-se a caminho em demanda de longas terras. O «Sud» rorgoritava todos os dias de caras conhecidas, chegava a ser quasi o ponto de reunião elegante onde inesperadamente se encontravam pessoas do mesmo meio ou até... do mesmo grupo.

Viajar em Portugal, adentro das suas fronteiras, era considerado «caturrice» original dum e doutro, ou excessivo patriotismo de alguns — porque (não o esqueçamos também!) houve tempo em que se achava possível o patriotismo ser... excessivo.

Mas os anos correram e não há duvida nenhuma que uma mentalidade nova se foi criando. Não apenas nas gerações mais recentes mas até na camada dos que há dez ou quinze anos não trocavam em caso nenhum Vichy ou Royat por equivalentes termas portuguesas — uma noção mais clara das realidades nacionais se foi sobrepondo ao preconceito antigo de «viajar»... «porque sim». Lentamente, os portugueses foram-se convencendo que as viagens têm que obedecer a objectivos e critérios determinados e que quanto mais curtas são as férias ou mais reduzido é o dinheiro que se pretende gastar — mais se torna necessário um estudo prévio dos caminhos a percorrer ou das terras onde se dirigir.

Portugal começou a ser «descoberto» pela maioria de portugueses que quasi por completo o desconhecia. Os preços reduzidos dos «fim de semana», os «bilhetes de banhos» com preços acessíveis a todos, depois os «combóios-mistérios» ou

«especiais», completariam a obra de educação que podemos dizer «nacional» — iniciada por um estado de espirito colectivo que dia-a-dia se ía acentuando.

Expressos para todas as classes sociais começaram a levar o português, ignorante das belezas da sua terra, de norte a sul e de oeste a leste. Assim se foi criando a pouco e pouco na consciência de cada um aquele «interesse» pelas nossas províncias que é o primeiro passo para um salutar nacionalismo...

Não há duvida nenhuma que se criou nos portugueses o gôsto de viajar na sua terra!

Por outro lado os «Expressos-populares» chamaram a gente do povo ao carinhoso amôr do torrão pátrio. Êles levaram o povo à Batalha e a Tomar, marcos fundamentais da nacionalidade, desvendaram-lhe os segredos das águas do Mondego e tôda a poesia do Choupal, ensinaram-lhe o amôr ao passado longínquo nas ruínas milagrosas de Evora, Obidos e Leiria, encheram-no de devoção espiritual nas ruas silenciosas de Braga e no lendário «sítio» da Nazaré.

Ricos, pobres e remediados — começaram a viajar no seu país freqüentemente e «por gôsto», quando muitos até aí só o faziam, de vez em quando — e por obrigação.

O gôsto das viagens veio modificar profundamente o gôsto do viajante. Conhecendo melhor o seu país, tão variado de norte a sul e tão rico em diversidade de paisagem, o português aumentou a sua bagagens cultural mas, sem dâvida nenhuma, melhorou e seleccionou as suas predilecções. Habitou-se a lançar as vistas largamente para lá da Serra de Sintra ou da Baía de Cascais — que eram os limites máximos da sua audácia em deslocação. Habitou-se a escolher os hotéis, a dormir nos «waçons-lits», a jantar no combóio... Tudo isto e essencialmente, o cabedal da erudição «local» ou «histórica» que qualquer viagem traz, valoriza o nivel cultura dos portugueses.

Vai longe o tempo em que «viajar» era considerado, ou loucura de milionários refelibatos ou sacrificios imperiosos ditados por necessidade de trabalho. Com o aumento das facilidades das viagens aumentou, logicamente o gôsto por elas e daí surgiu um novo elemento nacional de progresso e de civilização. Atraz do incremento que nos últimos anos tomaram as viagens em Portugal, veio a necessidade de novos hotéis, restaurantes modernos, piscinas e campos desportivos actuais. E tudo, como é evidente, em beneficio do comum.

A guerra de Espanha se desviou de Portugal muitos estrangeiros, dificultou, em compensação, a saída para o estrangeiro de muitos portugueses. E houve novo acréscimo de afluência de gente êste verão nas termas e práias do país.

O gôsto pelas viagens veio pois melhorar e

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1897

O «Reporter» e a Companhia Real

Este nosso collega publicava ha dias um artigo de fundo em que transparece uma tal má vontade contra a companhia, que bem se percebe que está de mal com ella... por qualquer coisa.

Referimo-nos a esse artigo porque chegam a ser curiosas as suas theorias, demonstrando a mais completa ignorancia do serviço de caminhos de ferro.

Querem saber quaes as grandiosas faltas de que o *Reporter* accusa a companhia?

Leiam e pasmem!

1.^a Ter estabelecido uma tarifa reduzidissima nos comboios *tramways* da linha de cintura.

E' na verdade de fazer levantar as pedras.. não sabemos se o *crime* da companhia, se o disparate da noticia!

E nota então, como grande sabio, que um bilhete de ida e volta custa mais caro do que dois bilhetes simples!

Onde está o erro? Pois se o publico pôde comprar os bilhetes simples, já se vê que não utilizará os de ida e volta que assim ficam annullados por si.

Mas isto não é ainda assim: os bilhetes baratos são só validos nos *tramways* e os de ida e volta são para os ordinários.

Ahi está outro *escandalo* de que o jornal accusa a companhia:

2.^a Ter comboios baratos e frequentes para as povoações proximas de Lisboa e outros que vão por essas linhas fóra até Porto e até Hespanha, é outro *abuso* que não devia ser consentido, por constituir uma «confusão de classificações, perfeitamente arbitraria e gratuita, entre *tramways* e comboios ordinarios.»

Está-se a ver que, se o abusado articulista tomasse a direcção da companhia, chamava correios ou expressos a todos os comboios, ou punha *tramways* para o Porto com pagagem em todas as passagens de nivel.

3.^a A estação do Caes do Sodré ser um barracão em más condições.

Tem razão o *Reporter*.

Não estando ainda escolhido nem sequer aterrado o local para a estação definitiva, o primoroso critério do collega seria ou construir provisoriamente um sumptuoso edificio de pedra.. ou nada construir e só abrir a linha ao serviço quando estivesse edificada a estação definitiva.

Estamos a ver o que o *Reporter* diria se se publicasse

em Colonia, onde houve uma estação provisoria durante muitos annos, enquanto se fez a primorosa estação que hoje alli ha; em Sevilha ou em Cadiz, onde só agora vão ser substituidas as estações-barracas pelas de alvenaria. Ahi sim, é que dava para artigos de fundo...

4.^a Mas a companhia tem mais culpas... até de haver roubos de carteiras e relógios nas estações!

Parece ser assumpto da policia, mas não é.

«Se as cearas teem pardaes
E' por culpa dos Cabraes.»

5.^a Não completar a companhia a segunda linha até o Porto, é tambem uma falta. E era tão facil remedial-a! Bastava que os administradores da companhia deixassem de «com grande amor e carinho receber os seus honorarios» segundo insinua o collega.

E é verdade. Quanto imagina o *Reporter* que custaria esta obra? Estamos em que uns 10 ou 15 contos lhe parece sufficiente, e talvez até demasiado.

Agradecemos ao collega os agradaveis momentos que nos deu o seu desopplante artigo.

L. de Mendonça e Costa

O comboio mais rapido do mundo

Fez-se ha pouco, entre Nova-York e East Buffalo, um comboio especial do *New-York Central Railway*, conduzindo varios empregados superiores da companhia, comboio cuja velocidade excedeu toda a que até hoje se tem conseguido.

No transitio houve duas paragens, uma em Albany, de 1 minuto e 35 segundos, para mudar de machina e outra em Syracusa, de 2 minutos e 25 segundos, para o mesmo fim. O comboio percorreu 465 $\frac{1}{2}$ milhas em 407 minutos, o que dá uma média de 64 $\frac{3}{4}$ milhas ou 104 kilometros por hora, contra o *record* inglez de 65 $\frac{1}{2}$ milhas por hora, não obstante o comboio americano ser dez vezes mais pesado que o inglez.

Ao *New-York Central Railway* foi conferido ultimamente o titulo de «Melhor Caminho de Ferro da America», o que é importante n'um paiz onde ha innumeradas linhas férreas que satisfazem por completo as necessidades do publico.

O *New-York Central* é, porém, o que gosa uma melhor situação. Estende-se atravez de todo o grande Estado de Nova-York até as Cataractas do Niagara (cerca de 450 milhas), e ahi entronca com outras duas grandes linhas que estão sob a mesma direcção: a do *Lake Shore and Michigan Southern* e a do *Michigan Central*, as quaes reunidas constituem um caminho sem equal entre as duas importantissimas cidades americanas: Nova-York e Chicago.

Linhas portuguezas

Serviço para Bellas.— Com os bilhetes especiaes que foram postos á venda por occasião da romaria do Senhor da Serra, em Bellas, foram de Lisboa áquella estação 14,768 passageiros, sendo d'estes um terço em 2.^a e dois terços em 3.^a classe. Além d'estes passageiros com bilhetes de ida e volta, pôde-se calcular em mais de 5.000 os que foram com bilhetes ordinarios simples, pelo que o movimento n'esse dia para a referida estação não foi inferior a 20.000 passageiros.

Ponte Maria Pia.— Apesar das declarações já feitas pelos technicos, de que esta ponte não offerece o menor risco, o sr. governador civil do Porto falou ao sr. ministro das obras publicas, por occasião da sua passagem n'aquella cidade, a respeito dos boatos que teem corrido, declarando o sr. ministro que, não obstante estar completamente convencido da segurança d'aquella obra d'arte, ia mandal-a inspecção de novo por uma commissão de engenheiros, para mais socegar o espirito publico.

augmentar o gôsto dos que viajam. Nem outra coisa era de esperar; Portugal tem sempre motivos novos a descobrir e quem queira empregar as suas férias nessa missão que é, afinal, do mais puro e útil nacionalismo, fácilmente se convencerá de que há entre nós, os mesmos quadros de beleza, de calma, ou de idilica tranquillidade que tantos lá fóra procuravam. É que para se cumprir inteiramente a missão que nos indica esta hora de «nacionalismo» não basta afirmá-lo nas conversas íntimas ou nas discussões de práia, mas senti-lo e praticá-lo, desde logo, com o nosso exemplo e com o nosso amor a Portugal.

P O R T U G A L

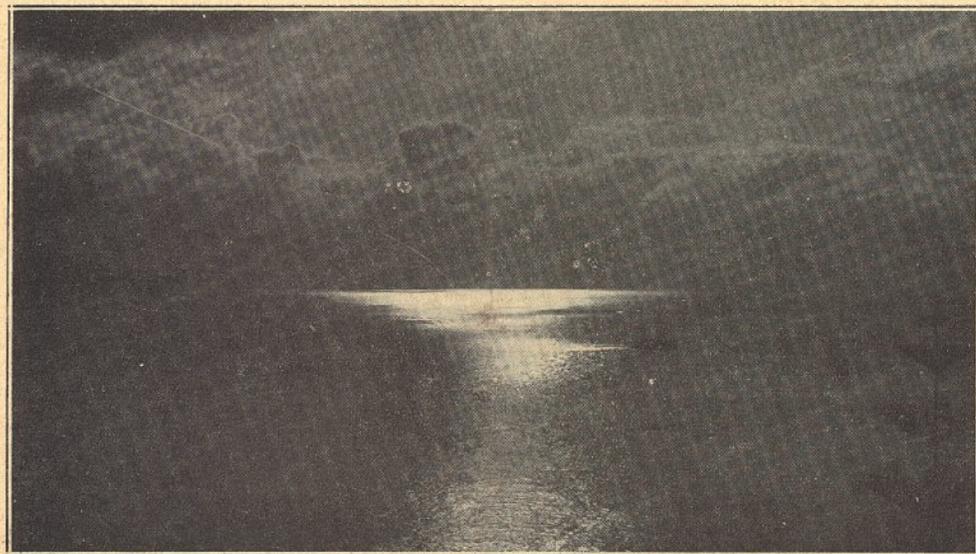
T U R Í S T I C O



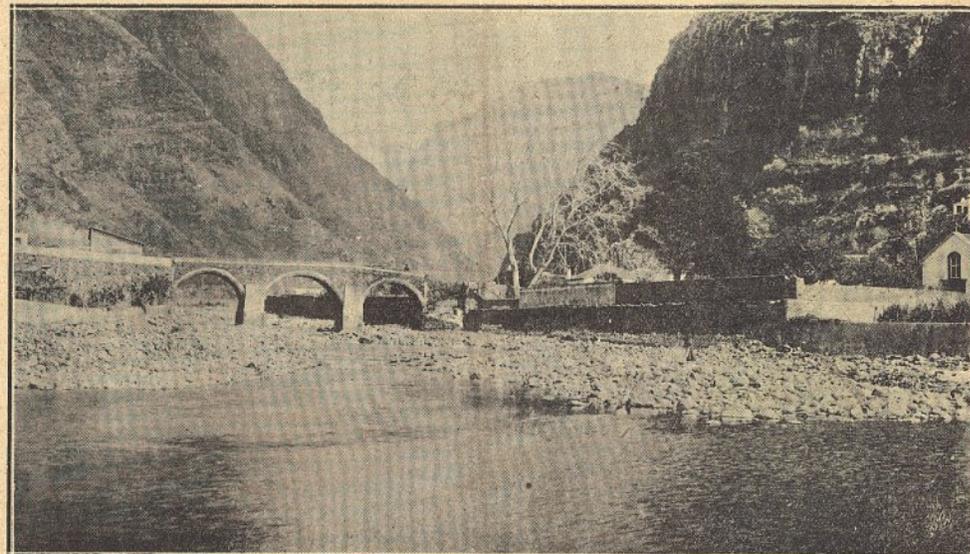
ILHA DA MADEIRA

Vista da Câmara de Lobos

ILHA DA MADEIRA

Povoação do Norte da Ilha

ILHA DA MADEIRA

Pôrto do Funchal à noite

ILHA DA MADEIRA

Ribeira Brava

Uma nova Estação Automática da Companhia dos Telefones

NO passado dia 25 de Setembro inaugurou-se na Travessa do Pinheiro, à Estrêla, uma nova Estação Telefónica Automática que vai servir uma das mais populosas áreas citadinas. Trata-se dum melhoramento de incontestável valia que vem dar uma nota de progresso a que é indispensável dar o necessário relevo.

A nova Estação Automática Estrêla vem descongestionar as antigas Estações Norte e Trindade — «antigas» apenas de 22 e 12 anos respectivamente... Mas a verdade é que a capacidade destas duas centrais achava-se já escedido sendo necessário abrir uma nova unidade. *The Anglo Portuguese Telephone C.º Ltd.*, como sempre, não olhou a despesas... Só o edificio lhe custou 650 contos, a rede de cabos subterrâneos 800 contos e 6600 contos

a aparelhagem utilizada, encomendada directamente a uma fábrica inglesa.

A inauguração que, como dissemos, se efectuou no dia 25 à tarde, teve brilhantismo e solenidade. Acompanhado pelo sr. General Amilcar Mota chegou pouco depois das 15 horas S. Ex.ª o sr. Presidente da República que passou revista a duas filas de *Legionarios* pertencentes aos diversos serviços da A. P. T. Igualmente pelas escadarias do edificio brigadas de membros da Legião Portuguesa, funcionários da Companhia dos Telefones, faziam serviço de policiamento e vigilância.

O Sr. Presidente da República antes de dar o sinal para a inauguração da nova Estação visitou demoradamente a sua sede. Apoz a cerimónia foi servido um *Pôrto de Honra* e o sr. Eng.º Rodrigo Peixoto saudou o Chefe



O sr. Presidente da República inaugurando a nova estação telefónica da Estrêla

do Estado em nome da Direcção de Londres e de Lisboa da Companhia dos Telefones.

A EXPANSÃO DA RÊDE TELEFÓNICA DE LISBOA

A expansão da rêde telefónica em Lisboa nos últimos doze anos tem sido considerável. O ritmo acentuou-se desde logo que se barateou o telefone para os pequenos assinantes. Vejamos alguns dados estatísticos curiosos que fomos colhêr a uma brochura que a A. P. T. editou expressamente para comemorar a abertura da estação da Estrêla.

Em 1925, o número de telefones existentes só em Lisboa era de 13.975. Com a instituição da tarifa por chamadas êsse número subiu em 1928 a 17.548 logo ascendendo um ano depois a 20.298 e em 1935 a 26.455.

O grande incremento da rêde telefónica veio criar novas exigências. Também no Pôrto o número de assinantes subiu bastante nos últimos anos. Em 1936 elevava-se já a 44.505...

Como todos os nossos leitores se recordam o sistema automático foi instituído em 1930 com a abertura da estação da Trindade, reu-

nião das antigas estações manuais Central e Trindade.

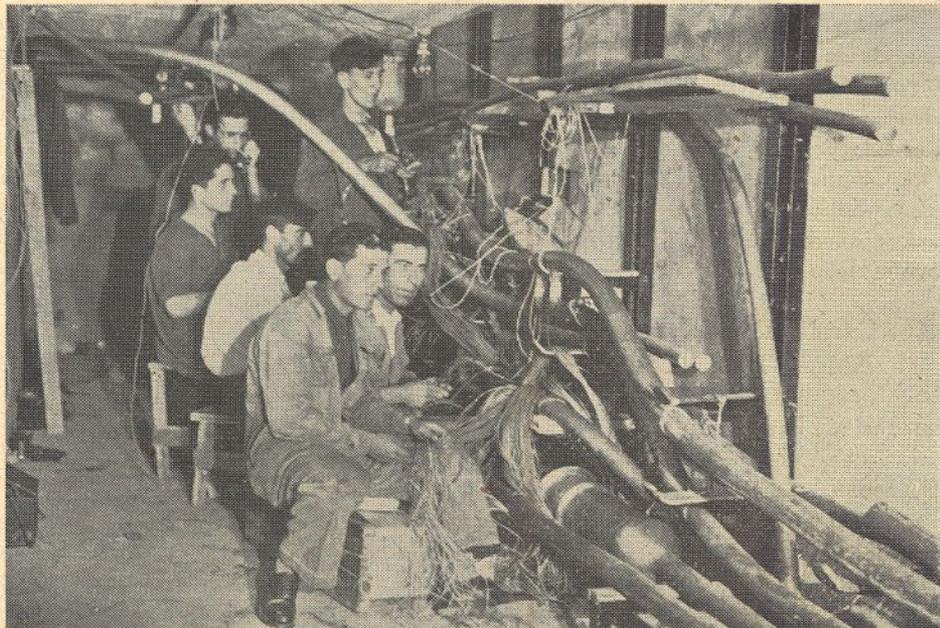
Em 1934 passou também a ser automática a Estação Norte, na Rua Andrade Côrvo, ficando assim automatizados 95 por cento dos telefones de Lisboa.

Foi escolhido o sistema de cinco algarismos, sistema que dá a capacidade teórica de 100.000 assinantes — tendo as estações principais a capacidade de 10.000 linhas.

Das duas primeiras — pormenor inédito — a Norte já ultrapassou êsse número e teve de ser instalada no mesmo edifício uma nova unidade de 10.000 números — número inicial 5 — que deu origem à numeração 50.000, há tempos já funcionando.

A estação «Trindade», que se encontra quasi cheia, conta mais de 3 mil números. Atingido, portanto êsse limite máximo da numeração houve que pensar na abertura duma estação nova que descongestionando as antigas, facilitasse as comunicações de alguns milhares de assinantes.

Foi, por isso que a A. P. T. adquiriu o prédio da Travessa do Pinheiro, à Estrêla, onde instalou esta nova estação — agora inaugurada.



Operários da C. T. fazendo a montagem de cabos subterrâneos

Houve, portanto, que atender a necessidades instantes do serviço publico; houve que não poupar despesas para se obter um máximo de beneficio para a população telefónica.

Há alguns anos já que esta questão de «desdobramento» da área automática da capital, vem sendo encarada pelos dirigentes da Companhia dos Telefones. E logo um problema surgiu, qual seria a «região citadina» beneficiada? Era preciso atender a vários factores, e um deles, dos de maior importância, era a necessidade de «aliviar» tanto a estação «Trindade» como a «Norte». Escolheu-se, por isso, desde logo a área a oeste da Avenida Presidente Wilson e Rua de S. Bento, de densidade telefónica relativamente importante e que era servida por aquelas duas estações. Depois de estudado o possível desenvolvimento da nova estação em ordem ao numero de assinantes foi preciso calcular o trafego provavel, isto é, o numero, tanto quanto possível aproximado das chamadas efectuadas por êsses assinantes — não só para as estações da rede da Companhia mas ainda para as outras estações do Estado a-fim-de determinar o numero de «junções», ou linhas de ligação entre a nova estação e as existentes.



Aspecto interior da nova Estação da Estrêla

3.000 ASSINANTES TRANSFERIDOS EM 2 MINUTOS

Pormenorizadamente nos foi explicado na Companhia dos Telefones numa ligeira visita que ali fizemos o sistema adoptado para a mudança dos assinantes, das estações a que estavam ligados, para a nova estação. Durante muitos dias brigadas de operários e técnicos, experimentaram e afinaram a delicada engrenagem que funcionou automaticamente, quando o sr. Presidente da República procedeu

à sua inauguração. Os cabos foram ligados aos subscritores transferidos para a nova estação e assim cada linha desses assinantes foi duplicada por uma nova linha até à Estação que ia abrir. Cada assinante da «Norte» ou da «Trindade» ficou assim, durante um curto prazo de tempo, ligado não só à sua estação mas também à nova, até que se fez a transferência, depois da qual foi cortada a linha que o ligou à sua estação actual.

Todas estas ligações foram verificadas e conferidas várias vezes, sendo-êste trabalho de ensaio, conferência e verificação, muito demorado e meticoloso.

E assim começou na rede telefónica de Lisboa a época dos 60.000. Era natural que se dessem confusões, lapsos, inexperiências. Para evitar isso a Companhia fez publicar a nova lista, com os assinantes já devidamente «numerados». A confecção duma lista, seu estabelecimento, composição, verificação de prazo, impressão e encadernação, é trabalho para mais de três meses. Os

seus trabalhos começaram já há tempos e com a antecedência necessária para que fôsse possível a Lista n.º 61 estar em distribuição como esteve, antes da data da transferência dos subscritores.

NÚMEROS QUE FALAM

A «Estrêla» é a terceira grande central automática de Lisboa — 1.ª «Trindade», 1930, 2.ª «Norte», 1934.

A nova Estação terá uma capacidade inicial de 4.700 linhas — mas essa capacidade pode ser ampliada até 10.000; no dia da abertura foram transferidos 2.800 assinantes.

Para fornecer energia electrica à nova estação foi instalado pelas Companhias Reu-

Carruagem directa Lisboa-Irun

As comunicações ferroviárias com a França, pela fronteira de Vilar Formoso-Irun, podem dizer-se completamente normalizadas, tão regulares são as viagens através do território espanhol nesta linha internacional.

Por este motivo tem sido muito aproveitadas as carruagens directas que circulam entre Lisboa-Irun pelos combóios «rápidos», não só por passageiros que viajam entre Portugal e Espanha mas muito especialmente por aquêles que se dirigem a França e nações além.

Estão assim virtualmente restabelecidas as comunicações com a França, interrompidas pelos acontecimentos do país vizinho, poupando os viajantes às viagens marítimas que tão insuportáveis se tornam a muitos organismos.

SANCOS BRICO, L.^{DA}

Exclusivista da:

CALLENDER'S CABLE & CONSTRUCTION C.^O LTD., de LONDRES

Material electrico de toda a especie

Tele. FONE 25988 R. do Arco Bandeira, 5-3.^o
GRAMAS SANBRITOS

L I S B O A

nidas Gás e Electricidade um pôsto de transformador especial, dentro do edificio.

Dois grupos motores geradores, transformam a energia eléctrica em corrente contínua 50 V. e duas baterias de acumuladores asseguram a continuidade do fornecimento da energia à estação.

Há ainda um grupo «Diesel-Eléctrico» de reserva, que pode entrar em funcionamento no caso de faltar a corrente da distribuição pública. Dois grupos conversores fornecem a corrente para tocar campainhas e para os diversos sinais — de marcar, de tocar, impedido, etc., etc..

* * *

Na nova Estação Automática Estrêla trabalharam turnos sucessivos de operários portugueses, não tendo vindo de fóra especialmente nenhum técnico ou engenheiro.

A sua inauguração constituiu um acontecimento cidadão de grande relêvo. Porisso lhe damos aqui o justo relêvo que merece.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

MEDIDAS ACERTADAS

O sr. Governador Civil de Lisboa, tenente coronel Lobo da Costa está deveras interessado pelos progressos do seu Distrito. Assim manifestou o desejo de resolver o mais rapidamente possível alguns problemas que bem beneficiam a população da capital lisboeta. Entre esses problemas está incluído os ruídos da cidade cuja solução vem ao encontro das várias reclamações feitas pela nossa imprensa.

Assim, vão ser proibidos os toques da busina, «klaksons» ou quaisquer sinais sonoros, desde a 1 hora às 8, período de tempo durante o qual os motoristas conduzirão a velocidade moderada e os peões transitarão mais atentamente.

Fica também expressamente proibido, a qualquer hora, o uso de «klaksons» e businas ou quaisquer sinais sonoros próximo dos hospitais e casas de saúde.

Por outro lado, porque as motocicletas não podem considerar-se meio de transporte adequado a grandes cidades e não se consegue utilizá-las com o escape fechado, fica o seu trânsito proibido dentro da área antiga de Lisboa desde a 1 às 8 horas. Ficam exceptuadas da proibição as motos da força pública, as dos serviços ou em serviço do Estado, as dos serviços hospitalares e de saúde e as dos serviços de bombeiros.

Os pregões apenas serão permitidos desde as 8 às 21 horas.

Ainda dentro do mesmo espirito de tornar Lisboa numa cidade sem ruídos desnecessários e prejudiciais, serão proibidos o uso de grafonolas, depois das 0 horas, bem como as dansas, música e cantos, desde que a tranquilidade de terceiros seja perturbada, excepção feita para as noites de Entrudo, isto é, domingo magro, sabado, domingo, segunda e terça-feira de Entrudo; as noites de 24 para 25 de Dezembro e de 31 desse mês para 1 de Janeiro e dêste para o dia 2 e ainda as vespas dos santos populares — Santo António, S. João e S. Pedro.

Por outro lado, não será permitido as fábricas ou quaisquer outros estabelecimentos, na cidade de Lisboa e nas sedes dos concelhos, a utilização de sinais sonoros para o seu serviço, desde que sejam ouvidos no exterior.

O sr. tenente-coronel Lobo da Costa vai proibir, igualmente, a insistencia de cauteleiros e outros vendedores ambulantes na oferta dos artigos de seu comércio. Não será, ainda, permitida a tracção humana, a partir de 1 de Janeiro, pelo que as Câmaras Municipais do distrito de Lisboa não deverão conceder novas licenças para carros ou carroças de mão. Exceptuar-se-ão da medida: pequenos carros para transporte de material dentro de obras, dentro do recinto dos trabalhos, nas fábricas, nas estações, etc., desde que não sejam conduzidos por menores; carroças de quinilharias e de bijuterias, desde que sejam as donos a puxá-las; carros para doentes impossibilitados de se transportarem por outra forma, e carros para crianças.

O sr. governador civil resolveu proibir, ainda, a utilização de quaisquer trabalhos de menores em «dancings» nocturnos.

MÁQUINA PARA PRODUZIR O SONO

UM professor de psicologia chamado Johan J. B. Morgan, declarou-se inventor duma máquina para produzir o sono, com a qual julga-se capaz de adormecer uma nação inteira. O complicado aparelho, que muito se assemelha a um receptor de telefonia, possui um motor eléctrico, que acionando vários mecanismos, produz um movimento vibratório.

O som da máquina produz lassidão, preguiça e sono. A acção do aparelho, começa a exercer-se passados alguns minutos, tempo este que varia segundo o temperamento das pessoas.

O mais curioso é que as febris experiências do professor Morgan foram realizadas durante as suas aulas de psicologia, constando que a assistência adormeceu, antes do aparelho funcionar...

CAMINHOS DE FERRO PUBLICAÇÕES

ARGENTINOS RECEBIDAS

Por MANUEL GIORLA

UMA das empresas de Caminhos de Ferro da República Argentina — A Companhia Central Argentina — conta hoje 21 anos de existência e foi a que inaugurou a primeira rede ferroviária electrificada, ou seja ao mesmo tempo que a América do Sul estabeleceu a mesma classe de serviço.

* * *

Faz 21 anos que foi inaugurado no país e na América do Sul o primeiro serviço ferroviário electrificado, facto este que desde logo marcou um acontecimento singular no progresso das comunicações e principalmente para toda a zona suburbana da capital.

Foi esse primeiro serviço do Caminho de Ferro Central Argentino, que hoje se mantém com as modificações determinadas segundo as exigências de momento.

Ao acto inaugural, que se revestiu de grande importância, própria da sua transcendência, assistiram o Presidente da Nação, os ministros do Poder Executivo, altas personalidades de outros poderes do Estado, membros do Corpo Diplomático e tudo quanto há de mais representativo das forças vivas do País.

Era a linha do Tigre C. que durante vários anos foi a única do seu tipo entre nós.

Nas obras, instalações, trabalhos, etc., dispenderam-se naquela altura 20 milhões de pêsos argentinos, ou sejam 140 milhões de escudos, quantia esta que por si só dá uma ideia do esforço realizado. Com o decorrer do tempo verificou-se o aumento do tráfego, tendo sido necessário melhorar os serviços das centrais.

Apareceu logo, outra empresa — O Caminho de Ferro do Oeste — que instalou tam-

Da Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones recebemos o relatório referente ao exercício de 1935.

Pelos mapas que inserimos extraímos alguns números, por nos parecer interessante a sua divulgação.

Assim, o número de bilhetes postais vendidos durante o ano de 1935 foi de 13.276.406 e de selos de diversas franquias 126.992.531 valores estes que se elevam ao montante de 46.354.262\$11.

O movimento de correspondência no Continente e Ilhas foi de 150.906.178 ou seja mais 90.325 do que a verificada em 1934.

Quanto ao movimento de correspondência Internacional observa-se.

Correspondência recebida:

1934 — 15.403.841

1935 — 13.486.804

Correspondência expedida:

1934 — 10.563.955

1935 — 9.457.745

Verificamos, pois, que o total geral em 1935 foi de 178.850.727 e em 1934, 174.983.649.

O número de telegramas nacionais expedidos foi de 1.748.183 e o movimento de telegramas internacionais, foi de 586.386.

As chamadas telefónicas no Continente e Ilhas foram 2.815.810 e as internacionais, 90.873 períodos de 3 minutos.

Sobre os serviços de radiodifusão, verifica-se que tem havido um grande aumento na quantidade de aparelhos, receptores de telefonia, pois em 1933 a totalidade de aparelhos existentes era de 16.073, em 1934, 30.013 e em 1935, 40.409 ou seja respectivamente 2,35, 4,40 e 5,92 por cada 1.000 habitantes.

Como resultados financeiros constata-se que as receitas se elevaram a 138.561.059\$89 e as despesas 135.262.137\$15, havendo por consequência um lucro de 3.298.922\$74.

bém uma linha de igual característica e por último em 1931 a Central Argentina electricou mais 180 quilómetros de via.

O custo total das obras desta companhia nesta especialidade alcança hoje 60 milhões de pêsos argentinos, ou sejam 420 milhões de escudos, com o que se conseguiu fazer 511 marchas por dia, que transportam um total de 40 milhões de passageiros por ano.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 202, de 31 de Agosto, publica os seguintes despachos:

Reformados, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 25:517, de 15 de Maio de 1955, e em harmonia com os artigos 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Artur da Silva, antigo inspector da rede do sul e sueste e actual condutor de exploração de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — 405\$50.

Raúl Jales Guimarães, antigo engenheiro chefe de divisão da rede do Minho e Douro e actual engenheiro civil de 2.ª classe do quadro da Junta Autónoma de Estradas — 671\$48.

O «Diário do Governo», n.º 211, de 9 de Setembro, publica o seguinte despacho:

Para os devidos efeitos se publica que em 27 de Julho próximo passado foi demitido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 5.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o empregado de 1.ª classe da rede do Sul e Sueste, José Aires Elder Sá Chaves, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de praticante de escritório.

Direcção dos Serviços de Exploração

O «Diário do Governo», n.º 202, II série, de 30 de Agosto publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que a comissão encarregada da revisão prevista no § 1.º do artigo 7.º do convénio celebrado entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Administração Geral dos Correios e Telégrafos seja constituída, por parte da primeira, pelo engenheiro José Marques Pereira Barata, engenheiro em chefe da exploração, e, por parte da segunda, pelos seguintes funcionários:

Jorge Braga, director dos serviços de contabilidade.

Óscar Saturnino da Cruz Monteiro, engenheiro director dos serviços de exploração.

José da Cruz Ferreira, chefe da 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços de Exploração.

José Mendes Freire Júnior, chefe da 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços Industriais.

Divisão dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo», n.º 202, II série, de 30 de Agosto, publica o seguinte despacho:

José das Neves, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 205, II série, de 2 de Setembro, publica a seguinte portaria:

Manuel da Sárrea Tavares Mascarenhas Gaivão, enge-

neiro civil, contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Fernando Araújo Alegria, terceiro oficial — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 4 de Setembro, publica o seguinte despacho:

António Rodrigues Pinto, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e cinco dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 235, de 31 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Maria Luíza Teriaga Leitão, dactilógrafa do quadro permanente desta Direcção Geral — desligada do serviço, a contar de 10 também do corrente mês, nos termos do § único do artigo 15.º do decreto n.º 19:478, e n.º 1.º do artigo 7.º do decreto n.º 16:669, por haver sido julgada incapaz do serviço.

O «Diário do Governo», n.º 208, II série, de 6 de Setembro, publica o seguinte:

Francisco António José da Silva — contratado para exercer, eventualmente, ao abrigo do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26:117, de 25 de Novembro de 1955, as funções de fiscal de obras a executar pelo Fundo especial de caminhos de ferro, ficando com direito ao abono do vencimento diário de 27\$00, incluindo domingos e dias feriadoss.

Joaquim Manuel Mendonça — idem, idem, idem.

Lourenço Pereira Taveira — idem, idem, idem.

Domingos José Mendonça — idem, idem, idem.

João Afonso Dias — idem, idem, idem.

Arnaldo Eugénio Moreira — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 211, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 21 de Agosto:

José Ferreira, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

De harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:256, de 25 Novembro de 1956, se publica a lista definitiva dos terceiros oficiais aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de segundos oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral:

	Valores
1 — Augusto César das Neves	16 23
2 — Agostinho Bastos da Silva	15,85
3 — António Augusto de Freitas da Luz Maltez	15,05
4 — Caetano Augusto de Matos	14,90
5 — Mário de Sousa	14,60
6 — Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre	14,50
7 — António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva	14,55
8 — Emílio Barbosa Estácio	14,25
9 — Fernando Araújo Alegria	13,90
10 — Mário da Conceição Vital	15,90
11 — António Luciano Pelengana	13,80
12 — Emídio Pereira dos Reis	13,20
13 — Vítor Manuel Braz da Palma	12,45
14 — António Rodrigues Zurrapa	11,05

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos,

a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 27:236.

O «Diário do Governo», n.º 215, II série, de 14 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 7 de Setembro:

Armando Godolphin de Matos Cordeiro, segundo official da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Tavares, maquinista dos Caminhos de Ferro do Estado — idem, idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 217, II série, de 16 de Setembro, publica o seguinte:

Por portaria de 6 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 10 também do corrente:

Flávio Augusto Marinho Pais, engenheiro civil de 1.ª classe, na situação de licença ilimitada — desligado definitivamente do serviço para efeitos de aposentação, por motivo de limite de idade, a contar de 7 do mesmo mês, nos termos dos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 16:565, de 2 de Março de 1929, e artigo 1.º do decreto n.º 19:468, de 16 de Março de 1951.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 204, II série, de 1 de Setembro, publica as seguintes portarias:

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 concessão especial para o transporte de adubos, 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 aviso ao público, relativo à ampliação de armazenagem gratuita a várias mercadorias, 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 aviso ao público relativo à abertura à exploração do apeadeiro de Donas, situado ao quilómetro 144,932, da linha da Beira Baixa, entre o apeadeiro de Alcaide e a estação do Fundão, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 211, II série, de 9 de Setembro, publica o seguinte despacho:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ra-

malho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a Empresa Progresso Industrial para a execução do fornecimento de 54:497 *trefonds* correntes, destinados ao assentamento de via da linha de cintura do Porto.

Secretaria Geral

O «Diário do Governo», n.º 215, II série, de 14 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 35.º do decreto-lei n.º 26:117, de 25 de Novembro de 1955, que seja transferido para a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais o engenheiro civil de 2.ª classe Albino da Silva Arozo, do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que se encontra na situação de actividade por portaria de 29 de Julho último, segundo se vê do extrato publicado no «Diário do Governo», n.º 200, 2.ª série, de 27 do Corrente.

Este engenheiro vai ocupar a vaga que existe no quadro da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais pela promoção à 1.ª classe do engenheiro civil de 2.ª classe Álvaro Vieira Soares David, por portaria de 30 de Julho último, como se verifica pelo «Diário do Governo» n.º 178, 2.ª série, de 2 de Agosto findo.

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Secção Administrativa

Aprovado o termo de expropriação celebrado entre esta Direcção Geral e Feliciano de Almeida Toscano para aquisição de 301 metros quadrados de terreno para construção de casas para pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado.

C O R D Y

A marca que marca

É a melhor espingarda para caça e «Stand»

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. Heitor Ferreira, Suc. A. Montez

Praça D. João da Câmara, 3 — LISBOA — Telefone 2 5791

José Augusto Alves

ASFALTOS

Impermeabilização e isolamento
termico de terraços, paredes
umidas ou salitrosas, celeiros, etc.

R. Victorino Damazio, 16 a 22 — LISBOA — Telefone 2 1814

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

UM ASSUNTO EMPOLGANTE

Do factor espionagem ao critico momento que avassala o Oriente

Por ALEXANDRE F. SETTAS

II

Rejubilava o comprador pela excelente aquisição feita mas, — óh decepção! —, não obstante a cumular das mais incríveis atenções e de a rodearem do melhor bem estar possível, sempre ditado por estudadas exigências, era certo que, quási sempre antes de haverem decorrido 15 dias da posse, a *gentil menina*, desaparecia muito misteriosamente, como se fôsse evolada para a imensidade do desconhecido.

Nessa altura o pai, informado do extraordinário desaparecimento da sua «filha querida», ameaçava o infortunado comprador da deliciosa mercadoria humana de que provocaria, pelo menos, um formidável escândalo se não lhe *indicassem* o paradeiro da pequena raptada.

— Você é um monstro, um miserável! E visto que não apresenta a minha filha é porque certamente a matou! Se não m'a apresentar já, viva e sã, vou imediatamente participar o seu crime às autoridades!

As pobres vítimas da bem urdida espoliação dêsse velho velho e pai infâme, feita com veementes protestos e enérgicas investivas, embora estivessem inocentes, mas temendo as conseqüências de tão afrontosa afirmação, por todos os meios susassórios tentavam convencer o ardioloso traficante de que em nada haviam contribuído para o inexplicável desaparecimento da rapariga, confiadamente comprada.

Então, o velho, abandonando os seus ímpetos furiosos, por bem calculado interesse, passava a lastimar-se chorosamente e, de mo-

dalidade em modalidade, chegava a acalmar por completo o seu fingido desgosto e a abater os hipócritos escrúpulos da sua falhada consciência, quando uma avultada importância em dinheiro vinha, por fim, a apaziguar-lhe o ânimo, liquidando a questão em que maquiavêlicamente envolvera os inocentes, vítimas da sua inexperiência, conjugada à maldade e intenção de manifesto dolo.

E' como os honestos colonos temiam qualquer incómodo, a vergonha da suspeita e as conseqüências de qualquer investigação policial, acabavam todos por ceder a esse temível intrusão as somas que por tal meio conseguia espoliar aos incautos que escolhera para usurpar.

Todos êstes casos em que notamos a interferência de Nor Nalla, nunca poderiam ter sido confiados, com sucesso, senão a um indígena, e êste com a indispensável preparação que tivesse recebido, especializando-se no combate ao crime e que o collocasse num nível superior ao dos seus compatriotas.

E, como o INTELLIGENCE SERVICE teve a concepção da vantagem que poderia tirar dum esperto garotinho de 10 anos, não descurou de o preparar logo de tenra idade um agente nato dos serviços especiais de espionagem e que mais tarde viria a ser um verdadeiro ás entre os espíões da mais importante organização secreta do mundo inteiro.

Serviços de espionagem na Guerra

Assim que a Grande Guerra se declarou, as autoridades inglesas

pensaram muito naturalmente em utilizar-se da competência de tão valoroso agente.

Estreiou-se então em Singapura, no seu novo e mais categorizado papel e tão bem conseguiu levar a resultados proficuos os seus trabalhos que, dentro em breve eram fuzilados dois chineses, considerados como perigosíssimos espíões a saldo da Alemanha.

Depois embarcou para França com uma brigada de operários chineses, militarizados, que ia proceder à abertura de estradas, durante as hostilidades, ou a proceder à abertura de outras, mas ainda em caminho recebeu nova ordem para imediatamente abandonar essa incumbência e seguir para Londres a fim de secundar os esforços de Scotland Yard, cujo pessoal reduzido em virtude da guerra à mais simples expressão de quantidade, por si só não poderia lutar, eficazmente contra os traficantes de estupefacientes que por essa circunstância especial tomava um assustador incremento, de proporções avassaladoras.

Para melhor efeito do que se propunha conseguir organizou-se então em Scotland Yard, com o devido aparato uma pequena *mise-en-scène* cujo fim era o de *acreditar*, convenientemente, Nor Nalla nos meios onde deveria agir.

Já preparado para o que lhe deveria suceder desembarcou certo dia o *detective* como passageiro clandestino, vindo de um pôrto afastado e deixou-se desmascarar, prender e condenar a 10 dias de prisão, cumpridos rigorosamente nos calabouços de Droitwich.

Esta passagem, pouco agradável sem dúvida, foi uma das várias inclemências a que o forçava o officio, a qual sendo um pouco dura de suportar era bem um ósso do officio.

Porém, logo após haver cumprido a condenação, aliás ligeira, adquiriu a liberdade e, mais do que isso, precisa a confiança para garantidamente se poder insinuar ao emiscuir-se entre os traficantes de estupefacientes de East End que necessitava vigiar e estavam como êle, aparentemente, fora da lei.

Pouco depois, com efeito, um chinês conhecido pelo nome de Long Li veio-lhe propor se, acaso, eventualmente êle lhe poderia prestar alguns serviços.

Acedendo, como lhe convinha, dentro em breve os dois homens combinavam entre si vários negócios vantajosos para qualquer dêles.

Com rapidez se integrou Nor Nalla nessa perfeita organização de contrabando.

Vestiram-no como um elegante senhor e confiaram-lhe a tarefa, aliás sujeita a indispensáveis cuidados, de proceder à entrega dos estupefacientes pela larga clientela de que dispunham e onde a técnica dos serviços variava até ao infinito.

«Havia, conta Nor Nalla nas suas memórias (!), de onde extractamos êste artigo, uma senhora à qual eu deveria sempre entregar os pacotinhos da droga dentro duma caixa de pó de arroz, de certa marca conhecida e apreciada.

Outro cliente era um sujeito alegre, jovial mesmo, de rosto rubicundo e que eu encontrara já em mais de meia dúzia de *cabarets*. Êsse, então, tinha a mania de querer a cocaína só dissimulada na forma de um charuto de determinada marca de luxo. Duas vezes por semana essa personagem e eu encontravamo-nos para o desempenho solene da comédia que eu voluntariamente me propunha de-

sempenhar e, trocando mutuamente os nossos charutos com requintes de extrema gentileza ia-lhe ouvindo sempre êste costumado estribilho: «São excelentes, por isso quero deliciar-me com êles fumando-os fóra de aqui».

E, dizendo isto guardava-os cautelosamente na algibeira para depois os utilizar em casa, ou melhor, para lhes subtrair o que nêles se havia previamente disfarçado.

Numa farmácia eu devia sempre entregar uma caixa de pílulas de Beecham dizendo que eram outras as pílulas que Lady Dines me tinha encomendado e o farmacêutico, como contra-senha, prometia invariavelmente, enviar lhas no dia seguinte.

No estabelecimento duma florista entregava eu regularmente e às ocultas um pequeno embrulho, aí comprava um raminho de flores para, juntamente com outro pequeno pacote (que continha igual porção de estupefaciente) deixado por outro agente e depois entregava tudo no restaurante Pillar Hall, onde me ia encontrar com uma menina que lá tomava as suas refeições em determinados dias».

Livre duma cilada

Porém, os outros assalariados de Long Li cêdo se aperceberam de que Nor Nalla os traía. Assim convencidos, um dia convocaram-no para uma reunião à noite, em certo clube onde iriam celebrar uma estrondosa festa. Mas, o maláio era de sobejo esperto para se deixar intrujar com tão simples ardil e fingiu aceitar o convite absolutamente confiado da gentileza recebida, quando apenas estava ciente do que se lhe impunha fazer.

Contudo, o que fez com a máxima discrição foi antecipadamente prevenir os serviços de assalto de Scotland Yard e depois dispor-se corajosamente a afrontar o perigo comparecendo a tão *gentil convite*, mas já perfeitamente equipado para os resultados que antevira.

De facto o tal clube era, nem mais nem menos, do que a sede

principal dessa colossal organização de contrabandistas, cujo local sempre lhe fóra escrupulosamente iludido e, onde se encontravam convenientemente apetrechados todo o material indispensável não só para uma sumaríssima condenação à morte, como ainda o preciso para fazer desaparecer sem vestígios o infeliz que ali viesse a ser executado.

Mas a-pesar-de tudo, na realidade, o arrojado Nor Nalla não deixou intrêpidamente comparecer.

Quando depois duma acerba crítica aos seus actos e ásperos comentários à traição que lhes fizera se resolviam a pôr em prática a resolução votada e aprovada por unanimidade, deu-se uma circunstância que veio transtornar por completo o plano dos facinorosos contrabandistas.

É que a casa estava um totalmente cercada e, num dado momento, foi tomada de assalto, em conjunto, por uma bem armada força, de polícias, de choque, os quais de uma única avançada aprisionaram assim o mais formidável bando de negociantes clandestinos de perniciosas drogas estupefacientes.

Depois do brilhante resultado conseguido por Nor Nalla, e êste regressou aos batalhões chineses da rectaguarda do «front» francês. Aí a espionagem alemã encontrara bastantes e prestigiosos cúmplices, entre os trabalhadores orientais aproveitáveis para os seus desígnios. Á testa desta imensa orda de espíões assalariados pela Alemanha estava um tal Ah Ling, o qual para o prender foi indispensável ao polícia maláio fazer-lhe uma perseguição acerrada, através de terras francesas, perseguição esta onde se utilizaram vários meios de locomoção, desde o vagaroso carro puxado a animais às velozes motos, autos e combóios.

Foi nessa jornada rápida, tal como uma série dos quadros dos *films* americanos que evocam os episódios heróicos dos *cow-boys* perseguindo o inimigo que percorria acidentadas regiões.

(!) *Souvenirs d'un Agent Malais*, traduit de l'anglais par S. Campaux. (1957)

Esta perseguição fôra tanto mais movimentada quanto era certo que Ah Ling disfarçado de oficial francês, inspirava alguma confiança enquanto que o maláio era com frequência tomado por suspeito.

Chegou mesmo a ser estorvado por diversos camponeses que o prendiam a despeito dos seus encolerizados protestos, por receiar perder a pista de quem lhe interessava capturar. No entanto, por fim, conseguiu demonstrar às autoridades quem era na realidade e isso lhe bastava para logo ser posto em liberdade e conseguir finalmente coroar de lisonjeiro êxito a missão de que fôra encarregado pelo INTELLIGENCE SERVICE, pois em breve conseguia deitar a mão a Al Ling quando êste já se encontrava bem perto da fronteira Suíça.

O armistício do ano de 1918 determinou o regresso o Nor Nalla ao seu país onde foi encontrar já os seus compatriotas sob a influência activa da propaganda comunista a qual nessa região se mostrava muito francamente nos seus desígnios de roer a obra de civilização aí estabelecida pelos povos occidentais.

Por tal motivo a actividade de Nor Nalla, que enquanto fôr vivo nunca teve nem nunca terá tréguas, entregou-se a novos combates de ardileza, contando como de costume com a sua comprovada astúcia para vir a desmascarar as intenções e os próprios agentes que de Moscovo saíam industriados para as suas façanhas.

Nor Nalla que até à sua morte continuará sendo um elemento valeroso de Scotland Yard dedica-se a essa corporação de corpo e alma o que é caso para os seus educadores profissionais se mostrarem orgulhosos de o contarem entre os mais prestimosos agentes da policia secreta londrina.

Um pouco de história

Devemos ter em conta que os domínios da divisão política da China não coincidem com os seus

limites geográficos. Nos últimos anos, com efeito, a China geográfica tradicional perdeu as três pro-



Chang-Kai-Chek, chefe efectivo do Governo Nacional Chinês

víncias do Este, constituindo a Manchúria e o Jehol que formam o Mantchoukouo sob o protectorado do Japão.

Por outro lado a Mongólia exterior, teóricamente subordinada à China está sob a influência imediata da U. R. S. S., assim como o Turquestão Chinês.

Quanto ao Tibet Oriental, forma uma provincia, a de Si-Kang. Mas a demarcação com o Si-Tsang ou o Tibet, propriamente dito, colo-

cado sob a suzerania nacional da China está ainda indecisa (1).

Quem tiver fixado a leitura dos jornais do pretérito mês de Julho certamente se recorda ainda que os tristes accidentes sucedidos no Oriente foram originados em virtude das manobras que o exército japonês tinha emprendido em Lou-Kou-Chiao, na China do Norte e entre Pequim e Tien-Sin, onde a Rússia soviética se ocupava em preparar a bolchevização, manobras estas que foram interrompidas pela chegada imediata de tropas chinesas.

Que poderemos nós saber de positivo acêrca destas notícias respeitantes a êste desgraçado e incoerente povo chinês, de mais de 439 milhões de habitantes, senão que o seu ditador milltar Chang-Kai-Chek se esforça por restaurar a perdida unidade nacional, tão rasgada por uma perpétua anarchia que até um diplomata cultivador de calemburgos denominara pitorescamente de *anarchina*?

(1) A China, propriamente dita, conta de superficie 4.628.512 quilómetros quadrados. A Manchúria, cêrca de 887.245 quilómetros quadrados; a Mongólia, quasi 3.557.120 quilómetros quadrados; o Tibet (todo compreendido) perto de 1.130.269 quilómetros quadrados; o Turquestão Chinês, 1.545.128 quilómetros quadrados.

(Continua)

Aos Srs. Empreiteiros e Construtores

Material forte e durável

— Pás, Picaretas,
Forquilhas de uma só peça.

— Aço para pedreiras, etc.

— Carros de mão em ferro

— Betoneiras para amassar cimento

— Elevadores Mecânicos

— Escavadores e Guiastres

— Cilindros a oleos Pesados



CASA CASSELS

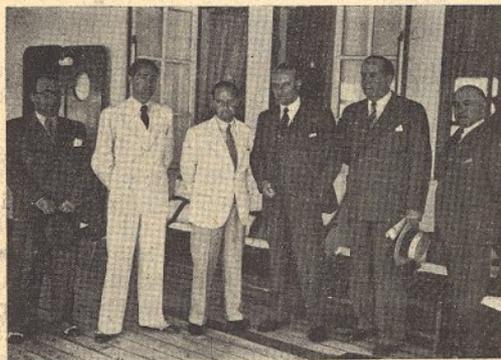
LISBOA: Avenida 24 de Julho, 56 PORTO: R. Mousinho da Silveira, 191

Telefone 23743

Telefone 250

O novo Ministro da República Argentina

O novo Ministro da Argentina, sr. dr. Adgardo Perez Quesada, que chegou a Lisboa no vapor «Asturias» foi esperado no cais de Alcântara pelo sr. dr. René Correia Luna, encarregado de Negócios, tendo-se feito acompanhar pelo seu secretário sr. D.



A chegada do Ministro da República Argentina a Lisboa

Manuel A. Giorla, o Consul Geral D. Ramin L. de Oliveira Cezar, o Consul Auxiliar D. José de la Cuesta e pelo agregado comercial D. Ruben Fernandes Nunes.

Depois dos cumprimentos de boas vindas o dr. Perez Quesada, considerado como um dos grandes diplomáticos Sul-Americanos, trocou algumas impressões com os jornalistas, manifestando a sua melhor vontade de estreitar ainda mais as relações de amizade que unem a Portugal, o seu país. Desenvolverá, como até aqui, o intercâmbio de homens de ciência e de livros, assim como de produtos, numa palavra: a influência espiritual e a influência económica.

«É para mim, disse por último o dr. Perez Quesada, uma grande satisfação, ter sido designado para representar o meu Governo, ante Portugal, a nação que gosa de uma situação privilegiada, dentro do grande desequilíbrio do momento europeu, que o faz ocupar uma posição de destaque, sendo o segredo do seu ressurgimento, o saneamento das suas finanças, dentro das normas duma austera administração, despertando para todos os observadores uma grande curiosidade e admiração.»

M. A. G.

Casa do Diabo

SILVA & NASCIMENTO, LIMITADA
LOTARIAS, TABACOS E VALORES SELADOS

Enquanto o Diabo esfrega um olho melhora-se a nossa vida.
Compre o seu jogo na «Casa do Diabo» e terá tudo o que ambiciona
18-R. Eugénio dos Santos-20—LISBOA—Telef. 27912

AGUA DAS LOMBADAS

GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos

Medicinal e de mesa A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 - Telef. 24240

CINCO

É um produto analisado composto de AMIDOS de varias farinhas e outros sucedaneos de elevado poder nutritivo, separados e todos por todos os organismos.

(CAFÉS: DESDE 5860 A 12800)

Torrefacção Modelar, Ltd.

TELEFONE 43355

LISBOA

DE

ALFREDO CINTRA

RUA FRANCISCO LAZARO, 1=(AOS ANJOS)

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 Aeidímetro Rollis 1

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

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

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

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

Cimento TEJO

CANTARIAS
e outros materiais de construção

António Moreira Rato & Filhos, L.ª

54-F—Avenida 24 de Julho—54-F

Telef. 26980

LISBOA