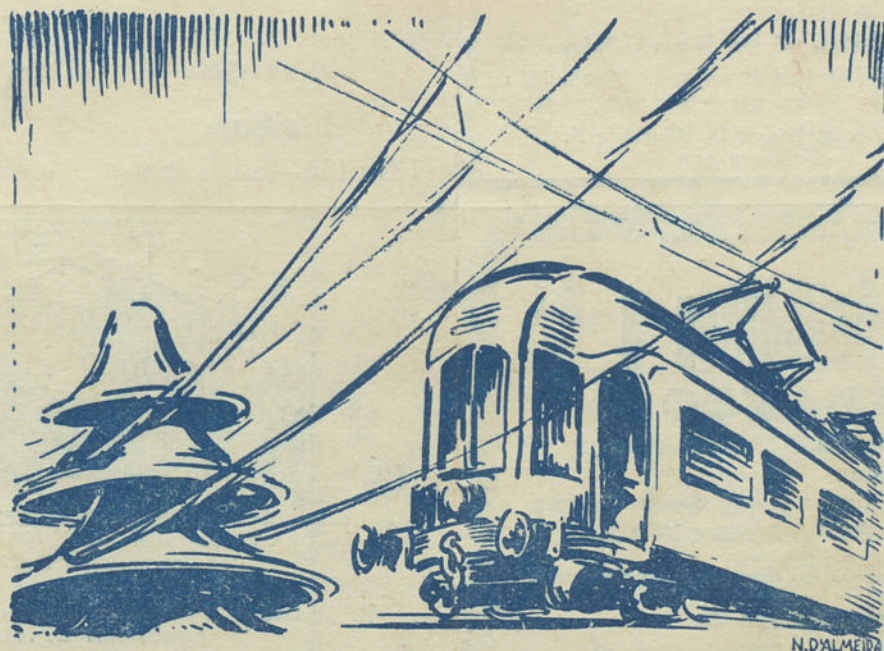


REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES



OFERTA

-2. JAN. 1974



Revista de Caminhos de Ferro

***Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Automobilismo, Telefonía, Electricidade,
Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura,
Política, Economia e Finanças***

2 2º 1982

N.º 100

ANO VI

LISBOA

PREÇO 2 6 5 0

JANEIRO DE 1935

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Loanda, Porto Ambrim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

S. Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Ambrim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS (LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
(á Rua da Alfandega) — Telefone 20052
PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

Fabrica de Loça de Sacavem, L.^{da}

A maior Fabrica de Ceramica fina da Península

FUNDADA EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

.....

A faiança é a melhor loiça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedivel

.....

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

.....

Artigos de 1.^a qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132 — Rua da Prata

40 — Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.^a LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**
Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97. 1.º — Telef. 26653

Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da **Pupa**)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

*Vacuum Oil Company — Fabrica de Tabacos Ultramarina — Automoveis e camions «Ford»
— Maquinas de escrever «Remington»*

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)
Burrel & C.^a



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES
GALAMAS
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468

R. da Prata, 185, 3.º-D

Hoteis de Portugal

LISBOA: — Hotel Metropole — Hotel de L'Europe — Francfort Hotel
CURIA: — Palace Hotel da Curia — BUÇACO: — Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA: — Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Política, Economia e Finanças

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 4625
— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETÁRIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—Eng. Frazão Sardinha
Moçambique—Alfredo Frazão Júnior
Pôrto—Joaquim Salgado

====
Administrador e Editor
António Martins Ramos

COMPOSTO E IMPRESSO
Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

Linhas do Estado de via reduzida

Pelo Engenheiro JALES GUIMARÃES

REVELA-NOS a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que a Companhia Nacional pretende a revisão do contracto de trespasse de arrendamento das linhas do Vale do Corgo e do Vale do Sabôr porque os déficits da exploração destas linhas a conduzirão à falência.

Pretende justificar a pretensão afirmando que a Companhia prestou ao Estado um grande serviço tomando sobre si a referida exploração cujos coeficientes de exploração fez baixar em relação aos do tempo da administração do Estado e que a concorrência do automóvel e a crise são as causas principais das dificuldades em que se encontra. Afirma que aquela Companhia e a do Norte de Portugal acrescentaram ao património do Estado alguns centos de quilómetros. Dá-nos também a novidade de que o relator do parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro é um dos representantes nêle das empresas ferroviárias, circunstância esta verdadeiramente estranha e digna de reparos.

Vale a pena analisar a série de argumentos referida para que se veja a sua inconsistência.

Celebrado o contracto de arrendamento da exploração das linhas férreas do Estado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses logo esta se apressou a desembarçar-se das de via reduzida que sabia não poderem dar-lhe qualquer lucro por virtude do seu diminuto tráfego.

Prepalou-se então, e ainda agora o repete a «Gazeta», que a exploração das linhas de via reduzida constitui uma especialidade e que só empresas com elas familiarizadas poderiam exercer com sucesso a missão de as gerir.

Não ha que perder tempo a discutir tão extravagante doutrina, certo como é que as normas de uma exploração económica tanto são de aplicar numa linha de via larga como de via estreita desde que o tráfego de qualquer delas seja fraco.

A diferença de larguras de via não nos consta que em país algum se considere bastante para classificar as linhas férreas de interesse geral em *especialidades*. Mas houve quem achasse interessante a ideia logo abraçada com entusiasmo pelas Companhias Nacional e do Norte de Portugal que só pelo facto de se considerarem *especialistas* se abalçaram à exploração dos linhas do Corgo, do Sabôr e do Tâmega, sem estudo prévio devidamente fundamentado das condições do respectivo tráfego.

Em Janeiro de 1928 foi assinado o contracto de trespasse do arrendamento com as duas Companhias que pouco depois iniciavam por sua conta a exploração.

Estipula-se no artigo 3.º:

«A adjudicação é feita pelo prazo de trinta anos, a contar de 11 de Março de 1927, podendo o primeiro outorgante (o Estado) ou o terceiro outorgante (as Companhias Nacional e do Norte de Portugal) pedir a revisão de suas cláusulas no fim dos primeiros dez anos e em períodos subsequentes de cinco em cinco anos reservando-se o primeiro outorgante o direito de rescindir o contracto a partir do 15.º ano e bem assim o de prorogá-lo até à data do termo de qualquer concessão de caminho de ferro com a qual lhe convenha explorar a desta linha».

É, pois, fora de dúvida ser anti contractual uma reforma ou revisão levada a efeito em 1935, isto é, 7 anos após a assinatura de um compromisso que as Companhias voluntariamente assumiram na errada convicção em que estavam de que pela sua acção milagrosa se tornaria em fonte de lucros crescentes uma exploração que nehumas probabilidades oferecia de vir a equilibrar-se em breve.

No mapa de coeficientes de exploração publicado na «Gazeta» e a que atrás nos referimos figura a linha do Corgo em 1925 com o coeficiente 4,05 e a linha do Sabôr



com o de 9,49. Mais adiante diz-se que esses coeficientes baixaram respectivamente para 1,15 e 1,78 no período de 1929 a 1933 pretendendo-se assim provar que a Companhia Nacional prestou «o *relevante* serviço de tornar a exploração o mais económica possível».

Ora os números acima indicados para 1925 não têm fundamento algum. São pura fantasia de quem os escreveu.

De facto nos relatórios e nas estatísticas dos Caminhos de Ferro do Estado figuravam as receitas por linhas, mas quanto às despesas não sucedia o mesmo. Nenhum elemento absolutamente exacto existe para cada uma, pois que apenas se conheciam as despesas totais de exploração e as que correspondiam respectivamente ao quilómetro de via e ao trem quilómetro.

Mas admitamos que estavam certos. Não seria então verdadeiramente absurdo e indesculpável que a Companhia presumisse que em linhas já exploradas economicamente, como o eram as de via reduzida quando a carga do Estado, poderia rapidamente conseguir o equilíbrio quando as despesas eram de 4 e 9 vezes o valor das receitas?

Bastam estas considerações para demonstrar o nenhum fundamento dos números citados.

A Companhia Nacional tinha, porém, elementos para uma apreciação aproximada dos prováveis resultados de exploração.

Conhecia o montante das receitas, nas linhas do Corgo e do Sabor, conhecia as despesas por quilómetro de trem e por quilómetro de via nas suas linhas (Tua a Bragança e Santa Comba a Vizeu), não podia ignorar que essas despesas tinham forçosamente de ser superiores naquelas mercês dos respectivos perfil, planta e tipo de material circulante, sabia que tinha uma percentagem da receita bruta a pagar ao Estado. Ora a consideração de todos estes factores não poderia conduzir a administração da Companhia a encarar o futuro, pelo menos nos anos mais próximos, com grande optimismo.

Mas ter-se-iam modificado as circunstâncias de 1925 até agora em termos de justificar o pedido de revisão se o contracto a permitisse nesta altura?

Diz-se na «Gazeta» que a concorrência do automóvel e a crise são suficientes para que, se não legal, se possa considerar justa a revisão pedida.

Ora a verdade é esta: Exceptuando o troço Vila Real-Régoa, em que existem carreiras de auto-cars, todas as outras existentes em Traz-os-Montes são afluentes e não concorrentes do Caminho de Ferro. Quer dizer, em 170 quilómetros explorados, só 25 estão sujeitos a uma concorrência tornada, aliás, bem difícil e onerosa pelas ultimas disposições do Código das Estradas. Isto quanto a passageiros porque quanto a mercadorias ela é impossível.

A situação, portanto, das linhas de Corgo e de Sabôr em relação ao automobilismo é excepcionalmente favorável em comparação com todas as restantes linhas do país—exceptuando a de Bragança.

As receitas da linha do Corgo foram, em contos:

1925	1929	1932	1933
2.552	2.712	2.557	2.429

As receitas de 1933 representam, pois, 95% das de 1925 e 86% das de 1929; em relação às do ano de 1929 as receitas de 1933 desceram apenas de 14%. As de 1934 são superiores às de 1933, embora se não saiba exactamente o montante.

Tendo em vista o que se passa com as receitas dos Caminhos de Ferro da totalidade dos outros países onde a quebra receitas é sempre maior, chegando a atingir 50% em relação a 1929, vemos aquela baixa de 14% corresponde a uma exploração, nos tempos que correm, verdadeiramente privilegiada.

Quanto à linha do Sabôr o caso é ainda mais interessante. Não podemos comparar receitas totais anuais por ter

variado o número de quilómetros em exploração. Mas podemos comparar as receitas por quilómetro de via que foram as seguintes:

1925	1929	1933
8.794\$00	7.659\$00	10.296\$00

As receitas da linha do Sabôr aumentaram portanto.

Outro factor importante veio favorecer a gerência da Companhia: a baixa de preço do carvão.

Segundo os relatórios da C. P. o seu preço por tonelada tem variado como segue:

1926	1927	1929	1933
170\$00	151\$00	124\$00	102\$00

O consumo anual de carvão na linha do Corgo é de 3.600 toneladas; a diferença de preço traduz-se para 1933 em relação a 1929 numa economia de 90 contos.

Os relatórios da C. P. indicam para preço de carvão, em 1925, 126\$00, o que parece muito baixo pois os dos C. F. E. indicam 198\$00 para 1924-25 e 176\$26 para 1925-26. Mas consideremos, apesar disso, o primeiro 126\$00.

A diferença de receitas entre 1925 e 1933 vimos ter sido de 123 contos. Considerando a economia resultante da diferença do preço do carvão para as linhas do Corgo e do Sabôr e o aumento de receitas desta, pode concluir-se que a situação das duas linhas é hoje sensivelmente a mesma, quanto a resultados de exploração, que a do penultimo ano da exploração pelo Estado, (ultimo de cuja gerência há elementos publicados) e levemente desfavorável em relação à de 1929.

Situação verdadeiramente única para uma empresa ferroviária na época que atravessamos.

E vem argumentar se com a concorrência e a crise como se o atenuar os efeitos desta não fosse o fundamento do decreto que em 1931 permitiu um aumento de tarifas e como se depois se não tivesse feito o restabelecimento das transmissões nas estações de Régoa e Pocinho para que aumentassem as receitas do tráfego!

A utilização do material do Estado nas linhas privadas da Companhia, sem indemnização alguma, (o que o contracto não estipula) é outra vantagem para ela do arrendamento.

E quanto à incorporação de novos troços no património do Estado só por lapso se pode ela atribuir à acção das Companhias. O Fundo Especial de Caminhos de Ferro, como todos sabem, é que tem fazer face às despesas de construção. Nos concursos as Companhias têm direito de opção. Portanto a construção do prolongamento das linhas só lhes pode ser favorável e o serviço prestado à economia do país com o aumento do número de quilómetros em exploração só à acção do Estado se deve.

O artigo 8.º do contracto prescreve:

«Quando fôr negativo o saldo da exploração de todas as linhas a que se refere o contracto de 11 de Março de 1927, ou quando o prejuizo havido nas que ficam a cargo do segundo outorgante (C. P.) ou do terceiro outorgante (C. N.) exceder o lucro havido nas restantes, as companhias em cujas linhas houver déficit assumirão inteira e exclusivamente a sua responsabilidade, salvo se esse déficit provier de casos de força maior ou de insuficiência de tarifas por actos do primeiro outorgante, devidamente constatados pelo tribunal arbitral».

§ 1.º «Os déficits de exploração provenientes de qualquer dos dois casos a que se refere este artigo serão cobertos pelo primeiro outorgante na proporção de 70% e 30%».

Ora em face de tudo que fica dito é evidente que os «déficits» competem totalmente à empresa.

Resulta, portanto, que não é legal a revisão do contracto antes de decorridos 10 anos da data da assinatura e, que, mesmo que o fosse, as razões invocadas pela Companhia se é que são, como é de prever, as mesmas citadas na «Gazeta» não justificariam essa revisão.

COMO NASCEU E MORREU A PRIMEIRA LOCOMOTIVA

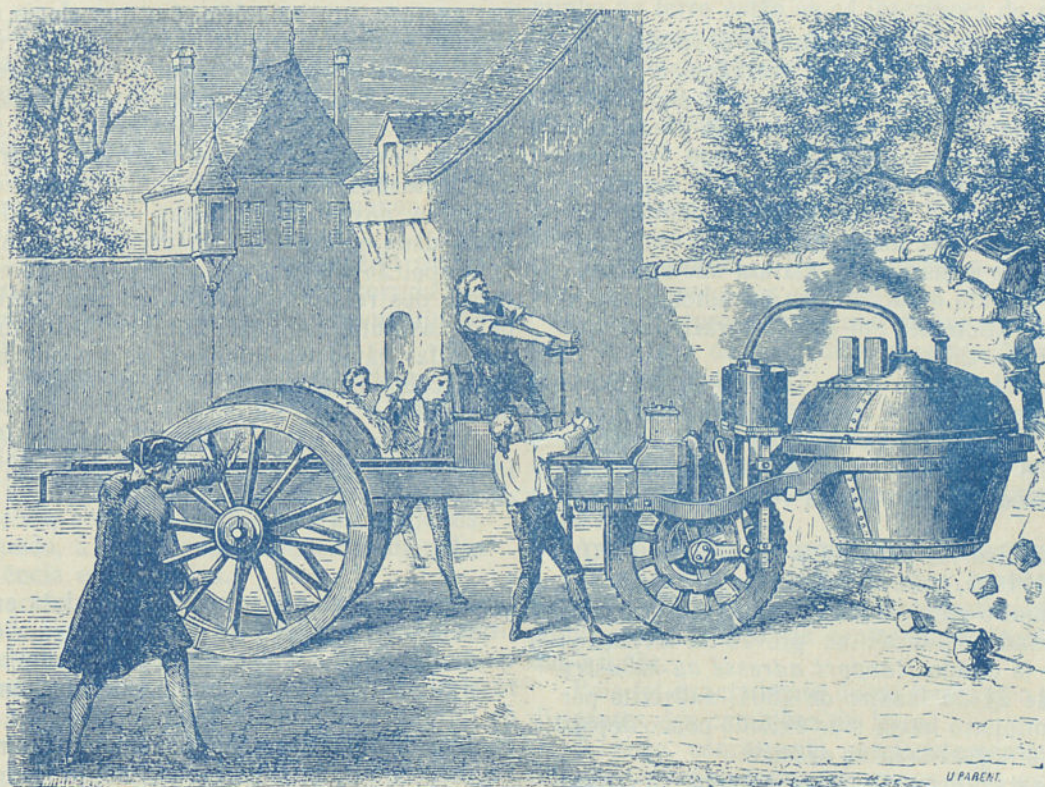
De RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

A primeira tentativa para a construção duma locomotiva partiu, segundo está averiguado, do engenheiro francês Joseph Cugnot, que havia passado a sua mocidade na Alemanha. Abandonando este país, passou Cugnot aos Países-Baixos, onde permaneceu algum tempo ao serviço do príncipe Carlos. Uma obra que escreveu, intitulada «Fortificações de campa-

Arsenal de Paris as experiências oficiais, com a assistência do ministro Choiseul, general Gribeauval e outras altas individualidades.

Um curioso relatório, datado de 24 de Janeiro de 1801, encontrado muitos anos depois no Arquivo de Artilharia, pelo general Morin, dirigido ao ministro da Guerra de então e assinado pelo comissário geral de

As
primeiras
experiên-
cias da
máquina
de
Cugnot



realizadas
no
Arsenal
de Paris
em No-
vembro
de
1770

nha», e um invento dum novo modelo de fusil, que foi adoptado pelo marechal de Saxe para os hulanos, consagraram-no como um homem de real merecimento.

Em Bruxelas dedicou-se à construção de *chariots à vapeur*, destinados ao transporte de artilharia. Os resultados obtidos nas primeiras experiências efectuadas em estrada parecem ter sido satisfatórios, motivo por que o seu autor se decidiu a aplicar o referido mecanismo a toda a sorte de veículos.

De regresso a Paris, em 1763, prosseguiu Cugnot os seus estudos no aperfeiçoamento do seu invento, construindo um modelo de viatura que em 1769 foi presente ao exame do general Gribeauval, que o encorajou a continuar os seus trabalhos, conseguindo também que o duque de Choiseul, ministro da Guerra, de Luís XV, se interessasse pelo assunto e protegesse particular e oficialmente o inventor.

Mais tarde, em Novembro de 1770, fizeram-se no

artilharia, L. N. Roland, e ainda as memórias secretas de Bachaument identificam, por uma maneira irrefutável, o valor da invenção de Joseph Cugnot.

Esse relatório, citado já pelo ilustradíssimo engenheiro Auguste Perdonnet, na sua notável obra, «*Traité Élémentaire des Chemins de Fer*», e um trecho das memórias a que nos acabamos de referir, publicado na valiosa obra de Luíz Figuier, de onde colhemos alguns dos elementos para este artigo, são dois documentos, que, embora se contradigam um pouco, constituem importantes subsídios para o estudo da primeira locomotiva.

A viatura de Cugnot era posta em movimento por uma máquina a vapor de simples manejo. Esta máquina compunha-se de 2 cilindros de bronze, dispostos verticalmente, e nos quais o vapor, introduzido por meio dum tubo, se encontrava pôsto em comunicação, ora com a caldeira para receber o vapor, ora com a atmosfera, para expelir o vapor, quando elle tinha produzido o seu

efeito. A caldeira disposta à frente da viatura apresentava a forma dum esferoide achatado. A fornalha, pouco mais ou menos ao centro da caldeira, estava colocada por cima. O motor era coberto por um tabuleiro de terra refractária, para o isolar do calor.

Todo este curioso sistema assentava sobre três rodas: era um tricículo. Uma roda única formava o trem da frente; duas fortíssimas rodas, montadas sobre um eixo ordinário, compunham o trem da rectaguarda. Era a roda da frente que se applicava a força motriz. O vapor de alta pressão, empurrando o êmbolo a cada um dos dois cilindros de simples manejo, comunicava o seu movimento alternativo com a ajuda de roquetes e de peças interiores, do eixo da primeira roda, ou roda motriz. Para encontrar mais aderência ao solo, esta mesma roda era circundada duma barragem de ferro, listrada de estrias profundas.

O trem da frente da viatura podia voltar como o de uma viatura ordinária; ele podia fazer ângulos até 90° com o trem de trás. O *fardier* de Cugnot voltava então sobre o terreno tão facilmente que tinha sido atrelado a cavalos.

Nas experiências oficiais, a máquina ocupada por 4 pessoas marchou horizontalmente e verificou-se que teria percorrido 1800 a 3000 toezas por hora, se não tivesse interrompido a sua marcha, motivado pela dificuldade que havia em substituir a água à medida que ela desaparecia em vapor, o que motivava, ao cabo de um quarto de hora de marcha, todo o movimento se encontrar suspenso. Para remediar esse mal, Cugnot fazia encher de novo a caldeira, mas a marcha da viatura não era restabelecida senão quando o vapor tinha novamente adquirido uma pressão suficiente. Foi esta contrariedade que impediu o triunfo de Cugnot.

Afirma o já citado relatório que, depois destas experiências, o engenheiro Cugnot teve ordem de fazer construir uma nova máquina, de maneira a que, carregada com um peso de 8 a 10 milheiros, o seu movimento contínuo lhe permitisse marchar a uma velocidade de 1800 toezas por hora.

Esta nova máquina foi construída em fins de 1770 e paga por 2.000 libras, aproximadamente, e atendeu-se às ordens do ministro para se fazer a experiência e para continuar ou abandonar todas as provas da invenção; mas diz ainda o já citado *Rapport adressé au ministre de la guerre*, de 24 de Janeiro de 1801, subscrito por Rolland, que o ministro havia sido exilado pouco depois e que a viatura fôra guardada no arsenal.

Desmentida esta afirmação, Bachaumont nas suas memórias secretas diz que se tinham mandado fazer experiências e que se aperfeiçoara mais tarde a tal ponto que a mesma máquina havia transportado no Arsenal um estrado de cinco milheiros, servindo de base a um canhão de 48 do mesmo peso, aproximadamente, tendo percorrido numa hora cerca de 5 quartos de légua. Dizia-se, ainda, nas referidas memórias, que a máquina deveria subir sobre as inclinações mais escarpadas e galgar todos os obstáculos provenientes de acidentes de terreno ou declive.

Por proposta do general Gibreauval, que muito lhe admirava o engenho, foi-lhe concedido, pelo governo, uma pensão de 600 libras, que pouco tempo recebeu por ter surgido a Revolução. Durante o período revolucionário, Cugnot viveu na miséria e teria sucumbido se uma senhora de Bruxelas o não tivesse caridosamente auxiliado.

Durante a época revolucionária, em 1793, um comité local de salvação pública resolveu fundir a máquina de Cugnot para o fabrico de armas, ao que enérgicamente se opuseram os oficiais de artilharia.

O general Bonaparte, de regresso da campanha de Itália, informado da sua existência, manifestou ao Instituto a opinião de que seria possível aproveitá-la, para a arte da guerra, e dela tirar grande partido. Isso motivou ser nomeada uma comissão composta de Bonaparte, Perrier, Coulomb e Prony, para estudar o assunto e apresentar ao Instituto um relatório com os resultados dos seus trabalhos. Na mesma data, um habilíssimo artista, de nome Brezin, chefe de oficinas de forja, se propôs reparar graciosamente a máquina, mas a partida do general Bonaparte para o Egipto tudo inutilizou.

Em 1799, Molaad, director do Conservatório de Artes e Ofícios, reclama, junto do ministro do Interior, para que a viatura a vapor de Cugnot dê ali entrada para servir como modelo útil aos artistas.

Só em Janeiro de 1800 é que Rolland, commissário superior dos exércitos, consultado pelo ministro da Guerra, escreve um relatório, em que elogia calorosamente Cugnot e o seu invento, aconselhando o ministro a não autorizar o envio da máquina para aquele estabelecimento do Estado e a que fizesse proceder a novas experiências.

Em Fevereiro seguinte, o general Andréossy aprovou as conclusões do relatório de Rolland, para que se realizassem novas experiências, tendo a máquina só mais tarde dado entrada no Conservatório de Artes e Ofícios.

Napoleão Bonaparte, já 1.º Côsul, tomando conhecimento dos relatórios elaborados pela comissão nomeada pelo Instituto, composta por Prony, Lalande e Messier, muito favorável aos trabalhos de Cugnot, não só lhe restabeleceu a pensão de 600 libras, como a aumentou em mais 400.

Volvidos 4 anos, em 1804, falecia Cugnot, com a idade de 79 anos, sem ver o seu sonho tornado realidade.

* * *

São volvidos 165 anos sobre a data em que se realizaram, no Arsenal de Paris, as experiências da máquina de Cugnot e quando hoje contemplamos as poderosíssimas locomotivas e as moderníssimas automotoras de formas aerodinâmicas, em serviço nas grandes companhias ferroviárias, não podemos avaliar a tortura e a angústia de tantos cérebros, nesse longo espaço de tempo compreendido, no estudo e aperfeiçoamento successivo da velha máquina inventada por Cugnot em 1770 e que hoje repousa eternamente num Museu de Paris.

RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

"A Fiscalização do Governo nas Empresas Ferroviárias"

O ilustre engenheiro e brilhante escritor, Sr. Armando Ferreira, publicou no último número da excelente *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo intitulado «A História dos Caminhos de Ferro», em que se refere ao interessante trabalho do nosso distinto Director Sr. Raúl Esteves dos Santos, «A Fiscalização do Governo nas Empresas Ferroviárias», em termos elogiosos que muito nos penhoraram.

CAMINHOS DE FERRO

ECONOMIA E PRESTÍGIO

Pelo Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

A NECESSIDADE de manter o «prestígio» das nações através dos mares — máscara transparente de uma forma de megalomania desenvolvida antes da guerra — levou à construção de monstruosos paquetes, cuja exploração só prejuízos acarreta.

Presentemente procede-se à construção de dois gigantescos palácios flutuantes: o *Queen-Mary*, inglês, de 73.000 toneladas, e o *Normandie*, francês, de 75.000 toneladas.

Se já antes da guerra os paquetes de 50.000 toneladas davam enormes prejuízos, ¿que há a esperar destes dois gigantes dos mares, quando no Novo Mundo, em virtude da crise, os milionários escasseiam e a emigração está submetida a regras draconianas?!...

Evidentemente prejuízos muito maiores do que os verificados nos seus antecessores de muito menor tonelagem em época de prosperidade.

E é por semelhantes processos, de concerto com o mais acicatado nacionalismo económico e a corrida aos armamentos, que se pretende conseguir a reconstituição económica mundial!...

Gravíssimas consequências tem o «prestígio» em questões económicas e financeiras quando se persiste em mantê-lo contra ventos e marés.

Cousa parecida com o que vai nos mares se passa em terra firme, nos vetustos caminhos de ferro de honrosíssimas tradições, sem dúvida alguma, mas sujeitos, como tudo no mundo, à inevitável evolução trazida pelos progressos da ciência e da técnica.

E' bem conhecido de todos os medianamente versados em assuntos ferroviários que só o tráfego de mercadorias, pequena velocidade, dá lucros. O transporte de passageiros ou não dá lucro algum ou, o que é mais frequente e mais grave, dá prejuízo.

Gravíssimo erro cometem os dirigentes dos caminhos de ferro só atendendo às receitas *brutas* e não considerando as receitas *líquidas*.

O caminho de ferro vive das receitas *líquidas* e não das *brutas*, conclusão à La Palice, que, todavia, parece desconhecida dos altos poderes ferroviários.

Estão a contabilidade e a estatística organizadas de forma a mostrar *exactamente e separadamente* os lucros do tráfego de passageiros e os lucros do tráfego de mercadorias em pequena velocidade?

Afoitamente podemos responder: Não.

O engenheiro francês, J. Nadal, reconhecida autoridade em matéria de caminhos de ferro, publicou nos *Annales des Mines*, Novembro de 1930, um interessantíssimo artigo, no qual, após o estudo pormenorizado dos resultados da exploração em todas as redes francesas, chegava à conclusão de que os coeficientes de exploração para as três categorias de tráfego eram os seguintes:

Passageiros.....	125 %
Mercadorias, grande velocidade.....	92 %
Mercadorias, pequena velocidade.....	66 %

Quere isto dizer: por cada cada 100 contos de receitas brutas de passageiros perdem os caminhos de ferro 25

contos; por cada 100 contos de receitas brutas, grande velocidade, lucram 8 contos, e por cada 100 contos de receitas brutas de mercadorias, pequena velocidade, lucram 34 contos.

A única fonte de lucros de um caminho de ferro é, portanto, o tráfego de pequena velocidade.

Mas um caminho de ferro não é uma empresa particular; é um serviço público. Antes dos interesses do caminho de ferro estão os os interesses do público.

Outrora os únicos concorrentes das vias férreas eram os veículos de tracção animal, *lenta, onerosa, incómoda, insuportável*. Não podia, de forma alguma, obrigar-se o público a utilizá-la, salvo quando não existia nenhuma via férrea à sua disposição.

Logo, os caminhos de ferro, com *lucro* ou com *prejuízo*, tinham forçosamente de transportar os passageiros nas suas carruagens.

Surgiu, porém, a tracção mecânica nas estradas, cujo aperfeiçoamento nos últimos anos tem sido assombroso.

¿Qual o procedimento a seguir pelos caminhos de ferro em face de tão radical modificação em matéria de transportes colectivos?

Estudar detidamente os resultados financeiros das diferentes espécies de tráfego, modificar a contabilidade e estatística tão profundamente quanto fosse necessário e verificar qual o tráfego que dava prejuízo e qual o que dava lucro.

Assim o aconselhava o mais elementar bom senso.

Preocupar-se unicamente com a receita bruta sem cuidar da líquida é erro palmar, inadmissível em quem administra serviços de tanta importância na economia das nações.

Pois foi exactamente dessa forma que procederam os dirigentes dos caminhos de ferro.

O novo concorrente, eminentemente próprio para transportar passageiros, é pouco apto para transportar mercadorias ponderosas pelo mesmo preço por que o caminho de ferro o pode fazer.

O caminho a seguir estava naturalmente indicado: tirar o máximo partido da nova situação. Os dirigentes dos caminhos de ferro, de acordo com os poderes públicos, preparariam a transformação que se faria gradualmente, sem sobressaltos, sem ferir os interesses do público, de modo a libertar-se do tráfego oneroso e a elevar ao máximo os resultados do tráfego remunerador.

Nada disto se fez. Os caminhos de ferro, pondo em jogo a sua influência, só pensaram em esmagar o novo concorrente, sem considerar um instante que tal forma de proceder era não só absolutamente contrária ao interesse público, como ao seu próprio interesse, bem compreendido.

Em todos os tempos tiveram sempre confirmação os dois conhecidos provérbios franceses:

Ceci tuera cela.

Chassez le naturel, il revient au galop.

As consequências estão bem patentes: o *déficit* dos caminhos de ferro aumenta sem cessar; o tráfego de

1 9 3 5 ♦ ♦ ♦

Por NEWTON SAMPAIO

Prestes a entrar num novo ano, todos nós, novos e velhos, temos por dever indeclinável orientar a nossa vida segundo o nosso modo de pensar e de actuar para que no decorrer do futuro ano tenhamos alcançado mais um grau no aperfeiçoamento espiritual de nós próprios e da humanidade. É hábito de todos nós formular projectos que, pela sua inconsistência, mais ou menos caem sempre por terra, em virtude de constituírem planos de orientação mais terrena do que espiritual, que deve interessar muito mais o homem.

“NEM TUDO QUE LUZ É OURO”, costuma o povo dizer na sua linguagem simples e conceituosa, reveladora, por vezes, de uma acuidade extraordinária, que nem sempre se encontra naqueles que se julgam sabedores. E, na verdade, não é só unicamente o que impressiona os nossos sentidos que é verdadeiro. E’ nas profundezas da Terra, a milhares de metros da sua superfície, nos lugares mais recônditos e mais obscuros, que o mineiro, após tenaz labuta, consegue arrancar a hulha que aquece as nossas casas, o petróleo que, antigamente e ainda hoje em muitas regiões, nos ilumina; e, nem por isso, nos lembramos que foi devido ao esforço hercúleo, ao sacrifício dêsse pobre ser, nosso semelhante, incógnito pela sua situação social, mas valoroso pelo seu altruismo, a sua abnegação, a sua inextinguível coragem, que podemos obter o calor necessário que nos aqueceu inúmeras vezes nestes frígidos dias de Janeiro. Couraçados pelo nosso enorme egoísmo passaremos indiferentes e orgulhosos pela sua frente sem sequer reparar na sua vida de miséria, no seu exaustivo trabalho, no seu inigualável despreendimento pela própria vida...

Que o nosso primeiro pensamento ao encetar o novo ano seja, pois, animado pelo da Fraternidade universal, de modo que possamos correr o espesso véu que ainda obscurece o espírito a muitos infelizes e atrair-lhes a atenção para o grande poder das faculdades de pensar e de sentir, latentes em todo o ser humano e tão potentes nos homens de *vontade* que conseguem despertar nós seus espíritos os sentidos que neles parecem dormir, os únicos que os tornarão acessíveis aos inefáveis gozos espirituais, que nunca poderão conhecer enquanto os seus pensamentos correrem velozmente em busca de sensações novas para exclusivo deleite do corpo físico!

Mostremos-lhes onde está o verdadeiro e justo meio de levar esta efémera existência terrena que não é mais do que um instante de vida perpétua do homem, individualmente considerada. Que ao desperdício dêsse precioso instante na satisfação duma vaidade, duma ambição, dum gozo orgânico corresponderá noutras fases da sua eterna existência com intensidade igual à do prazer de agora, uma humilhação por ter humilhado os seus irmãos em espírito, de se sentirem privados de tudo em que tiverem defraudado os seus semelhantes agora.

Procedamos, pois, meus Amigos, como verdadeiros espiritualistas e com êsse sentir, descejosos do bem geral, auxiliemos na medida máxima das nossas forças a evolução espiritual do Universo, concentrando intensa e fortemente nesse objectivo o nosso pensamento, enviando para o Eter, para incomensurável espaço, como medianeiro entre Deus e os homens, essa maravilhosa vibração que irá atrair a si outras idênticas, formando assim uma série de ondas, que serão captadas por aqueles que se achem em condições de as sentir. Reunidos todos pelo mesmo pensamento de Fraternidade e de Solidariedade, transmitiremos, depois, áqueles que ainda não saibam ou não querem saber as bênçãos de Amor que Deus nunca recusa a nenhum dos seus filhos, que inocentes ou culpados.

Difundamos largamente no ano que vai principiar as ideias generosas que professamos, de modo a radicarem-se nas consciências atribuladas por êsse mundo fora; incutamos com o nosso auxílio a resignação e coragen aos que sofrem, firmeza inabalável aos que conflam nos altos destinos do homem e prestemos redobrada energia aos obreiros do Bem. Pela consequência do esforço de todos aqueles que de corpo e alma, se têm devotado ao bem e progresso da Humanidade esperemos que 1935 seja um notável avanço no caminho da perfectibilidade, e, convictos de que registaremos no livro do nosso destino um progresso considerável da nossa evolução espiritual, saudemos jubilosos e alegres, a sua entrada.

NEWTON SAMPAIO

Lisboa, Janeiro, 1935

passageiros escapa-se para as estradas e as restrições opostas ao desenvolvimento da camionagem só servem para encarecer êste utilíssimo serviço e prejudicar altamente o público e o Tesouro Público, sem lucro algum para os caminhos de ferro.

Agora sopra em todo o mundo um vento de insânia nos meios fer.oviários.

O *mot d'ordre* é o aumento de velocidade nos combóios de passageiros para combater o automóvel.

! Só se fala em combóios aerodinâmicos capazes de atingir velocidades de 160, 170 e 200 quilómetros à hora!

Jamais se viu tão rematada loucura. Se os transportes de passageiros às velocidades clássicas, cujo máximo era de 120 quilómetros, já davam prejuízo, que sucederá elevando as velocidades em tão fantásticas proporções?!!

Os prejuízos aumentarão consideravelmente.

Em tal ninguém pensa todavia.

Só se cuida de lindos e fulgurantes combóios aero-

dinâmicos — tais como um dia circularão entre a Trindade e Leixões — mais velozes do que o vento.

Dos ensinamentos da contabilidade e da estatística ninguém cura.

Estrangule-se o automóvel e transportem-se os passageiros, aerodinamicamente, a velocidades que só ao avião deviam ser permitidas.

Assim o exige o «prestígio» dos caminhos de ferro.

E é por tão desastrosos meios que se pretende reconstruir a economia mundial...

Do outro lado do Atlântico o Tio Sam, desorientado com a crise e os milhões de desempregados — êle que sempre se viu embaraçado com a falta de mão d'obra! — manipula moedas e ensaia, umas após outras, as mais fantásticas economias, onde os mais sagrados princípios da economia política sofrem tratos de polé.

Quos Jupiter vult perdere dementat prius.

AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
Engenheiro Civil (A. P. P.)

DO ULTRAMAR

Associação dos Velhos Colonos da Província de Moçambique

Por TEÓFILO RODRIGUES

Uma auréola de luz se esparze nas entranhas profundas da noite.

Ao sabor da aragem centenas de lâmpadas multicôres ondulam...

Notas musicais vagabundeiam pela atmosfera, confundindo-se com o gargalhar argênteo de formosas mulheres.

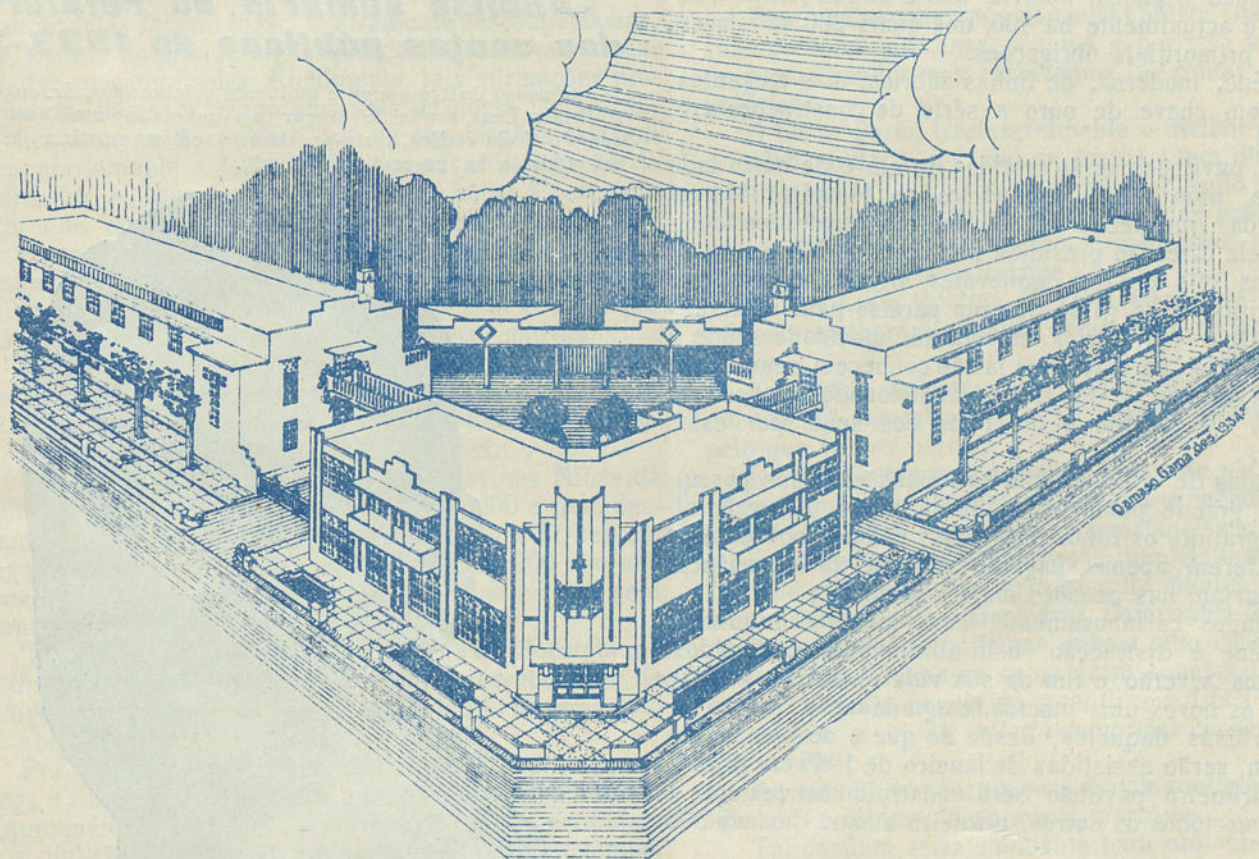
Estas, de faces e lábios artificialmente ígneos, trazendo vestidos leves, elegantes e lindos que lhes deixam a descoberto as costas, o colo e os braços de alabastro ou de ébano, abandonadas nos peitos e nos braços dos

Epifânia do Amor, da Mocidade e da Arte!...

Lépidas como gazelas, quatro raparigas saltam para o estrado. Quasi sibilinamente, a orquestra principia um tango. A assistência procura os melhores lugares, de onde possa apreciar as bailarinas, que, como tulipas, seguem o ritmo moroso da música, exibindo suas faculdades artísticas.

Potentes holofotes espiam seus gestos, que uma máquina cinematográfica grava fielmente.

Os circunstantes comprimem-se em silêncio e em silêncio sorriem de encantamento, e seguem as *nuances*



Sede da Associação dos Velhos Colonos da qual uma parte já se encontra construída

homens, lá vão, como Huris, arrastadas ao som de uma valsa.

Dêsse mar humano aromas subtis, confundindo-se com frases inebriantes, se evolvem dôcemente.

E, a dominar êsse voltear lento, a colorir êsses rostos e corpos sedutores, a realçar a beleza dos vestidos vaporosos, que drapejam ao capricho da brisa, a policromia confusa das lâmpadas eléctricas, secundada pelo brilho veludoso do olhar feminino, forma a apoteose da Luz e do Belo.

que executam êsses quatro corpos juvenis...

O tango suspira e morre... E dos espectadores a satisfação brota por entre as palmas que estrugem no espaço e se engolfam na noite em homenagem às formosas e debutantes bailarinas.

* * *

Os escoteiros, que regularizam o movimento e se desfazem em esclarecimentos, anunciam a ceia.

Ao ar livre, nas barracas e nos salões, bebe-se e come-se.

Taças de *champagne*, cálices de vinho, copos de refrescos, doces, pastéis e *sandwichs* os cavalheiros, primando por serem cortesões, oferecem às damas.

* * *

Eis descrita a síntese da última noite de festas que a Associação dos Velhos Colonos da província de Moçambique levou a efeito por ocasião da inauguração da sua sede, a que ocorreu a mocidade e a velhice de Lourenço Marques, que já mais a olvidará.

Esta Associação, fundada em 1919 por um grupo de cem velhos colonos, pouco ou nada fez até há dois anos.

Se bem que vasto e elevado, não se tem podido dar realização ao seu programa, em virtude da mudança contínua das suas direcções, que nunca passaram dos estudos.

Em princípios de 1933, porém, a Direcção presidida pelo Sr. Ismael Costa, tomou a sério a execução do ideal que criara a Associação.

De 800 sócios que chegou a haver, por falta de confiança e por não poderem, uns não pagavam e outros tinham-se demitido, de forma que, quando o actual presidente entrou na posse dos negócios da Associação, só 56 sócios pagavam as suas cotas.

A pouco e pouco, todavia, uns e outros foram reencontrando, e actualmente há 400, dos quais 200 satisfazem as suas primordiais obrigações.

A sede, moderna, de linhas sóbrias, mas elegantes, abriu com chave de ouro a série de construções projectadas.

Seis pavilhões serão erigidos de um e de outro lado da sede, num talhão, fronteiro ao Hospital Miguel Bombarda, que mede 12.000 metros quadrados, comprado pela direcção presidida por Campos Vieira.

Esses seis prédios, uniformes, ligados entre si por passadeiras, serão como que um paraíso para os velhos colonos que em África enterraram mocidade saúde e saudade pelos parentes que já não conhecem nem sabem se ainda existem, e que erram, abandonados, pobres do conforto, do carinho e do amor dos seus, por estas plagas...

Latadas de vinha orlarão as «mansões», que possuirão um grande pomar e jardim ao centro. Ali terão albergue gratuito os filhos dos velhos colonos pobres e os que puderem apenas pagarão metade da importância que pagariam nas pensões mais modestas.

Tratados carinhosamente, com todos os requisitos de higiene e distracção, bem alimentados e ataviados, os velhos viverão o fim da sua vida numa paz paradisíaca e os novos uma mocidade agradável.

As viúvas daqueles, desde de que o desejem e necessitem, serão assistidas de Janeiro de 1935 em diante.

O primeiro pavilhão será construído brevemente e terá, como todos os outros, primeiro andar. Custará 300 contos.

A sede da Associação, que importou em 500 contos, não tem encargos, não obstante ter-se contraído um empréstimo de 300 contos. É porque a Associação dispõe de 5.000\$ mensais, provenientes das cotas, de alugar algumas dependências da sede e de duas casas. Dessa verba, 3.000\$ amortizam mensalmente a dívida, que será liquidada em dez anos.

Nem só os velhos colonos podem ser sócios da Associação: qualquer pessoa pode sê-lo, tendo direito a todas as regalias, excepto a do mando.

* * *

A direcção a que preside o Sr. Ismael Costa é a única que foi reconduzida por mais um ano, tudo levando a crer que o seja novamente, dadas as qualidades de orientador do seu presidente. A construção da sede e

os festejos da sua inauguração, mais do que as nossas palavras, o provam.

Aos 14 anos de idade saiu ele do seio da família com destino aos territórios de Manica e Sofala, onde se empregou numas quintas agrícolas sob a recomendação de Freire de Andrade. É natural do Porto; tem 33 anos de vida colóni e já não vai a Portugal há dez. Foi administrador de várias circunscrições, sendo o seu último lugar oficial remunerado o de secretário do governo de Inhambane. Abandonou o funcionalismo para formar companhias agrícolas. Foi vogal do Conselho do Governo, eleito quatro vezes por Quelimane e ultimamente por Lourenço Marques.

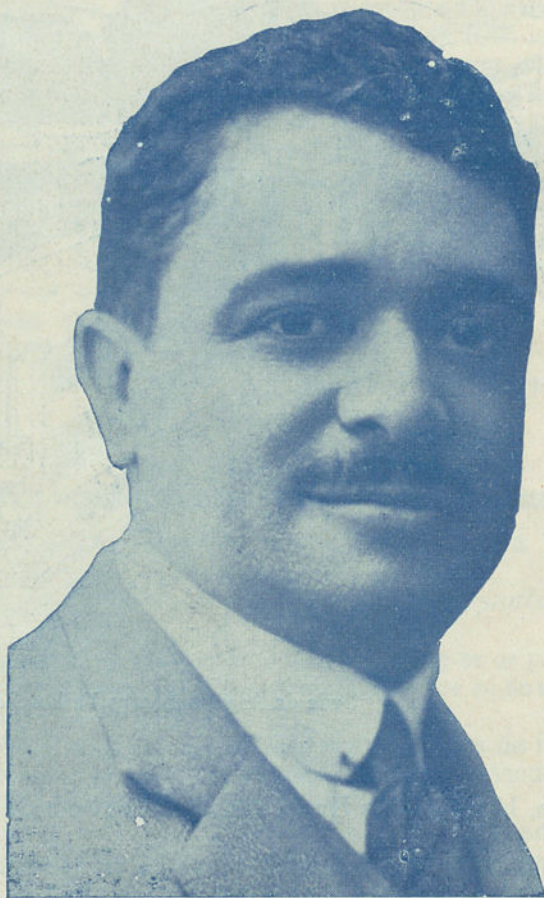
Agradecendo o *Boletim da Associação* referente a 1933, que teve a gentileza de nos oferecer, os elementos para esta crónica e o convite que nos fez para assistirmos ao encerramento dos festejos a que já aludimos, felicitamo-lo pela sua acção prestigiosa, fazendo votos para que o seu projecto seja inteiramente efectivado, para repouso dos pioneiros desta colónia, que desbravaram e civilizaram, consolidando o domínio de Portugal a quem deve o País toda a gratidão.

Lourenço Marques, Dezembro de 1934.

TEÓFILO RODRIGUES

« Análise sumária do relatório das contas públicas de 1933-34 »

O nosso ilustre amigo e eminente colaborador, Sr. engenheiro Cunha Leal, acaba de lançar no mercado um livro que, como o título indica, trata-se duma análise sumária às contas públicas do ano económico findo.



O livro divide-se nos seguintes capítulos: A' laia de preâmbulo—Receitas e despesas ordinárias e extraordinárias—Despesas compensadas pelos saldos dos anos anteriores—Rectificação das contas de 1931-32 1932-33 e 1933-34—A progressão das receitas—A progressão das despesas—A evolução da dívida—Ainda e sempre a questão da libra—Para terminar.

Ao antigo e ilustre Presidente do Ministério, agradecemos a amabilidade da oferta.

REVISÃO DO CONVÊNIO

com a União Sul Africana

PROCEDEU-SE nesta cidade, em Novembro passado, à assinatura do Convénio feito em 1928 entre a Colónia de Moçambique e a União da África do Sul.

V. Ex.^{as} hão-de estar lembrados que no nosso artigo *Projecto de Irrigação e Drenagem do Valle do Limpopo* dávamos a entender que se não realizaria a revisão da Convenção salvo se a União nos concedesse a percentagem mínima que reclamávamos para a «zona de competência» do porto de Lourenço Marques. Essa percentagem que era de 50% que o Convénio de 1928 nos assegurava; mas os representantes do país vizinho apenas nos queriam garantir um mínimo de 45%. Certos de que estes não nos dariam o que pedíamos, aventuramos a nossa frágil opinião, baseados nos 50% que a delegação Portuguesa exigia.

No decorrer das negociações, jornais do Transvaal fazia afirmações que, apesar de residirmos na cidade onde aquelas tinham lugar, inteiramente desconhecíamos, em virtude do grande sigilo que delas guardavam as entidades moçambicanas. Finalmente, tais afirmações provocaram, não sem tempo uma nota da nossa Delegação, participando-se ao público que as negociações estavam temporariamente interrompidas, visto a Delegação da União ter de consultar o seu Governo, sobre a percentagem que reclamávamos para a «zona de competência» do nosso porto. Pouco mais ou menos dois meses depois assinava-se a revisão da Convenção, porque o nosso Governo se contentava com quarenta e sete e meio por cento, cedendo assim contra todas as expectativas.

A fim de podermos informar V. Ex.^{as} das alterações que se fizeram na rectificação, consultamos a Convenção de 1928 e a sua revisão, e da leitura destes dois documentos chegámos às seguintes conclusões:

O número de indígenas para trabalhar nas Minas da União que em 1928 poderia ser de 100.000 e que, descedo gradualmente, não viria a quem de 80.000, desceu, segundo as cláusulas da revisão, para 80.000 — o máximo — e para 65 000 — o mínimo. Mas este só será mantido se assim as Minas o desejarem...

Todavia, ficará reservado ao Governo de Moçambique o direito de limitar ou fazer cessar o recrutamento de indígenas consoante as necessidades locais daquela mão de obra, etc.

Por cada indígena empregado nas Minas, pagavam estas à autoridade portuguesa a taxa de um xelim durante o quinquénio 1928-1933, os termos da revisão estipulam seis dinheiros a mais. Durante o mesmo lapso de tempo, as Minas entregavam à mesma autoridade dois xelins por indígena e por mês ou parte, no decorrer do período em que nelas estavam empregados; passarão no futuro a pagar nove dinheiros a mais.

Em 1928 — ficou estabelecido que o total das taxas e emolumentos — taxas estas a que nos acabamos de referir — deveria atingir uma importância igual ao produto de 35 xelins; em 1934 esse total foi elevado a 45 xelins.

No entanto, devemos dizer que estes mais servem para equilibrar com os menos de 1928, em consequência do pagamento ser actualmente feito em papel, no câmbio de 111\$89, o que se não dava naquela data, que era feito em ouro.

A parte da II Convenção que trata do Porto e Caminho de Ferro, e que tantas campanhas *amigáveis* lhes tem movido os *amigos* ingleses e os boers nossos vizinhos, foi modificada com prejuízo para nós. Senão vejamos o que nos diz o artigo XXXII da Convenção de 1928:

— O Governo da União assegura, nos termos do artigo XXXIII, que *cincoenta a cincoenta e cinco* — o itálico é nosso — por cento da tonelagem total das mercadorias importadas por via marítima, com destino à «zona de competência» passará pelo Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

E na rectificação diz-se:

— O Governo da União assegura ao Porto de Lourenço Marques não menos de *quarenta e sete e meio* por cento, etc., etc., — o itálico é ainda nosso.

Não se estabeleceu, desta vez, o maximo. Será porquanto este possa ser infinito?...

Bem conhecemos nós as causas desta descida e as suas presumíveis consequências, e por isso apetece-nos perguntar quando nos resolvemos a contar connosco próprios?

O nosso Porto, irrefutavelmente o melhor equipado e o melhor situado do Sul de Africa, tem direito a um mínimo nunca inferior a cincoenta por cento! Nele gastamos milhões e milhões, tentados pelas promessas dos nossos vizinhos que a pouco e pouco nos reduzirão a uma insignificancia asfixiante!

Assinou-se a Revisão da Convenção de 1928; mas tal facto melhorará a nossa deprimente situação? A ver vamos...

Entretanto, achamos oportuno lembrar a questão das citrinas. E' natural que muitas pessoas a desconheçam, pelo que vamos narrar.

Há alguns tempos, a União descobriu o *cancro* nas citrinas que importava desta Colónia e fechou-lhe a entrada nos seus territórios. As instancias competentes locais procederam a um rigoroso inquérito e veio a saber que realmente nos territórios de Manica e Sofala, administrados pela indesejável Companhia *Majestática* de Moçambique, as citrinas tinham sido atacadas pelo *cancro*. Imediatamente se isolaram aquelas duas regiões e nem assim e depois de garantirmos a boa qualidade aos frutos, a nossa *aliada* comercial consentiu que lá entrassem.

Ao mesmo tempo, as suas frutas continuavam tendo um bom acolhimento no nosso mercado...

Tal conduta seria suficiente para nos mostrar a sua *lealdade* por mais de uma vez guindada ao expoente maximo..., o que nos obrigaria a tomalos na devida consideração.

A nosso ver, achamos pois produtor e mais aconselhavel a execução imediata das obras de fomento mais instantes.

Já ninguém fala, por estas terras abrasadoras, onde muitos homens se sacrificaram e continuam sacrificando sem proveitos rasoáveis na irrigação do Valle do Limpopo que, em certos momentos de fé, surgiu ao espírito de muita gente como a aurora refulgente de uma Vida Nova. Falou-se por cá no mês de Janeiro para o início das suas obras; esse mês está próximo, já muitos operários

NAVEGAÇÃO

O novo plano de reforma da Marinha Mercante Alemã

A imprensa económica de todo o mundo referiu-se a uma importante reunião de armada de Hamburgo e Bremen, realizada na primeira destas cidades perante os quais o presidente da navegação alemã e comissário extraordinário do Estado para as grandes companhias de navegação conselheiro de Estado Essberger, expôs os planos de reforma de toda a navegação alemã, fazendo ressaltar, no campo das suas declarações, que a tonelagem total alemã diminuiu 4,2 milhões de toneladas de antes da guerra para 3,4 milhões de toneladas actualmente, o que corresponde a um vigéssimo de tonelagem total existente no mundo.

O facto da crise ter afectado em primeiro lugar, as grandes linhas de navegação, que participaram com umas 300 mil toneladas da perda total de tonelagem experimentada pela navegação alemã, enquanto que as linhas independentes puderam manter mais ou menos sua tonelagem demonstrava as desvantagens da politica da navegação alemã e a necessidade de uma mudança radical.

O Sr. Essberger considerou também indispensável que os armadores alemães recebam uma compensação das perdas sofridas pelas flutuações e desvalorização do cambio estrangeiro, compensação que não devia ser confundida com uma subvenção do Estado. Criticando violentamente os conselhos da administração dos grandes consórcios de navegação, que apesar de estarem integrados por especialistas não foram capazes de tomar decisões de responsabilidade, o orador anunciou que foram entabuladas negociações com os conselhos da administração de Hapag-Lloyd Norte Alemão, com o fim de dissolver formalmente a união das duas companhias de navegação, ajustada em 1930 para um prazo de 50 anos.

Do mesmo modo acabam de ser concluídos as negociações simultâneas que se prolongaram durante vários meses, e tinham por fim desagregar das citadas companhias de navegação os serviços da costa oriental da América do Sul e da África. Também o serviço do Levante, até agora efectuada pela união Hapag-Lloyd Norte Alemão, passaria proximamente a uma empresa particular, devendo ser transferidas a outros armadores as linhas europeias da citada união.

Os planos da reforma prevêem a fundação de companhias de exploração, autónomas, em substituição da companhia Hapag, as quais efectuarão:

- 1.º — Serviço do Atlântico Norte;
- 2.º — Serviço do Extremo Oriente e Austrália, respectivamente;
- 3.º — Serviço da América Central, costa ocidental da América do Sul.

Para substituir o Lloyd Norte Alemão serão fundadas duas companhias autónomas encarregadas do serviço do Atlântico Norte e do Pacífico, respectivamente.

Tendo-se chegado a acordo com os presidentes dos conselhos de administração, a decisão definitiva depende do governo e dos bancos. O Sr. Essberger declarou que não importava a opinião do estrangeiro sobre o novo programa, pois o estrangeiro julgará a frota comercial pelos exitos obtidos.

Uma proposta da Argentina referente à criação de uma frota internacional

Em Washington as autoridades do Departamento do Estado mostram-se interessadas na notícia de que o governo argentino tenciona sugerir à Conferência Comercial Pan-Americana, a criação de uma frota mercante internacional, entre as nações do continente, a qual viajará sob a bandeira Panamerican Union, gosando de privilégios especiais, entrando cada país americano com duas unidades.

O secretário assistente daquele Departamento, Sr. Sumner Welles, declarou que, à primeira vista, o projecto merece toda a consideração.

Em alguns circulos se opina, entretanto, que se levantarão dificuldades de ordem prática, em vista de cada nação financiar as suas unidades integradas na frota.

A reorganização da Mala Real Inglesa

Noticias de Londres dizem que os portadores de «debentures» da Mala Real Inglesa receberam da respectiva directoria uma circular em que lhes é exposto um plano de reorganização dessa grande empresa de navegação, com a transferência de todo o seu activo, para uma nova companhia que se chamaria Royal Mail Realisation Companhia, com o capital total de 5.300.000 libras.

A circular declara que os balanços de 1932 e 1933 e os relatórios da directoria já mostraram claramente que o capital subscrito pelos acionistas está já irremediavelmente perdido.

A mesma proposta foi feita aos acionistas e debentristas da Elder-Dempster Comp.^a, associada à Mala Real Inglesa.

Madrid quer um porto de mar

O brilhante semanario «X», publicou num dos seus últimos números um curioso artigo em que aprecia um mirabolante projecto apresentado pelo engenheiro hespanhol D. Miguel Insua Martinez de construir em Madrid um porto de mar.

Para a realização desse colossal empreendimento, diz o citado engenheiro contar com o concurso financeiro de uma empresa norte-americana com o capital de 100.000.000 de dólares.

Para levar por diante o seu intento, pretende também D. Miguel que o Estado português o autorize a realizar, dentro do Tejo português, as transformações indicadas no seu projecto.

A obra segundo os calculos do famoso engenheiro, empregaria durante três anos 72 engenheiros, 420 chefes de serviço, 1000 capatazes e 15.000 operários, tudo num total de 16.492 homens. Um verdadeiro exito!

Reporter X, com fina ironia termina assim o seu interessante artigo: Ah! Como os Filipes se devem rejubilarem no tumulto!

da construção civil foram em demanda de Joanesburgo, empregarão a sua pericia. O desemprego mantém-se no mesmo nível e não nos consta que a irrigação do Valle do Limpopo seja para breve. Há mesmo quem duvide da sua realização, que espalhe secretamente e à boca cheia a verdade que tanto desânimo origina nas almas que criam no seu termo e na sua efectivação.

Lourenço Marques, Dezembro de 1934.

TEÓFILO RODRIGUES

AVIAÇÃO

Novos progressos na construção de aviões

Segundo anuncia o *Daly Herald* três dos principais fabricantes de aviões de Inglaterra iniciaram os trabalhos preliminares de construção da primeira frota aérea de transporte transatlântico.

O referido jornal, acrescenta que há quatro anos vêm sendo estudados planos secretos relativos à construção de hidro-aviões que poderão transportar, de uma margem à outra do Atlântico, correspondência e, logo depois, passageiros. Os aparelhos que se projectam poderão voar sem escalas até ao Canadá.

■ ■ ■

Também uma fábrica de aeroplanos do condado York está construindo um novo tipo de helicóptero, que ao que se afirma, poderá vir a revolucionar a navegação aérea.

A força ascensional do aparelho é fornecida por duas hélices montadas sobre o mesmo eixo, mas girando em sentido contrário, de acôrdo com o princípio aplicado ao hidro-avião italiano Macchi detentor do record de velocidade.

A força de propulsão lateral é formada por motores e hélices comuns. Em caso de paralisação dos motores de sustentação, as hélices agem como as do autogiro e asseguram a aterragem normal.

Este curioso modelo já realizou mais de duzentos vôos. O Ministério do Ar da Gran Bretanha está vivamente interessado por este novo tipo de helicóptero.

Experiência de um avião foguete para o transporte rápido de malas postais

O inventor alemão Richard Zucher, realizou em Inglaterra nos fins do passado mez uma experiência que causou sensação.

A experiência consistia em lançar um foguete de sua invenção destinado ao transporte rápido de malas postais.

Ela realizou-se entre Lymington e a ilha Wight, a uma distancia de 5 milhas, tendo ocorrido a assistir uma enorme multidão deveras interessada na tentativa.

O foguete, depois de acêso, foi solto e projectou-se no espaço, a caminho da ilha Wight, mas caiu no solo antes de atingi-la.

O inventor atribui o fracasso ao mau tempo e ao vento que reinava na ocasião esperando em breve realizar uma nova experiência que conta ser definitiva.

Congresso de Aviação Internacional

Sob a presidência do director da «Lufthansa», Sr. Wronsky, realizou-se em Berlim o Congresso Anual de Aviação Internacional, a que assistiram 16 nações.

Por aprovação unanime o Congresso aprovou os novos planos para a ampliação das mais importantes comunicações aereas existentes. Esses planos que serão realizados no corrente ano, provém um aumento de velocidade para todas as comunicações aéreas europeias.

Elementos estatísticos da aviação italiana

Segundo o relatório e o balanço da «Società Aviolince Italiane», que administra as linhas aéreas de passageiros e cargas, Rom-Milão-Turim; Milão-Rimini; Milão-Trento-Bolzano-Munich e Milão-Zurich. Quatro linhas que se estendem além dos limites da Itália penetrando na Baviera e na Suíça.

Durante o exercício que se encerrou em 30 de Junho último, os aviões desta sociedade, cobriram 583,257 k. nos seus percursos regulares e 77,254 k. em vários serviços. Os lucros líquidos, apurados nesse período foram de 334.000 liras. Foram transportados 7.249 passageiros, 57 kg. ,047 de bagagens, 1,156 kg. de malas do correio e 42,154 kg. de encomendas postais e jornais. Esses resultados parecem ter sido animadores, pois a empresa adquiriu recentemente novos aparelhos tipo Fiat para aumentar os seus serviços.

Aeroplanos-taxi

O serviço de transportes aéreos, na Europa, está-se generalizando de tal forma que já existem aeroplanos-taxi. No aerodromo de Croydon, na Inglaterra, há dèsses taxis para uma ou duas pessoas, por preços convenientes, e, recentemente em Turim, apareceram, aeroplanos-taxi para o serviço urbano e suburbano. São aparelhos muito reduzidos, que podem pousar facilmente em uma praça ou campo comum.

Acôrdo aeronautico entre a Itália e a Inglaterra

Foi aprovado em 8 do mês findo pelo Conselho de Ministros do govêrno italiano o acôrdo entre a Itália e a Inglaterra que regulariza os itinerários das linhas aéreas ao sul de Roma na direcção de Tobruk e de Brindisi.

As companhias de navegação aérea italianas ficam, pelo acôrdo autorizadas a manter serviços regulares com o Reino Unido para Gibraltar, Malta, Chypre, Aden, a Somalilândia britânica, a Palestina e a Transjordana, com a possibilidade de sua extensão para o Sudão.

Ficam atribuídas às linhas italianas as mesmas facilidades aduaneiras já concedidas aos aviões comerciais das linhas britânicas e egípcias, além de ser permitido a todos o uso das oficinas, escritórios, organizações de fornecimento de combustível e outras, nos aeroportos daquelas localidades.

Projecto de novas linhas aéreas na América

Nos meios oficiais americanos, afirma-se que o govêrno de Washington pretende pedir ao Congresso que conceda subvenções para a organização de serviços aéreos transoceanicos.

A «Pan American Airways» projecta instalar, em Hawaii, uma linha de perto de 15:000 quilómetros, entre a Califórnia e a China. Sabe-se tambem que a «Intersland Airways» tenciona assegurar o correio aéreo da Califórnia.

Os projectos das linhas transatlânticas são menos precisos. Dentro de pouco tempo deve ser tomada uma decisão a respeito da proposta do Sr. Hugo Eckener. Essa proposta contém disposições segundo as quais, durante um período de experiências, o Departamento dos Correios pagará à Companhia Zeppelin uma sobretaxa sobre todo o correio transatlântico encaminhado pelo ar.

NOTAS COLONIAIS

A nova Divisão Administrativa da Colónia de Moçambique

Caminho de Ferro de Loanda Assistência técnica

PELA pasta das Colónias foi publicado um decreto sobre a nova divisão administrativa da colónia de Moçambique de harmonia com a alínea c) do artigo 2.º da Reforma administrativa Ultramarina. Passam a ser sete os distritos, agrupados em três províncias.

«Os distritos da colónia de Moçambique têm as sedes e denominações seguintes; 1.º distrito de Lourenço Marques com sede em Lourenço Marques; 2.º, de Inhambane, em Inhambane; 3.º, da Beira na Beira; 4.º, de Quelimane, em Quelimane; 5.º, de Tete, em Tete; 6.º, de Moçambique, em Moçambique; e 7.º, de Porto Amélia, em Porto Amélia. O distrito da Beira será organizado logo que finde a administração da Companhia de Moçambique.

Os distritos da colónia de Moçambique compreendem as aéreas e têm os limites atribuídos às circunscrições e concelhos seguintes; 1.º, distrito de Lourenço Marques: concelhos de Lourenço Marques e Gaza e circunscrições de Marracuene, Manhiça, Sabié, Magude, Maputo, Bilene, Muchopes, Chibuto e Guijá; 2.º, o de Inhambane; concelho de Inhambane e circunscrições de Zavala, Inharrime, Homoine, Morrumbene, Vilanculos, Panda e Cumbama; 3.º, o da Beira: concelho da Beira e circunscrições de Moçoque, Govura, Mossurise, Sofala, Buzi, Cheringoma, Neves, Ferreira, Chimoio, Manica, Marrumeu, Gorungoza, Sena e Chemba; 4.º, o de Quelimane: concelhos de Quelimane e Chinde, e circunscrições de Zambeze, Pebane, Maganja da Costa, Boror, Messingire, Alto Molocué, Ile, Lugela, Milange, Curué e Nhamarroi; 5.º, o de Tete: concelho de Tete e circunscrições de Barué, Mutarara, Chicó, Angónia, Macanga, Maravia e Zumbo; 6.º, o de Moçambique: concelhos de Moçambique, António Enes e Nampula e circunscrições de Moma, Megincual, Mogovelas, Mossuril, Mecenta, Ribaué, Nacala, Imala, Memba, Bráti, Amaramba, Metarica, Metonia e Lago; 7.º, o de Porto Amélia: concelhos de Porto Amélia e Ibo e circunscrições de Lurio, Montepuez, Quissanga, Mucoje, Mocimboa da Praia, Macondes e Tungue.

Os distritos acima referidos constituem três províncias, agrupando-se do modo seguinte: 1.ª, província do sul do Save, formada pelos distritos de Lourenço Marques e de Inhambane; 2.ª, província da Zambézia, formada pelo distrito da Beira, de Quelimane e de Tete; 3.ª, província do Niassa, formada pelos distritos de Moçambique e de Porto Amélia.

As sedes das províncias são: a primeira em Lourenço Marques; a segunda na Beira e a terceira em Nampula. Enquanto durar a administração da Companhia de Moçambique os serviços da sede da província da Zambézia funcionarão em Quelimane.

Nos distritos das sedes dos governos provinciais as funções de intendente de distrito são exercidas pelos governadores da província.

O referido decreto estabelece o seguinte quadro de funcionários: 3 governadores de província: 1 director dos serviços de administração civil: 7 inspectores administrativos: 7 intendentes de distrito: 20 administradores de 1.ª classe: 20 administradores de 2.ª classe, e 34 idem de 2.ª classe: 77 secretários de circunscrição: 104 chefes de posto e 108 aspirantes: e ordena a transferência de vários funcionários de uns para outros quadros.

O decreto entrou em vigor em 1 de Janeiro.

Com este titulo publicou o considerado jornal «Comércio de Loanda» o artigo que a seguir transcrevemos:

Compenetremo-nos de que já é tempo de se pensar na assistência técnica devida ao Caminho de Ferro de Loanda.

O material fixo e volante está entregue a quem, com boa vontade e dedicação pelo serviço, não pode, em muitos casos, suprir a competência dos especializados.

As reparações de grande e pequena responsabilidade, especialmente no meio da linha, são confiadas a capatazes de partido, todos sistematicamente assalariados e miseravelmente pagos.

Como se isto não bastasse para sua desgraça, alguns são atirados para regiões inhóspitas, onde há zonas pavorosamente glosinadas e o transmissor do paludismo se encarrega de arruinar os organismos mais resistentes.

! Mau prémio é esse que se lhes dá!

Não censuramos os homens; notamos a grande deficiência de organização — esse mal de todos os males.

Mas os homens não escapam, todavia, à malha das suas culpas.

Se fizermos um parágrafo de história contemporânea, o Caminho de Ferro de Loanda oferece-nos variados e tristes episódios.

Apontemos os factos.

No ano passado e durante a época pluviosa os descarrilamentos sucediam-se com frequência.

Uma locomotiva e uns tantos vagões ficaram inutilizados.

Como sinal indicativo do lamentável acontecimento, esse material permaneceu, durante muitos meses e à maneira de «affiche», ao longo da linha férrea.

Só tarde, muito tarde, aquele material foi retirado, aos pedaços. E dizia-se, nessa altura, que era preferível e mais económico adquirir outro novo do que tentar a reparação dos estragos ocasionados naquele que sofrera as danificações provenientes do desastre e da acção do tempo.

! O leitor fixou bem este quadro? E' o quadro de ontem; será o quadro de amanhã. Se a orgânica não for modificada para melhor, se a assistência continuar a ser pura «blague», será o quadro de sempre.

! Um exemplo? Mas ele aí está, recentíssimo.

Ainda mal começavam as grandes chuvas. Entretanto, encontravam-se, completamente arruinados — é voz corrente — entre Canhoca e Queta, três vagões e uma locomotiva.

Por este caminho, à falta de disponibilidades e assistência técnica, o Caminho de Ferro de Loanda não tardará que se sinta desfalcado de material circulante.

Não inquirimos das condições económicas, boas ou más, optimas ou péssimas, deste organismo industrializado. A conclusão a que chegássemos não destruiria a razão deste reparo, a prova que fizéssemos em nada diminuiria o valor dos argumentos postos.

Desde que qualquer economia redunde, como no caso presente, em prejuizo de muitos milhares de contos, não tem âncora segura a que se agarre, mormente se os seus gravíssimos inconvenientes sobem de ponto e atingem e agravam o prestígio de uma organização do Estado.

— Vive ausente de nós a veleidade de querermos enunciar um problema de ordem económica. O nosso fim é muito diferente e mais acomodado ao saber próprio.

Nós queremos, apenas, acentuar a falta de assistência técnica que de longe se vem observando no Caminho de Ferro de Loanda, com quasi 600 quilómetros de linha por onde se drenam os géneros de uma grande parte do interior de Loanda, do planalto de Malange, do Lobito e outras regiões, não falando, já, em quatro comboios semanais de passageiros.

Na última colheita lutou-se com falta de material, em parte suprida pela superior inteligência e muita actividade de quem dirigiu o serviço de movimento. Este caso há-de, necessariamente, repetir-se e trazer inconvenientes a que nem sempre podem obstar as qualidades de trabalho e de direcção.

E concluimos por repetir que é tempo, já, de se pensar a sério, na assistência técnica devida ao Caminho de Ferro de Loanda.

V.

Leiam e assinem a «Revista Portuguesa de Comunicações».

NOTAS FERROVIARIAS

Utilização de automotoras nos nossos caminhos de ferro

Várias vezes nos temos referido à conveniência de se utilizarem automotoras nas nossas linhas férreas. Esse assunto tem merecido a atenção de alguns dos nossos mais ilustres colaboradores, que, conhecendo a situação deficitária de muitas linhas férreas, vêm desde a fundação desta Revista insistentemente preconizando a sua imediata utilização.

Ainda ultimamente nos referimos ao seu emprego feito com sucesso, em Moçambique, e noticiámos que a comissão que ao estangeiro fôra estudar a sua introdução em Portugal havia já entregue o seu relatório ao Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações. Hoje vamos transcrever o que um dos membros dessa comissão, o Sr. engenheiro Rogério Vasco Ramalho, disse sobre o assunto ao importante jornal *Diário Notícias*:

—As automotoras a gasolina que tiveram de início grande aplicação devido á popularidade e garantias oferecidas pelo motor de explosão na prática automóvel, vão sucessivamente perdendo terreno devido ao custo da sua exploração e ao perigo de incêndio. Não tardarão em desaparecer completamente da circulação. A generalização do motor *Diesel*, o seu aperfeiçoamento e o seu aligeiramento tornaram possível a aplicação do óleo pesado a veículos de caminho de ferro, onde a questão de peso e de espaço é primordial.

«Considera-se que a exploração por automotoras constituirá, se não um meio de acabar com os efeitos de crise geral e particular dos caminhos de ferro, pelo menos uma forma de a debelar em grande parte.

«Com efeito pode garantir-se que a introdução da automotora no serviço de passageiros corresponde a uma melhoria considerável oferecida ao público, pelo conforto, pela velocidade e pela maior frequência de circulações.

«A automotora possui um conjunto de atributos que corresponde melhor às exigências da actualidade: é mais elegante, mais dinâmica e mais nervosa.

«Sob o ponto de vista mecânico é um problema resolvido e sob o ponto de vista ferroviário pode dizer-se que corresponde ao que dela se esperava, e ainda que, mal chegada à sua forma definitiva, se é que em mecânica há formas definitivas, satisfaz já os mais exigentes.

«Ao período experimental, que se estendeu até 1930, seguiu-se um período de realizações práticas reconhecidas pelo Congresso de Caminhos de Ferro, em 1933, no Cairo.

«Foi oportuno o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações quando criou a comissão portuguesa para o estudo das automotoras, secundando a ideia da C. P. em mandar estudar o assunto isoladamente.

—E os resultados?

—A comissão concluiu que a questão está já suficientemente afinada para se poder encarar a possibilidade da aplicação das automotoras no nosso País. De uma maneira geral deve considerar-se a automotora capaz de substituir o comboio a vapor e de resolver um problema de exploração que aquele não satisfaz. Ora, como o custo da exploração por automotora se pode computar em cerca de um terço do que custa a exploração por comboio a vapor, podemos encarar o problema sob dois aspectos: pelo lado da redução das despesas de exploração e pelo lado do aumento da receita.

«A automotora substituirá com vantagem, nas linhas de fraco tráfego, o comboio a vapor, que representa um grande encargo pelo seu mau aproveitamento.

«Nas linhas de médio tráfego o serviço pode ser melhorado extraordinariamente, aproveitando a faculdade de, dentro da mesma despesa, poder triplicar aproximadamente a frequência, servindo melhor o público, com a probabilidade de recuperar e atrair o que anda transviado.

«As ligações rápidas e ultra-rápidas a grande distância e os serviços suburbanos rápidos em linhas de densidade de tráfego apreciável, mas que não justifique a electrificação, estão-se fazendo com grupos automotores articulados, a que chamaríamos trem automotor.

«A introdução da automotora implica, necessariamente, rearmar e refazer os processos da técnica da exploração, exigindo muita ponderação na adaptação ao nosso meio e às nossas pro-

porções dos ensinamentos que nos vêm lá de fora, além de persistência, boa vontade e, sobretudo, fé.

«A montagem de um serviço desta natureza só se pode fazer completa para não correr o risco de fazer falir o sistema por deficiência de instalação.

«Além do material circulante, há que prever os sobressalentes e a adaptação e renovação do equipamento das oficinas.

«Muitas das empresas de caminhos de ferro não poderão, sózinhas, arcar com tal encargo, e é possivelmente na consideração deste facto e no aspecto nacional do problema que encontramos a justificação da intervenção do Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, chamando a si o seu estudo, no conjunto, por intermédio da comissão.

«No entanto, ainda que a automotora represente um meio de minorar os efeitos da concorrência do automóvel, julgamos que alguma coisa mais é necessário fazer no sentido de criar a colaboração entre o comboio e o automóvel, acabando com a desordem a desorganização que tornaram possível transformar em concorrentes dois sistemas que se completam.

«A estrada não pode substituir o carril e há que defender o património que o caminho de ferro representa e a economia do País contra a destruição mútua destes dois meios de transporte.

«E' ainda no sentido de se conseguir uma resultante equitativa, e a bem do serviço público, que esperamos a intervenção do Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações».

Automotoras para a linha do Corgo

Segundo informa o nosso distinto colega *Jornal de Chaves* a Companhia Nacional que presentemente explora, como sub-arrendatária o caminho de ferro da Régua a esta cidade que é do Estado, propôs ao governo a aquisição de automotoras a óleos pesados para a linha do Corgo.

Para já, essa aquisição seria de 3 cada uma do custo de 600 contos.

As automotoras, além dos passageiros, que nelas próprias podem tomar lugares, têm força para rebocar mais duas carruagens.

O serviço, especial de passageiros, melhoraria consideravelmente. A adaptação do novo sistema torná-lo-ia muito mais simples e económico. São de esperar, pois, modificações nos horários e outras vantagens e facilidades para o público, que devem atrair a concorrência de passageiros, oferecidos que sejam certas comodidades e benefícios às populações que a linha está destinada a servir.

O abaixamento de tarifas ferroviárias em França

O ministro das Obras Públicas do governo francês, informou as companhias ferroviárias francesas de que a bem da economia e do interesse nacional deviam baixar as tarifas a partir de 1 do corrente.

Notícias posteriores dizem-nos que as tarifas de transporte de vinhos e cidras terão no primeiro trimestre de 1935 uma redução de 33 por cento.

RESERVADO

Correios e Telegrafos

A fôlha oficial inseriu o seguinte diploma:

«De harmonia com as disposições do decreto n.º 22:142, de 19 de Janeiro de 1933, e a partir de 3 de Dezembro, são fixadas as seguintes sobretaxas para correspondência a expedir por via aérea:

Países da Europa—Para todas as categorias de correspondência: Cada 20 gramas ou fracção, 1\$75.

Norte de A'frica e ilhas adjacentes espanholas (Argélia, Baleares, Canárias, Marrocos, Rio do Ouro, Tripolitânia e Tunísia: Para todas as categorias de correspondência: Cada 10 gramas ou fracção, 1\$75.

A'frica oriental e do sul—Sobretaxa—Egipto, 10 gr. 1\$75; Sudão, 10 gr. 30\$00; Uganda, Kenia, Tanganika, 10 gr. 4\$50; Rodésia do Norte e do Sul, Zanzibar, 10 gr. 5\$; Madagascar, 5 gr. 5\$50; Congo Belga, Angola, Moçambique, União Sul-Africana, Bechuanalandia e A'frica do Sudoeste, 5 gr. 4\$.

Países do oriente—Vias Amsterdão e Paris-Brindisi

—L. C. e A. O.—Palestina e Síria, 10 gr. 1\$75; Irak, Pérsia, Afganistão, 10 gr. 3\$; Índia e Birmânia, 10 gr. 4\$50; Sião, 10 gr. 6\$50; Estados Malaios, Hong Kong e Macau, 5 gr. 3\$50; China e Japão, 5 gr. 3\$50; Índias Neerlandesas e Timor, 5 gr. 4\$; Timor, Australia, Nova Zelandia, Tasmânia, 5 gr. 5\$.

Via Marselha—Palestina e Síria, 10 gr. 3\$50, 50 gr. 4\$50; Irak, Pérsia, Afganistão, 10 gr. 5\$, 50 gr. 7\$; Índia e Birmânia, 10 gr. 7\$50, 50 gr. 9\$; Sião, 10 gr. 8\$50, 50 gr. 10\$; Indo-China, 5 gr. 4\$50, 10 gr. 9\$, 50 gr. 12\$; China e Japão, 5 gr. 4\$50, 10 gr. 9\$, 50 gr. 12\$; Índias Neerlandesas e Timor, 5 gr. 4\$.

América do Norte e Central—Sobretaxa—Estados Unidos, 10 gr. 2\$00; Alaska, Hawal, Canadá, 10 gr. 3\$; México, Cuba, Jamaica, Haiti, Dominicana, Porto Rico, Ilha Virgens, 10 gr. 5\$; Honduras, Gasteamala, Salvador, Nicarágua, 5 gr. 3\$50; Costa Rica, Panamá, 5 gr. 4\$50; Venezuela, Guianas, 5 gr. 6\$; Colômbia, 5 gr. 7\$.

Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo

Director—ALBERTO GOMES

Única publicação no género em Portugal
Defensora dos interesses económicos portugueses
Noticiário—Informação—Estatística
Turismo—Economia e Finanças

Indispensável a todo o Comerciante
e a todo o Industrial que queiram
acompanhar o comércio internacional

Se deseja uma representação ou procura
um representante, consulte-nos sobre
o que lhe interessa, para o que basta fazer
a sua assinatura nos nossos Escritórios:

RUA DA CONCEIÇÃO ,113, 3.º

LISBOA—TELEFONE 28073

edições gleeba Já publicado

Oiro — novela de *Mário Dionísio*
Ana Rita — romance de *Jorge Antunes*
Nova Luz — poemas de *Leite da Costa*

A publicar

Lírica de Rodrigues Lobo — (florilégio)
Homens que passam — Esbôços de *Victor Santos*
Tragédia de Tibúrcio — de *Moura Vitória*
A Dor — de *Guy de Oliveira*
Atribulações dum Juiz — de *Campos Lima*
Brinquedos — contos de *Tininha*
Prisioneiro — (Fôlhas de um diário) *Moura Vitória*
Rameira — *Almeida e Silva*
Novelas Imperfeitas — *Jorge Antunes*
Consultório psicológico (doenças do coração e
miôlo — *André Brun*

Aguiar & Mello, L.^{da}

Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salitrol — Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.
Tan-Tex — Tinta impermeabilizadora e lavável, de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco — Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.
Castor — Hidrófugo para cimento. **Everseal** — Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith** — Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RAPIDO

FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

AGUIAR & MELLO
L.^{da}
PRACA DO MUNICIPIO
13 - LOJA - LISBOA
Tel. 21151 e 21152

BIBLIOGRAFIA E IMPRENSA

«Arquivo Nacional»

Completo 3 anos de existência esta brilhante publicação, valioso repositório de assuntos históricos e de crónicas contemporâneas, que Rocha Martins fundou e dirige com talento e desassombro.

Arquivo Nacional festejou esse acontecimento melhorando o seu aspecto e anunciando a publicação de uma série de importantes artigos, e a abertura de novas secções, factos estes que devem merecer por parte do público o melhor dos acolhimentos.

A Rocha Martins, amigo que de longa data muito estimamos, enviamos as nossas melhores felicitações, desejando-lhe a continuação dos triunfos que desde o seu primeiro número o *Arquivo Nacional* tem brilhantemente conquistado.

«Revista Portuguesa de Informação-Exportação e Turismo»

Uma publicação de grande interesse

Recebemos mais um número desta magnífica «Revista» superiormente dirigida pelo nosso estimado colega e amigo, Sr. Alberto Gomes, que de número para número lhe vem introduzindo novas secções, desenvolvendo as já existentes, e tornando-a uma publicação indispensável a todo o comerciante ou industrial que se préze.

Inserir este número que temos presente valiosa colaboração de técnicos consagrados, como sejam: do Tenente da Armada Domingos da Cruz (A Indústria da pesca); Dr. Francisco Veloso (Os Azeites portugueses no Brasil); Major Alfredo Cintra (Aviação Comercial); Alfredo do Nascimento (A T. S. F. e o Jornalismo), etc.

Além das suas costumadas tabelas estatísticas e outras informações de maior interesse e de grande utilidade para o Comércio, para a Indústria e para o Turismo, começou publicando neste número a lista das Sociedades novas que se constituíram no mês anterior, das que alteraram o pacto social ou mudaram o nome à sua firma, e ainda a nota das falências ocorridas também no mês anterior à sua publicação.

Segundo nos consta, a mesma «Revista», iniciará em breve a nota das letras protestadas, o que será de uma enormíssima utilidade para o comércio em geral,

Felicitemos o nosso presado camarada pela esplendida orientação dada à sua «Revista», agradecendo-lhe a remessa que nos fez deste seu exemplar.

Aos interessados, diremos que a Redacção desta «Revista» é na Rua da Conceição, 113 e Telefone N.º 28073.

«O Povo»

Completo em 12 do mês findo o 3.º aniversário da 2.ª série da sua publicação, este valoroso jornal que com notável galhardia vêm defendendo os princípios republicanos na importante cidade do Funchal.

No seu editorial presta justiça ao concurso que no início desta segunda e difícil etapa lhe prestou o distinto jornalista Consiglieri Sá Pereira e afirma com brilho a confiança no seu ideal.

Do coração lhe enviamos as mais calorosas felicitações.

«Democracia do Sul»

Entrou no 34.º ano da sua existência, este brilhante diário republicano que se publica na cidade de Évora e que tem por director o nosso distinto amigo Dr. Victor Santos.

Pela correcção dos seus processos e pela coerência que intransigentemente vem mantendo, é a «Democracia do Sul» um dos nossos mais apreciados jornais da província.

Pelas suas colunas tem passado nomes valiosos que no País e à República têm prestado assinalados serviços.

Cumprimentamos afectuosamente o Dr. Victor Santos a cujas qualidades de inteligência e de cultura prestamos as nossas melhores homenagens, e aos seus colaboradores desejando-lhe a continuação de prosperidades.

«Jornal de Chaves»

Completo 10 anos de existência este interessante jornal que em Chaves se publica sob a direcção inteligente do distinto jornalista Dr. Francisco da Costa Gomes.

Felicitemos vivamente o seu ilustre director e os seus dedicados cooperadores pela obra que vêm realizando, desejando-lhe a continuação de felicidades.

«Coração e Cérebro»

Saiu o primeiro número desta revista feminina de educação e cultura, de que é director a Sr.ª D. Leopoldina Mesquita, nome bem conhecido no jornalismo de carácter social.

Desejamos-lhe larga vida para que a sua sementeira seja proveitosa.

«Ribatejo Ilustrado»

Está publicado o n.º 5 desta revista mensal de turismo, regionalismo e actualidades que se publica em Santarém sob a direcção esclarecida de Américo Gramacho.

O número agora publicado vem muito bem colaborado e profusamente ilustrado.

«Folha de Leste»

Entrou no 6.º ano da sua publicação, este apreciado jornal republicano que se publica em Castelo de Vide.

Ao seu distinto redactor principal, Sr. António Vicente Repenico e a todos os seus dedicados cooperadores desejamos a continuação de prosperidades.

«1935»

Deve aparecer por estes dias em Lisboa, com o título acima, um grande semanário de ciência, literatura, filosofia, arte e desporto, que realizará, em números sucessivos, oportunos e interessantes inquéritos, destinados a grande êxito, pelo seu ineditismo.

Para se avaliar a importância deste grande jornal, inteiramente diferente de todos até agora aparecidos, bastará dizer que vão nele colaborar, entre outras, as seguintes individualidades, bem conhecidas em todo o país.

Adeodate Barreto, Albano Matos Cid, Albano Nogueira, Alberto Pinto de Sousa, Alvaro Ribeiro, António Lopes Ribeiro, Almeida e Sá, Aquilino Ribeiro, Augusto Ricardo, Armando Santos, Alvaro Laborinho, Aura Abranches, Bastos Guerra, Brandeiro de Matos, Branquinho da Fonseca, Carlos Queiroz, Carlos Miranda, Carlos Botica, Correia da Costa, Carlos Sanches, Casais Monteiro, Delfim Santos, Domingos Monteiro, Elina Guimarães, Eduardo Scarlatti, Eduardo Salgueiro, Freitas e Silva, Fernando Barros, Heloisa Cid, José Régio, José Marinho, João Gaspar Simões, João de Barros, Joaquim Magalhães, Jorge Bruno de Canto, Neta da Costa, Mário Monteiro Pereira, Mário de Castro, Manoel Maia Pinto, Lobo Vilela, Palma Carlos, Paradel de Oliveira, Paulo Braga, Pedro Veiga, Pina de Moraes, Ramada Curto, Rodrigues de Freitas, Raquel Silva, Santana Dionísio, João Luís da Cruz, Pinto Gonçalves, Teófilo Sagner, Viriato Gonçalves, etc.

«1935» dedicará a sua melhor atenção, não só à cultura portuguesa como à estrangeira, inserindo igualmente em todos os seus números, críticas literária, artística, musical, cinematográfica e teatral.

A sua redacção está instalada na Rua do Norte 63-2.º para onde deve ser dirigida toda a correspondência.

O Nosso 6.º aniversário

Continuamos hoje a publicar as referências que a imprensa fez quando da passagem do 6.º aniversário da Revista Portuguesa de Comunicações

"Notícias de Fula,,

Magnífico número o que comemorou a entrada no seu 6.º ano de existência da Revista Portuguesa de Comunicações, dirigida actualmente pela inteligência culta e pelo dinamismo de Raúl Esteves dos Santos.

Revista de especialidade, tem através da sua honrosa existência marcado decidida preferência pelos assuntos económicos, financeiros, de transportes e coloniais, tendo ultimamente alargado o seu âmbito de acção mas nunca deixando de dar àqueles assuntos uma atenção decidida.

Nas suas páginas têm figurado, subcrevendo valiosos artigos, os nomes mais destacados da política, da advocacia, do professorado e da técnica, tornando esta revista um repositório selecto de opiniões, de enunciações de carácter científico e técnico, que importa conhecer para um estudo da nossa vida económica.

O número do aniversário, magnificamente impresso e profusamente ilustrado é recomendável ainda pela excelência dos seus artigos. Depois de publicar o sumário diz:

Na sua secção de Imprensa lemos com desvanecimento as palavras que nos dirige a propósito da passagem de 4.º aniversário do nosso jornal, que muito nos penhoram e que muito agradecemos.

Transcreve este número os trechos mais salientes da interessante conferência que sobre a praia de Mossamedes realizou naquela cidade e no Lubango o nosso comum e ilustre amigo sr. dr. José Carvalho dos Santos, antigo director daquela revista.

Cumpre-nos felicitar, e gostosamente o fazemos, Raúl Esteves dos Santos, jornalista de destacadas qualidades, que á frente da Revista Portuguesa de Comunicações se encontra, pela entrada no 6.º ano de publicação, envolvendo restes cumprimentos amigos todos os seus colaboradores e fazendo votos por que a sua interessante revista prossiga na sua alta função dentro da especialidade onde se tornou a primeira no nosso país.

"A província de Angola,,

Acabamos de receber o número comemorativo que a excelente «Revista Portuguesa de Comunicações», superior e competentemente dirigida pelo sr. Raúl Esteves dos Santos, editou pela entrada no seu 6.º aniversário.

Com excelente aspecto gráfico e profusamente ilustrado, este número é sobretudo valioso pela publicação inserida, devida à pena de nomes consagrados, e onde são debatidos importantes e palpitantes problemas da actualidade.

Publica a seguir o sumário.

A todos os que trabalham na «Revista Portuguesa de Comunicações» apresentamos os nossos cumprimentos pela data festiva, com os votos de muitas prosperidades.

"Lisbonense,,

Foi-nos gentilmente oferecido um exemplar do número especial comemorativo do 6.º aniversário desta primorosa Revista, superiormente dirigida pelo seu ilustre proprietário e brilhante jornalista, Sr. Raúl Esteves dos Santos.

Apresenta a notável publicação um grupo de colaboradores do mais alto valor intelectual do nosso País. O texto precioso e aspecto gráfico de fino gosto dão a esta Revista uma categoria superior na Imprensa Portuguesa e, como tal, digna da mais larga expansão.

Agradecemos o exemplar e desejamos as maiores prosperidades a tão brilhante publicação.

"O Comércio,, de Loanda

Para comemorar o seu 6.º aniversário, esta importante revista publicou um valiosíssimo número especial colaborado por mentalidades que dispensam quaisquer adjectivos de aprêço, tão conhecidas elas são no mundo intelectual.

Transcreva em seguida na íntegra o sumário:

A todos os colaboradores da «Revista Portuguesa de Comunicações» pessoal privativo de redacção e administração, e muito especialmente ao seu director sr. Raúl Esteves dos Santos, acti-

vidade forte e inteligência poderosa, aqui deixamos as nossas afectuosas felicitações com desejos de grandes prosperidades.

"A Fraternidade,, de Lamego

Como o número ultimamente recebido entra no 6.º ano da sua publicação esta brilhante revista, da qual é director e proprietário o distinto publicista Sr. Raúl Esteves dos Santos, a quem saudamos, como a todos os seus cooperadores. Já por mais de uma vez nos temos gostosamente referido a esta importante Revista, única no género em Portugal, que se impõe à leitura de todas as pessoas que se interessam pelos importantes problemas, que nela encontram uma exposição altamente proficiente.

É que a Revista «Portuguesa de Comunicações» conta entre os seus colaboradores as penas mais brilhantes do nosso meio literário e os melhores e mais distintos engenheiros de Portugal.

O número especial que temos presente assim o demonstra, bastando atentar no sumário que a seguir publicamos para ajuizarmos do alto valor de tão útil publicação.

Transcreve em seguida o sumário,

"O Estoril,,

Esta interessante e útil publicação, que é proficientemente dirigida pelo nosso estimado amigo Sr. Raúl Esteves dos Santos, festejou há dias o seu aniversário com um número especial, com o qual mais uma vez mostrou as suas largas possibilidades, inserindo colaboração de prestigiosas entidades, entre as quais queremos destacar o ilustre homem público, Sr. Engenheiro Cunha Leal, firmando um artigo sobre Caminhos de Ferro cheio de maior oportunidade e sob o título sugestivo «A Hora do Resgate», a que brevemente faremos mais larga referência.

Para o Raúl Esteves dos Santos vai, pois, o abraço amigo, com os votos de muitas prosperidades.

"O Povo de Penafiel,,

Esta considerada Revista de assuntos financeiros e económicos, que muito distintamente dirige o nosso ilustre camarada Raúl Esteves dos Santos, festejou no mês findo o seu 6.º aniversário, publicando para isso um número especial, ilustrado, e inserindo valiosa colaboração, firmada por altas capacidades nacionais.

Na pessoa de Raúl Santos, saudamos todos os seus cooperadores, com o desejo de muitas prosperidades para a Revista Portuguesa de Comunicações.

"Ala Esquerda,,

Entrou no 6.º ano de publicação esta interessante Revista que comemorou este facto com um número especial, que se impõe pela beleza da sua apresentação e pela valiosa doutrinação dos seus colaboradores.

Já no nosso número anterior publicámos o sumário deste número comemorativo e pelos nomes que esmaltam e firmam os seus artigos se verá o acerto da nossa afirmação e por isso nos limitamos agora a apresentar ao distinto colega os nossos cumprimentos pelo seu aniversário, com os votos sinceros pelas suas prosperidades.

"O Povo de Ovar,,

Com um número esplêndido e uma colaboração substancial e brilhante acaba esta importante Revista de comemorar a entrada no 6.º ano de publicação.

Dirigida pelo distinto publicista, Sr. Raúl Esteves dos Santos, tem marcado uma posição de destaque na imprensa portuguesa pela proficiência com que trata problemas importantes da vida nacional. Por tal facto endereçamos ao seu ilustre director e seus cooperadores as nossas cordeais felicitações, com os nossos votos de prosperidade para a «Revista».

Nesse número colaboram individualidades de elevada distinção social, como se vê do sumário que segue:

Transcreve em seguida o sumário.



M A Y B A C H

Motores Diesel para Automotoras

UNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65
LISBOA

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardeletz

Lotarias

Os cambistas

CAMPIÃO & C.^a

Tem sempre à venda Bilhetes e suas fracções
para todas as lotarias da
Misericórdia

116 Rua do Amparo, 116
LISBOA

Z I G - Z A G

MARCA MUNDIAL

O único papel de fumar
que não afecta a gar-
ganta



Peçam tabelas aos seus Agen-
tes Gerais em Portugal

Também temos tubos em caixas de 10

CASA HAVANEZA

25, Chiado, 25

LISBOA

Companhia das minas de carvão de S. Pedro da Cova

S . A . R . L .

Carvão Nacional (Antracite)

A mina de maior produção do nosso país

CARVÃO PARA:

Fundição, Gasogeneos (gaz pobre), Forjas, Caldeiras industriais e varias qualidades para fogões de cosinha e de sala



Briquettes aglomerados com piche Inglês para:
Cosinhas, fogões de sala, etc., etc.



Companhia faz de sua conta o estudo da modificação das grelhas das caldeiras industriais para que possam queimar o seu carvão
com grande economia sobre o carvão estrangeiro

Queimar os carvões nacionais é contribuir para a prosperidade da Nação

Séde e Escritório: **Praça Almeida Garrett, 23-1.º**

PORTO

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os comboios — Almoço portátil completo — Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO — PORTUGAL

Para a 1.^a Infância

A **SCIPAT** aconselha
o seu novo super-produto

LACTO - BANANINA

dando direito a receber gratuitamente
e franco de portes fomentos lácticos

recentes

Dr. Jaime Lopes Dias

«RECEITAS E DESPESAS MUNICIPAIS»

Um livro de grande interesse para a vida Municipal do País.—Os organismos administrativos devem adquiri-lo pela série de ensinamentos que êle contém.

O produto da sua venda destina-o o seu ilustre autor a um fim altamente humanitário—auxiliar a construção do quartel e sede dos Bombeiros Voluntários de Castelo Branco

Depositário—«LIVRARIA FERIN»

70—Rua Nova do Almada—74 — LISBOA

Dr. Raúl Cesar Ferreira

— ENGENHEIRO —

Agente oficial de marcas e patentes Membro da Associação Alemã dos Agentes de Patentes, da Associação Internacional para a protecção da Propriedade Industrial dos Ing. Cons. F. I. D. I. C.

Registos no estrangeiro. Patentes de invenção e introdução de novas indústrias, Registos de marcas nacionais e internacionais. Registos de modelos, recompensas e desenhos.

Informações sobre propriedade industrial

R O C I O , 93 — LISBOA — Telef. 2 5852

«Legislação Actualizada de Empreitadas e Fornecimentos de Obras Públicas»

De interesse a todas as Repartições de Obras Públicas, Empreiteiros

PEDIDOS A

Custódio Cesar das Neves

Trav. das Aguas Livres, 6 r/c-Dt.º—LISBOA

— À venda em todas as Livrarias —

A S O R T E . . .

A casa Travassos da Rua da Palma, 43

Tem sido das mais felizes na venda de prémios da Lotaria sendo por isso de aconselhar a aquisição do jogo naquela casa. Os pedidos devem ser dirigidos a

Manuel Martins Travassos

Rua da Palma, 43 — LISBOA — Telef. 2 9033



27 21984

LISBOA
FEVEREIRO
DE 1935



PORTO DE LEIXÕES

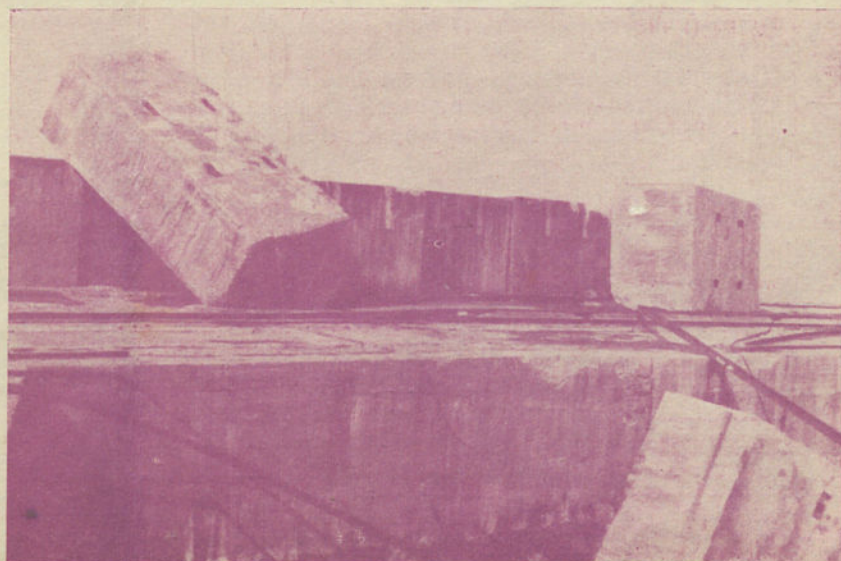
*A violência do mar num dos maiores temporais, descalçou blocos do maciço construído, fracturando a su-
perestrutura*

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

**Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Automobilismo, Telefonia, Electricidade,
Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura,
Política, Economia e Finanças**

PORTO DE LEIXÕES

*Num dos mais violentos temporais,
o mar arrastou blocos de 90 tonela-
das que estavam arrumados sôbre o
molhe*



A N O VI

N.º 101

PREÇO 2\$50

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Saizaire, Loanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS (LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
(à Rua da Alfandega) — Telefone 20.52
PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

Fabrica de Loça de Saravem, L.

A maior Fabrica de Cerâmica fina da Península

FUNDADA EM 1850

Servços de jantar e servços de chá

.....

A fiação é a melhor loiça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedivel

.....

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

.....

Artigos de 1.ª qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.ª

LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**
Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97. 1.º—Telef. 26653

Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.ª

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

*Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»
—Maquinas de escrever «Remington»*

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)
Burrel & C.ª



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE **GALAMAS**
TRANSPORTES
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468

R. da Prata, 185, 3.º-D.

Hoteis de Portugal

LISBOA:— Hotel Metropole— Hotel de L'Europe— Francfort Hotel
CURIA:—Palace Hotel da Curia—BUÇACO:—Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA:— Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Política, Economia e Finanças

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 40625
— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETÁRIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—**Eng. Frazão Sardinha**
Moçambique—**Alfredo Frazão Júnior**
Pôrto—**Joaquim Salgado**

====
Administrador e Editor
António Martins Ramos

COMPOSTO E IMPRESSO
Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

PORQUE SE FUNDOU EM 11 DE OUTUBRO DE 1879 O JORNAL A VOZ DO OPERÁRIO

NOTAS REFERENTES À ODISSEIA DA CLASSE TABAQUEIRA NO PERÍODO QUE VAI DE 1839 a 1879

De RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



Entre os jornais que no nosso País se publicam nenhum tem uma história como *A Voz do Operário*, o modesto semanário que um grupo de tabaqueiros, há 55 anos, fundou num recanto sombrio da velha Lisboa, no Beco do Fróis, ao antigo Largo do Menino de Deus.

Importa neste dia, em que festivamente se comemora o seu 55.º aniversário, que evoquemos nestas páginas a situação dessa desgraçada classe no período que vai de 1839 à fundação do jornal em 1879, que o mesmo é apontar as causas determinantes da sua publicação.

Nessa época longínqua era a indústria dos tabacos explorada em regime de arrematação, mas em condições tais que bem se poderia considerar como um verdadeiro privilégio fidalgo. Os lucros fabulosos que abarrotavam os côres dos felizes argentários começaram a pesar já por uma maneira dominante na política. Estava ainda na memória de muitos a *humanitária* oferta de um canhão, feita pelo afortunado arrematante João Paulo Cordeiro, ao exército de D. Miguel.

Terminada a arrematação por terem findado os anos de exploração estipulados no contrato, novamente se punha em almoeda o exclusivo da indústria, que era arrematado por quem maior lance oferecesse.

Dêsses contratos, pode-se assim dizer, faziam parte in-

tegrante os operários, espécie de escravos brancos, a quem eram concedidas insignificantes garantias. Por seu turno o Estado isentava-os do serviço militar, não intervindo mais na sua vida durante a execução do contrato.



Vejamos agora, embora a largos traços, a dolorosa odisseia sofrida por esta laboriosa classe desde a época em que me foi possível inquirir.

Em 1839 existia uma única fábrica situada em Alcântara, junto ao Calvário. Dirigi-a um russo de maus instintos, que era para os operários um autêntico verdugo. De entre os maus tratos ali infligidos aos míseros produtores, um dêles consistia em os operários serem agarrados por homens robustos da oficina da mólhada e azorragados com correias. Uma verdadeira infâmia ordenada por um estrangeiro e executada por outras vítimas da mesma casta privilegiada!

Mais tarde o grande desenvolvimento da indústria obrigou os novos arrematantes a procurarem instalações mais amplas. A fábrica mudou para Xabregas, e, embora tivesse desaparecido o aviltante castigo da correia, não deixava de ser punida com bofetadas a simples reincidência em falar de maneira que se ouvisse. Esse repugnante castigo era muitas vezes aplicado por homens de menos idade de que os agredidos.



Por seu turno os castigos corporais aos aprendizes eram constantes, sendo as mais pequenas faltas punidas pela seguinte forma: a inteliz criança era obrigada, por entre a risota dos companheiros, a manter-se equilibrada num só pé, sobre um banco, tendo na cabeça uma carapuça de papel com letreiros deprimentes.

Todos estes factos que muito sumariamente registamos, as prepotências próprias de um soba, a quem o exclusivo da indústria dava verdadeiras imunidades, gerava uma mal contida revolta e, um dia, numa resolução meditada, os operários abandonaram a fábrica, reunindo-se em sessão ao ar livre, reunião que ficou memorável nos fastos da desventurada classe. Nela foi aprovada uma representação solicitando do Governo a liberdade da indústria, única maneira que lhes pareceu pôr termo à dura escravidão a que estavam sujeitos.

Decorrido algum tempo e depois de na imprensa o assunto ser debatido, e porque a nova solução interessava ao Governo e a particulares a quem o negócio sorria, foi pela carta de lei de 13 de Maio de 1864 extinto o regime da arrematação que até então vigorara e decretada a liberdade de fabrico, condicionada ainda por algumas restrições. A liberdade só era concedida nas cidades de Lisboa e Porto e exigia-se uma fiança de 1 conto de réis por cada fábrica que se estabelecesse. O regulamento desta carta de lei tem a data de 22 de Dezembro de 1864.

Inútil será dizer que, logo após a promulgação deste diploma se fundaram, entre outras, mais as seguintes fábricas: Lisbonense, Regalia, Lusitana, Barreira de Xabregas, Santa Justa e Luso-Britânica (1).

Julgaram os tabaqueiros ter resolvido a seu contento o grave problema que tanto os preocupava, que, nesses tempos recuados, consistia em primeiro lugar em não estarem sujeitos a um só argentário, podendo empregar a sua actividade noutras fábricas e conseguir assim melhores salários.

Mas cedo vieram as desilusões: as fábricas, passados os primeiros êxitos, começaram por se guerrear numa competição desastrosa, fazendo subir as percentagens concedidas aos revendedores dos seus tabacos, que no início era de 12 %, para quantias inoportáveis. Depois seguiu-se o inevitável: os industriais que resistiram unificaram os seus preços e, quando os operários já satisfeitos por verem terminada uma luta em que não eram só espectadores, aguardavam logicamente que, regularizado o comércio, os seus salários fossem aumentados, verificaram com espanto que os industriais haviam nivelado todos os vencimentos, de maneira que lhes ficava impedida a almejada melhoria de situação para preferirem esta ou aquela fábrica.

Durante longos anos se manteve este estado de cousas. O aumento dos direitos do tabaco e outras concessões governamentais, a candonga e diversas manigâncias, dando-lhes enormes lucros, fizeram-lhes crescer desmedidamente a influência que já tinham na vida política do País.

Por seu turno a situação dos operários tabaqueiros era definida por um homem que foi um verdadeiro apóstolo — Costa Goodolfim. Escrevia este incansável pugnador do movimento mutualista, referindo-se a esses desprotegidos obreiros:

«A classe dos operários dos tabacos é de todas, assim como a dos operários das minas, a mais desgraçada. Os salários são pequeníssimos, a matéria em que trabalham danifica-lhes horrorosamente a saúde. Contemple-se a cara desses miseros e ver-se-á a sombra pálida da morte debuxada nas suas faces».

Chegámos assim ao limiar do ano de 1879 e parecemos o momento oportuno para fazer um balanço à situação moral e material que nesse maldadado ano usufruíam os tabaqueiros em algumas fábricas:

Multas sem justificação, ou por qualquer fútil pretexto. Criaram-se as maiores dificuldades à admissão de homens, preferindo-se as mulheres e as crianças. Falta de dinheiro nas férias. Despedimento sem motivo. Falta de higiene na quasi totalidade das oficinas. Limpeza obrigatória sem remuneração. Má qualidade de rancho. Emprêgo de castigos corporais aos aprendizes, utilizando-se numa fábrica uma palmatória para esse efeito.

As refeições eram tomadas numa das fábricas num corredor que servia de ponte que tinha 10 metros de comprimento por 1 de largo, onde não existiam quaisquer bancos para colocar a comida ou se sentarem. Por baixo dessa ponte encontravam-se os depósitos onde se procedia à mistura de tabaco, andando sempre no ar nuvens de pó, que, envolvendo-se na comida, lhes deteriorava a saúde.

Os homens eram apalpadados com os sapatos, o chapéu e o lenço na mão. O facto de estarem, depois de um dia de febril actividade, sobre o lajedo ocasionava-lhes graves doenças. A visita às mulheres, a que só devia assistir a apalpadeira, era feita, em algumas fábricas, na presença de homens, alguns dos quais eram amigos dos directores, e o abuso chegava ao ponto de se dizerem graças pesadas. Não se respeitava o pudor da donzela nem a virtude da mulher casada.

Vejamos agora a sua situação material: como o estabelecimento das fábricas não obedecia ao mínimo critério, era abriam admitindo inúmeros operários, ora fechavam ou laboravam em enormes dificuldades, estabelecendo graves crises de trabalho.

A maior, a mais grave, foi a de Abril de 1879, que durou largos meses e que motivou terem que abrir-se subscrições nos jornais para evitar actos de desespero, o que não impediu que muitos tabaqueiros tivessem que estender a mão à caridade!

Num comício que ficou célebre, levado a efeito no Teatro Príncipe Real, foi pedida ao Governo a liberdade de fabrico com mais latitude e a abolição do depósito de 1 conto de réis que a lei exigia. Solução essa que de maneira alguma poderia solucionar definitivamente a grave crise.

O Governo, a quem foi solicitado auxilio pecuniário, declarou pela boca do Ministro do Reino não ter *vintém* (textual), embora dias depois desse, por interesse eleitoral, 19 contos para conserto de igrejas! A Câmara Municipal durante essa dolorosa conjuntura concedeu 250:000 réis por semana, durante dois meses. A Rainha D. Maria Pia concedeu a esmola de 13200 réis a 680 operários tabaqueiros e o Visconde de Valmor, proprietário de uma fábrica onde os escravos brancos mais eram explorados, concedeu 180\$000 réis.

Durante mais de 5 meses os operários cigarreiros que trabalhavam na fábrica de Santa Justa recebiam a insignificante quantia de 180 a 200 réis nos dias úteis. Na oficina de onças da mesma fábrica os operários trabalhavam somente 12 a 14 horas por semana. Na fábrica Lusitana algumas oficinas foram encerradas. Na Regalia, na oficina de charutos, ganhavam, durante esse angustioso período, os homens 640 réis e as mulheres 480 réis. Na fábrica de Xabregas, durante os meses de Abril, Maio e Junho desse ano, tiveram as operárias por semana 260 réis, sendo obrigadas, embora não tivessem nada que fazer, a conservar-se ali durante todo o dia. E, para finalizar este quadro sugestivo, diremos que na fábrica Luso-Britânica a maior parte das semanas a média atingida não ia além de 1\$140 réis. Como se vê, o suficiente para sustentar uma família!

(1) Mais tarde, entre outras fundaram-se as seguintes: União, La Peninsular, Esperança, A Nacional, Nova Fábrica de Estaqueiros e Vasco da Gama.

Foi depois de todas estas provações que um dia, em plena oficina, um modesto operário, dos que menos se fazia notar, no auge da discussão, no intervalo do curto espaço do almoço, afirmou: «Soubesse eu escrever que não estava com demoras. Já há muito que tínhamos um jornal; bem ou mal o que lá se disser é o que é a verdade. Amanhã reúne a nossa Associação e hei-de propor que se publique um periódico que nos defenda a todos e mesmo aos nossos companheiros de outras classes».

De facto, no dia seguinte, Custódio Gomes propunha na reunião da Associação de Socorros Mútuos União Fraternal dos Operários dos Tabacos que se fundasse um jornal, que seria o porta-voz das justas reivindicações da sua classe.

Depois de uma série de reuniões preparatórias, assentou-se definitivamente na publicação de um semanário, que teria por título *A Voz do Operário* e que seria vendido ao público ao preço de 10 réis.

Para redactores foram nomeados Custódio Braz Pacheco — a figura mais representativa e o orientador mais inteligente da classe tabaqueira — Júlio Maria da Costa, Joaquim Augusto Dias, Pedro José de Carvalho e José Bento de Oliveira. A administração foi atribuída a Agostinho Alves de Sousa, Eusébio Luiz de Paula e João António Alves.

A redacção e administração do novo jornal instalaram-se na sede da Associação dos Manipuladores de Tabaco, no Beco do Fróis n.º 3, 1.º, associação que ficaria sendo a proprietária do jornal e a quem toda a correspondência devia ser dirigida.

Finalmente em 11 de Outubro de 1879 publicava-se o primeiro número de *A Voz do Operário*, que ostentava o sub-título de órgão dos manipuladores de tabaco.



É este facto de rara importância na vida do operariado português e a fundação da Sociedade, ocorrida mais tarde, na mesma humilde casa — num recanto sombrio da velha Lisboa, no Beco de Fróis, ao antigo Largo do Menino de Deus, — em 13 de Fevereiro de 1883, que nesta data festivamente se comemora na sede dessa Grande Seara de Luz que é hoje a Sociedade de Instrução e Beneficência *A Voz do Operário*.

Lisboa, Fevereiro de 1935.

RAÚL ESTEVES DOS SANTOS.

O rápido aperfeiçoamento técnico das grandes descobertas científicas

Tem sido notável a velocidade atingida no aperfeiçoamento técnico das grandes descobertas científicas. E essa velocidade de ano para ano atinge tais proporções que será difícil, senão impossível, prever se a humanidade, de descoberta em descoberta, caminha vertiginosamente para a felicidade se para o suicídio, visto a grande maioria dessas descobertas e desses aperfeiçoamentos tenderem a suprimir grande número de actividades.

Entre o primeiro navio a vapor de Gonffroy d'Abbas e o paquete «Normandie» distam 158 anos; 106 anos entre a primeira locomotiva de Stephenson e a «Supermountain» 1934; 47 anos entre o primeiro automóvel munido de motor de explosão e o automóvel aerodinâmico de 1934; e, enfim, 26 anos entre o primeiro avião que efectuou uma viagem de cidade a cidade (circuito Châlons-Reims, de Farman em Outubro de 1908) e o trimotor d'Air France.

Os progressos técnicos na parte referente a velocidade afirmam-se pela seguinte forma:

Em 1908, Blériot realiza a travessia da Mancha à velocidade horária de 50 quilómetros; em 1934 os aviões d'Air France cobrem o percurso Paris-Londres à velocidade média de 250 quilómetros à hora; há 20 anos o máximo de velocidade realizável em avião era de 130 quilómetros à hora e presentemente é de 710 quilómetros à hora.

Por seu turno o progresso técnico trouxe simultaneamente uma quasi absoluta segurança, que se demonstra pelos números seguintes referentes às linhas aéreas francesas:

Em 1921 um acidente grave por 250.000 quilómetros percorridos.

Em 1930 um acidente grave por 910.000 quilómetros percorridos.

Em 1932 um acidente grave por 2.290.000 quilómetros percorridos.

A abundância de engenheiros e técnicos em França

Mr. Raul Dautry, director geral dos Caminhos de Ferro do Estado, fez uma conferência, no decorrer da qual estudou um dos problemas que, na hora presente, mais preocupam a opinião, ou seja o da sorte dos 50.000 engenheiros e técnicos franceses, dos quais dependem, não somente as possibilidades industriais da França, mas também a independência económica desse país.

Mr. Dautry, ao preconizar o regresso à qualidade, disse o seguinte:

«Devemos restaurar, também, não tanto o espírito de invenção, que no fundo é uma qualidade inata da raça, como o espírito de pesquisa metódica, que requiere o espírito de colaboração, visto que precisa de um esforço considerável, geralmente acima dos recursos e possibilidades duma empresa isolada.

É preciso, portanto, criar para cada corporação centros de estudo e de informação, suprimindo, sem piedade, as invejas infecundas que os esterilizariam. Assim, dar-se-á trabalho a um grande número de engenheiros, escolhidos entre os mais dotados de imaginação criadora e que devolverão à indústria francesa cem vezes mais do que aquilo que dela receberam, tanto pelos novos meios com que eles irão beneficiar a indústria, como pelos aperfeiçoamentos que eles irão proporcionar aos meios já adoptados».

É este um problema que no nosso País tem que necessariamente ser encarado, não só na parte que diz respeito a engenheiros e técnicos, como a outros cursos superiores, cuja abundância deve ser motivo para sérias preocupações.

Em 1933 um acidente grave por 9.940.000 quilómetros percorridos.

Os aperfeiçoamentos realizados ao longo dos últimos 15 anos permitiram reduzir o peso dos motores de avião de 1.500 gramas a 500 gramas por cavalo. Ao mesmo tempo a sua potência passou de 500 a 1.000 cavalos,

CAMINHOS DE FERRO

AUTOMOTORAS

IEM-SE dito e redito que nestes conturbados tempos de crise económica os problemas económicos devem sobrelevar todos os outros. Mas quando se trata de aplicar novas soluções em organismos capazes de influir poderosamente na economia mundial—cuja reconstituição se procura levar a cabo o mais urgentemente possível—com espanto se verifica que os ensinamentos da contabilidade e estatística são deliberadamente postos de parte.

Já no nosso último artigo dissemos que um vento de insânia sopra agora intensamente nas regiões ferroviárias e só se pensa em atingir elevadíssimas velocidades para manter o «prestígio» dos caminhos de ferro e competir com o automóvel.

Estuda-se a aplicação das automotoras e chega-se à conclusão de que oferecem excelente serviço, que são rápidas e elegantes, que as receitas aumentam e melhora o serviço oferecido aos passageiros. Mas sobre os resultados económicos e financeiros pouco se diz.

Trazem as automotoras de passageiros receitas **líquidas** capazes de justificar plenamente o seu emprêgo?

Silêncio.

¿ Há elementos fornecidos pela contabilidade e estatística durante um período suficientemente longo para fundamentar a imobilização de milhares e milhares de contos em organismos combalidos que não cessam de solicitar o auxílio do Tesouro Público?

Silêncio.

Pois gravíssimas responsabilidades impendem sobre os que se deixam embalar apenas por resultados técnicos sedutores e desprezam as lições da contabilidade e estatística, que devem ser para os dirigentes dos caminhos de ferro e para os poderes públicos como a partitura para o maestro.

De nada serve melhorar os serviços de passageiros e aumentar as receitas **brutas** se tais serviços só prejuízos trouxerem.

¿ Está suficientemente provado, contra a opinião de engenheiros tão autorizados como J. Nadal, que os serviços de passageiros dão lucros?

Não.

Quando se trata apenas do capital dos accionistas e obrigacionistas, semelhante maneira de proceder pode ainda desculpar-se. *Charbonnier est maître chez lui.*

Mas quando, para aplicar essas moderníssimas soluções, se solicita o auxílio do Estado o caso é muito mais grave.

Se se tivesse procedido com ponderação no caso da Companhia do Norte, como tantas vezes nestas colunas preconizámos com suficiente antecipação, não teria agora o Tesouro Público de suportar tão avultados prejuízos.

Em assunto de tanta magnitude, e tratando-se de organismos tão vetustos e tão debilitados, a maior prudência é o rigor.

Em nossa opinião—como no caso do Norte *vox clamantis in deserto*, o que nada nos desconcerta—o problema deve ser pôsto de maneira inteiramente diversa.

As linhas de pequeno tráfego de passageiros jamais poderão tornar-se produtivas substituindo os actuais combóios por automotoras. É uma perigosa ilusão de quem não atende aos ensinamentos da contabilidade e da estatística.

As economias reais da exploração serão absorvidas parcialmente—quando não totalmente—pelo juro e amortização do capital imobilizado nas automotoras.

E, como essas linhas já dão grandes prejuízos, não há a menor esperança de as tornar renumeradoras.

Em tais circunstâncias só há um recurso: **suprimir completamente o serviço de passageiros e entregá-lo às estradas**, como já avisadamente fizeram algumas rês francesas administradas pelas mais altas competências em assuntos ferroviários.

O caso é diverso se se trata de longos percursos nas grandes linhas, que tem de manter-se com **prejuízo** ou com **lucro** por se tratar de serviços sem os quais o público não pode passar.

Exemplo: Os rápidos Pôrto-Lisboa podem talvez ser substituídos com vantagem por automotoras. Todavia, mesmo nesse caso, a questão do juro e amortização do capital tem de ser tomada em séria consideração.

Supor que as linhas de insignificante tráfego podem tornar-se produtivas pelo emprêgo de automotoras é erro grosseiro.

Estas só podem trazer economias importantes no serviço do material e tracção. Nos restantes serviços são insignificantes. Ora, as despesas da Divisão do Material e Tracção variam de 30% a 40% das despesas totais de exploração. Pretender em tais condições que as automotoras podem trazer sensível melhoria à afilitiva situação dos caminhos de ferro é perigosa ilusão só admissível em principiantes ou nos que se encontram completamente obcecados pela necessidade de manter o «prestígio» dos caminhos de ferro seja como fôr e custe o que custar.

Mas, acima de uns e outros devem pairar, com toda a calma e imparcialidade e compulsando os números fornecidos pela estatística e pela contabilidade, aqueles a quem incumbe a pesada responsabilidade do dinheiro dos contribuintes, que não pode nem deve estar à mercê de ilusões ou obcecações.

E, para terminar, mesmo com risco iminente de nos tornarmos enfadonhos, repetiremos bem alto: no assunto que nos ocupa os resultados técnicos pouco podem influir nos resultados económicos e financeiros. Só um estudo profundo dos dados estatísticos pode guiar os que pretendem embrenhar-se nas novas soluções tecnicamente sedutoras, mas pouco suceptíveis de serem iustificadas economicamente.

AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
Engenheiro Civil (A. P. P.)

TARIFAS DE MERCADORIAS

Pelo Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

LEMOS nos jornais diários a notícia de se ter realizado no Ministério das Obras Públicas uma importante conferência por causa das minas de Aljustrel. Chegando-se nessa conferência à conclusão de que se as tarifas ferroviárias fossem reduzidas as referidas minas poderiam dar maior impulso à sua exploração e, possivelmente, serem readmitidos 800 operários.

Semelhante conclusão plenamente confirma tudo quanto temos dito nestas colunas sobre os serviços de mercadorias. O abaixamento das tarifas P. V. é de capital importância para a economia da nação. É o problema para que tem de voltar-se sem demora as atenções dos dirigentes das empresas ferroviárias e dos poderes públicos a bem do país e a bem das próprias empresas.

Todos os outros assuntos, como automotoras, electrificação, transportes suburbanos, transportes de turismo, são secundários em face desse magno problema.

Urge reorganizar por completo a exploração dos caminhos de ferro cujos métodos datam já de meio século.

Todos os transportes que dão prejuízo e podem ser con-

fiados às estradas devem sê-lo sem demora. Os transportes de mercadorias devem ser tornados muito mais económicos e as tarifas abaixadas, **não continuando estas a suportar os prejuízos dos transportes de passageiros. revoltante heresia económica.**

Já nestas colunas mostramos que os transportes suburbanos devem trazer à C. P. em prejuízo que anda à roda de 20.000 contos por ano.

Quem paga esses prejuízos? As mercadorias. Por isso as minas de Aljustrel não podem expedir os seus productos.

Se, de facto, o abaixamento de tarifas de mercadorias pode trazer a intensificação dos serviços das minas de Aljustrel e trabalho a 800 operários é inútil encarecer a necessidade desse abaixamento, **como há anos vimos proclamando nas colunas desta Revista.**

Mas não é só neste caso que a necessidade se manifesta. Há muitos outros. Logo que tenhamos reunido os elementos necessários e suficientes aqui publicaremos a lista das indústrias susceptíveis de serem desenvolvidas em Portugal por abaixamento de tarifas.

CRISES E TROCAS

TRINTA milhões de desempregados, 50% de depreciação no valor das matérias primas e 65% de redução no comércio mundial, eis os resultados da crise económica ao dealbar ao ano de 1935.

Gravíssima situação a que urge remediar. 'A ingrata tarefa de reanimar o comércio mundial, valorizar as matérias primas e reduzir o exército dos infelizes desempregados se chamou «reconstituição económica mundial», nome um tanto pretencioso. Nada importa para o caso. Vejamos por que meios se pretende atingir esses objectivos.

Quando no organismo humano, por senibilidade ou fortuitas causas, a circulação entra de dificultar-se e enlanguescer, o médico procura sem demora reanima-la. Por adequada terapêutica actua sobre os vasos onde circula o sangue, sobre o coração que o impulsiona e sobre o estado geral. Em regra, alguns resultados obtém e o doente, quando não alcança a cura, logra pelo menos, melhorar.

No mundo, cuja abalada economia se pretende restaurar, as cousas passam-se por forma bem diversa.

'A medida que vai envelhecendo a circulação torna-se cada vez mais activa. Na verdade em nenhum outro ramo da actividade se fizeram sentir mais poderosamente os efeitos do progresso da ciência e da técnica, do que no de transportes. Rápidos e cómodos expressos internacionais e longos e pesados comboios de mercadorias, reduzindo ao mínimo o custo unitário dos transportes; velozes e luxuosos transatlânticos e imensos «cargos»; ultra-rápidos aviões e gigantescos dirigíveis; auto-carros e camiões em profusão e um formigueiro de automóveis, tudo concorre para tornar a circulação através do globo extremamente activa.

De tão grandes facilidades nos transportes dos homens

e das mercadorias deveria resultar logicamente, um considerável acrescimo do comércio mundial capaz de contrabalançar, parcialmente, pelo menos, os perniciosos efeitos da crise económica consequente à Grande Guerra.

Mas uma assoladora vaga de nacionalismo económico por todo o mundo se espalhou. E os que presidem aos destinos dos povos, ao invés dos médicos quando a circulação enfraquece no organismo humano, resolveram dificultá-la por todas as formas. E surgiram então as elevadíssimas barreiras alfandegárias, os odiosos contingentes, os certificados de origem, os certificados de sanidade, os *permis* de exportação, os diferenciais de bandeira, etc, etc.

E todas estas medidas, de concerto, tão bem actuaram que o comércio mundial está reduzido a um terço apenas do seu total, há quatro ou cinco anos!

A «exportação» foi glorificada e a «importação» execrada.

Todos querem «exportar» e ninguém quer «importar». Mas «exportar» é «trocar». Se ninguém quer «importar», ninguém poderá «exportar» conclusão, à La Palice.

Todas as nações desejam, sem dúvida, restaurar a sua economia. Mas as medidas para tal conseguir impedem as outras nações de atingir o mesmo objectivo.

Todavia a reconstituição económica mundial importa a reconstituição da economia de todas as nações em que se divide o globo. Logo, pelos meios ao presente de regra nunca se poderá obter a almejada reconstituição.

AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
Engenheiro Civil

Algumas considerações sobre a necessidade de novas directrizes e meios de acção na política agrícola e florestal do Império e em especial na colónia de Moçambique

Por PEDRO A. FRAGOSO VIANA

ANÁLISE da situação agrícola e florestal das colónias, e em especial da de Moçambique, leva-me a afirmar que é absolutamente necessário que novas directrizes, tendendo ao racional ordenamento da produção, sejam dadas à política agrícola e florestal actualmente seguida, a respeito de colónias, não só pelos organismos que já intervêm nessa política como também por aqueles que devem vir a fazê-lo, dando-se-lhes conseqüentemente características e meios de acção não supérfluos, mas necessários ao bom êxito dessa finalidade. De facto, dessa análise conclue:

1.º A maior parte da produção agrícola e florestal da colónia encontra-se desintegrada de qualquer orientação que vise ao justo equilíbrio da produção e necessidades nacionais, metrópole, ilhas adjacentes e colónias.

Exceptuando o açúcar, para o qual é fixada a produção que deve caber às diferentes partes do Império, não me recorro que para mais nenhum produto se siga idêntico critério.

2.º Orientação semelhante à indicada no número antecedente para o açúcar, aplicada a toda a produção agrícola e florestal, seria o primeiro passo, aliado ao estudo de que poderíamos colocar nos mercados externos, para a determinação do que cada uma das partes da Nação poderia produzir. No caso da colónia de Moçambique, por exemplo, isso serviria para estabelecer, postas em equação, as vantagens e as desvantagens, a área a dedicar a uma determinada cultura e a cultivar por colonos ou por indígenas ou a cota de uns e outros no caso de se entender que ambos a ela se devem dedicar, etc.

A colonização seria então orientada racionalmente e poderia portanto marchar a passos mais firmes.

3.º A ocupação agrícola e florestal da colónia de Moçambique, por exemplo, é escassíssima. Algumas das suas zonas de capital importância, por estarem naturalmente indicadas para a colonização europeia, devido à sua altitude, situação junto a fronteiras, etc., e outras, como no sul da colónia, onde é necessário criar actividade própria para nos livrarmos da intolerável tutela económica da União Sul-Africana, mormente do Transvaal, e ainda por outros motivos sobejamente conhecidos, impõem rápida actuação, visando o aumento dessa ocupação (a). A comparação das prováveis zonas propícias à colonização agrícola, principalmente europeia, com a percentagem das terras agricultadas quer por indígenas quer por não indígenas em relação às da área total das circunscrições, a densidade da população e o número de europeus portugueses que habitavam cada uma das divisões administrativas citadas, em Maio de 1928 (data do último censo), mostra claramente que as zonas onde há mais agricultura são exactamente aquelas onde o número de portugueses europeus é maior (b). No distrito de Niassa o maior número de portugueses europeus existentes numa circunscrição era de 10. A percentagem da área cultivada por não indígenas não chegava a ultrapassar

nas duas únicas circunscrições em que eles se dedicavam à cultura da terra os 0,1%. No distrito de Quelimane e nas zonas mais propícias à colonização europeia o número total de portugueses europeus era de 180 aproximadamente; em nenhuma das circunscrições incluídas nessas zonas a percentagem a que já aludimos acusava também mais de 1%. No distrito de Tete somente o concelho do mesmo nome tinha mais de 36 europeus, e era a única divisão administrativa onde a percentagem da área cultivada por não indígenas se aproximava dos 2%, não atingindo mais de 0,1% em nenhuma das outras 3 únicas divisões administrativas em que havia em 1929/1930 agricultura exercida por não indígenas. Não querendo fatigar muito mais, eu direi contudo, ainda, que em nenhuma das circunscrições em que era nula a actividade dos não indígenas o número de portugueses europeus atingia 40. Nas 15 circunscrições da colónia em que tal sucedia as densidades da população em 1930 eram de aproximadamente as seguintes:

Em 3	de	0,1	a	1 habitante	por km ²
» 5	»	1,1	»	2 habitantes	» »
» 3	»	2,1	»	3 »	» »
» 1	»	3,1	»	4 »	» »
» 2	»	7,6	»	10 »	» »
» 1	»	25,1	»	30 »	» »

As Zonas altas de Africa estão continuamente sendo alvo das atenções dos países que neste continente se desejam expandir, devido ao convencimento que há das suas boas condições para a colonização europeia. Elas são por isso muito invejadas (c).

4.º As organizações de estudo e fomento da produção estão deficientemente apetrechadas na sua maioria, quer em pessoal quer em material, instalações e meios financeiros, e a sua acção é isolada e desconexa. Ainda há pouco o director dos serviços agrícolas da colónia dizia: «É indispensável que o Governo Central organize um plano geral de fomento das suas colónias. Para êxito desse plano e mesmo para recolha dos elementos indispensáveis para a sua elaboração é urgente e indispensável a organização dos seus serviços técnicos e, em especial, dos agrícolas. Por seu lado o chefe da Repartição de Florestas dos mesmos serviços assevera: «É essencial organizarem-se os serviços florestais».

Como consequência deste estado de cousas e *reconhecimento sistemático* da colónia, como é fácil de deduzir, está por fazer sob o ponto de vista agrícola e florestal. Tem havido trabalhos é certo, iniciais uns, esporádicos e circunscritos só a determinadas regiões outros.

Ter um bom plano económico não basta: é necessário contar com organismos executores adequados e que aos mesmos se dêem os meios necessários para o porem em prática. Mesmo para elaborar um plano que se possa considerar bom há necessidade de fazer estudos e experiências. Um estado maior antes de dar a ordem de ataque já procurou conhecer o mais possível o que lhe está na frente e o raio de acção dos seus elementos de destruição. E a agricultura, como a guerra, são hoje duas

artes que requerem o concurso cada vez maior da ciência para aumentarem a eficácia dos seus agentes de produção num caso de morte e noutro de vida.

Outra consequência ainda é o desordenamento da produção.

5.º A subordinação dos serviços florestais aos agrícolas não tem razão de ser, como não tinha a dos serviços veterinários, de há muito separados na colónia de Moçambique. É pois necessário dar autonomia aos serviços florestais e meios de acção próprios. Um aumento da fiscalização que então se poderia exercer por estes serviços, relativa à exploração de produtos florestais, compensaria imediatamente, com lucro para o Tesouro, as despesas que viessem a fazer-se com pessoal e material. Os trabalhos de rearborização, desde que sejam efectuados com as regras económicas que a técnica florestal hoje permite, compensarão, mais devagar, pois que é essa a sua característica, — directa e indirectamente — o capital que se vá utilizando.

Se é necessário invocar quem com mais autoridade que eu indique a conveniência da separação que advogo, eis alguns testemunhos: disse algures o engenheiro agrônomo Gomes e Sousa, a cargo de quem tem estado o serviço botânico: «Segundo este estudo, os serviços agrícolas serão separados dos serviços florestais, o que não quer dizer que não tenham de colaborar intimamente para o desenvolvimento agrícola e florestal da colónia, devendo mesmo fazê-lo com maior intensidade do que se estivessem juntos, visto a sua liberdade de acção e o seu aperfeiçoamento serem mais elevados. A separação dos dois serviços é condição essencial para o progresso de ambos».

O engenheiro agrônomo silvicultor Alfaro Cardoso, actual chefe dos serviços florestais, escreveu a propósito deste assunto e referindo-se ao exemplo que nos é dado pela metrópole: «... os serviços florestais estão ali organizados, constituindo uma entidade própria — como em todo o mundo — com autonomia financeira dada pela lei de 24 de Dezembro de 1901...».

Há que constatar, pois, a necessidade de novas directrizes e meios de acção visando a:

Preparar as organizações de estudo e fomento da produção agrícola e florestal colonial;

Fazer o reconhecimento sistemático das colónias por forma a verificarem-se quais as suas possibilidades agrícolas e florestais;

Analisar os resultados desse reconhecimento, determinando, depois de subordinados ao interesse económico da Nação, qual a cota da produção com que cada uma das suas partes deve contribuir para a satisfação das necessidades nacionais e externas;

Melhorar e defender cada vez mais a produção por forma a competir nos mercados externos e internos com produtos similares, não só quanto ao seu valor intrínseco, como também quanto à sua apresentação, etc.

Lourenço Marques, Novembro de 1934.

PEDRO A. FRAGOSO VIANA

(a) Sobre este assunto diz o Dr. Eduardo Saldanha, no seu livro *A Questão Nacional*, o seguinte entre outras cousas:

«Das ambições inglesas e sul-africanas sobre Lourenço Marques me ocupei desenvolvidamente no livro *Moçambique perante Senebra*. A cobiça não respeita apenas ao pórtico para testa do caminho de ferro para o interior: tem recaído sobre os férteis vales formados ao longo dos rios. A este respeito é conhecido o teste-

munho de *Erskine*, mas não é o único. Em 13 de Maio de 1873 lia-se no artigo editorial do jornal *The Diamond News*, de *Griqualand West*:

«Devemos depressa segurar a chave que nos entregará a posse de imensos territórios do sul da África e no futuro o domínio perpétuo de toda a África. É óbvio que a compra de Lourenço Marques pela Inglaterra seria a mais lucrativa das compras... As terras em volta de Lourenço Marques são, a todos os respeito, as mais ricas do mundo. Elas são a Canaan, a terra da promessa africana».

Em 10 de Junho acrescentava o mesmo jornal:

«Os imensos territórios do interior, dos quais a saída natural é Lourenço Marques, são do mesmo modo extraordinariamente férteis. Milhões de geiras de terra estão aí à espera do arado; milhões mais oferecem as mais ricas e frescas pastagens do mundo. Estes territórios, além da riqueza mineira, podem sustentar uma população cinquenta vezes maior do que a da Grã-Bretanha».

Portugal, outrora dominador dos mares, está mergulhado numa prematura decrepitude, pósto que, possuindo colónias susceptíveis do maior desenvolvimento, não tira delas proveito, além do que é suficiente para pagar os miseráveis salários a uns poucos de aventureiros com títulos sonoros, que se servem dos cargos para arranjar algum dinheiro dos negociantes de escravos, algumas vezes fazendo eles próprios o tráfico por sua conta. Não é necessário grande perspicácia para ver que as possessões de Portugal no sul da África lhe não servem de nada e que nós temos só a exprimir o nosso desejo para obter territórios que nas nossas mãos devem deixar na sombra Ophir e Golconda.

Por outro lado, ao sul do Limpopo não tem a África Inglesa abundância de terras férteis e menos ainda possibilidade económica de irrigar grande parte delas. Isso mostrei no livro *O Sul do Save* (489-491, XIII-XIV); sir Abe Bailey, que é o maior proprietário ao sul do Equador, falando em Queenstown, em meados de 1927, num banquete organizado pela *Associação de Agricultura*, isso confessou nestes termos: «Pondo de lado os minerais, o país é pobre»; e o reverendo J. P. Joost, já depois disso falecido em Ventersdorp, com 85 anos de idade, em 1881, em carta dirigida ao presidente da República do Transvaal, dizia: «A África do Sul é pobre e está dividida».

Numa conferência perante o *Leeds Luncheon Club*, em Outubro de 1928, disse o Dr. A. S. Ruston que de 200 milhões de acres na União 68% estavam nas mãos dos agricultores, mas só 5% estavam sob cultura. A explicação deu-a o professor Grosskopf em 26 de Julho de 1929, numa conferência perante a secção agrícola da *British Association*, em Cap-Town, dizendo que, de 200 milhões de morgen que existem na União, apenas 2 por cento, no máximo, têm possibilidades de irrigação.

Até ao presente a população sul-africana tem andado atraída para as minas e para a pastorícia; mas quando as minas ricas estiverem exausta — e isso não demora muito — especialmente se o gado bovino continuar sem colocação nos mercados externos e a lá continuar em baixo preço, a procura de terras férteis e facilmente irrigáveis será cada vez maior e não haverá forças capazes de preservar dos sul-africanos as que, ao sul do Save, os portugueses não tiveram ocupado convenientemente.

(b) Hoje o número de europeus portugueses deve ser maior em quasi todas as circunscrições a que me vou referir e alguns até, como no distrito do Niassa, é incontestavelmente muito maior, devido à passagem dos territórios dessa Companhia em 1928 para a administração directa do Estado. Pena é que eu não possa dizer o mesmo da ocupação agrícola. Os europeus que constituem o excesso da população das circunscrições visadas, mormente no Niassa, são principalmente funcionários.

(c) Ainda há pouco Vítor Falcão, num seu artigo escrito no «Notícias» de Lourenço Marques, dizia o seguinte:

«Não nos esqueçamos, sobretudo, do retumbante plano mussoliniano de constituição de um directório europeu, que tanto sobressaltou a Bélgica e Portugal em Março do ano findo, porque, se ele tivesse sido pósto em prática, fatal seria a partilha, «para garantia da paz europeia», de alguns dos territórios ultramarinos pertencentes às pequenas nações coloniais. O chefe do Governo italiano negou então, em virtude de uma reclamação diplomática do Governo português e dos protestos veementes da imprensa belga, que tais fossem os seus propósitos. Mas a verdade é que a campanha a favor da expansão italiana em África tem sido feita pelos jornais fascistas com uma tal clareza e uma tal persistência que é futilidade desmentir que ela seja de inspiração oficial. Assim, por exemplo, em Maio de 1932, a revista «Oltremare», órgão do Ministério italiano das Colónias, inseriu um artigo, de resto muito documentado e hábilmente redigido, em que o problema é apresentado com uma limpidez (concedamos-lhe este nome) verdadeiramente desconcertante. Por maiores que sejam a nossa cortesia e o nosso desejo de acreditar na «soleníssima negativa do Mussolini, não há maneira de nos convencermos, lendo o referido artigo, de que a Itália não pensa em aumentar, no continente africano, o seu domínio colonial, e isto, é claro, com menosprezo dos direitos imprescritíveis dos países coloniais mais fracos».

Resumamos, porém, o artigo edificante da revista italiana. Excluindo a zona temperada da África já muito povoada (a baixa África, que ela considera incapaz de diminuir a pressão demográfica italiana), «Oltremare» é de parecer que só as vastas regiões que se encontram em altitudes de 1:500 metros, isto é, a chamada alta África (Uganda, Kenya, Tanganyika, Moçambique, Rodésia, Catanga, Angola) são susceptíveis de absorver uma emigração europeia importante, semelhante àquela que noutras épocas se dirigiu para a África do Sul e para a Austrália. Essas regiões africanas são as últimas que oferecem excelentes condições para o povoamento europeu em grande escala, porque são férteis e porque a população indígena é escassa. E «Oltremare», que diz isto, exemplifica: no Tanganyika a densidade de população é de 4 habitantes por quilómetro quadrado; no Kenya, de 5;

(Continua na página 30)

AVIAÇÃO

Ligação aérea diária entre Madrid e Paris

No próximo dia 15 de Maio será definitivamente inaugurada a nova linha aérea Madrid-Paris com um magnífico serviço de aviões Dornier que podem fazer uma velocidade comercial de 300 km.

Cada aparelho, além da respectiva tripulação, pode transportar nas melhores condições de segurança e comodidade 14 passageiros. A viagem entre as duas capitais que pelo caminho de ferro é de 24 horas, passará a ser feita apenas em 4 horas o que vem melhorar consideravelmente o intercâmbio comercial entre os dois países.

Os aviões partirão diariamente de Madrid às 7 e 30 da manhã e chegarão a Paris às 11 e 40. Regressando de Paris às 15 e 40 chegam a Madrid às 18 e 50. Estando prevista para de futuro uma paragem em Pamplona.

Os passageiros idos de Madrid podem chegar no mesmo dia a Londres, Berlim, Amesterdão, Berne e Varsóvia.

A nova linha aérea será explorada pela Companhia Espanhola de Malas Postais Aéreas e destina-se ao transporte de passageiros e correspondência.

Infelizmente o nosso País parece não ter tráfego necessário para manter com regularidade uma carreira aérea entre Lisboa e a capital espanhola, que tivesse ligação com a linha que agora se anuncia, que muito viria encurtar o percurso entre Lisboa e algumas das principais capitais do mundo.

O desenvolvimento do tráfego postal aéreo

O resultado das estatísticas referentes ao transporte do correio pelas linhas de aviação comercial francesas e dos outros países nos últimos anos é o seguinte:

1930	76,658	quilogramas
1931	80,588	«
1932	86,312	»
1933	103,816	»

O que corresponde a um aumento de 5^o/o em 1931, de 6^o/o em 1932 e 16^o/o em 1933.

Esta constatação tem particular interesses e tivermos em consideração que a crise económica determinou nos mesmos anos uma diminuição no tráfego postal ordinário. Parece pois que o público começa a dar preferência pela sua rapidez, ao correio aéreo.

Os progressos da aviação francesa

A França continua a colocar-se na vanguarda dos países que melhor aviação comercial possuem. A construção do hidro-avião «Tenente Paris» pode considerar-se como um dos seus maiores triunfos, não só pelas suas enormes dimensões como pelo conforto de que é dotado.

O aparelho é todo metálico e de tipo *Latecoère*, tendo 31 metros de comprimento e 50 metros de asa, podendo transportar 70 passageiros. Quando carregado com passageiros, bagagens, combustível e tripulantes, o peso total será de 31 e meia toneladas. Pode voar 4500 quilómetros sem escala e os seus 6 motores Hispano-Suiza desenvolvem 5:000 cavalos de força.

O «Tenente Paris» destina-se ao transporte de correio e

passageiros entre Marselha e Argélia. Outros serão construídos para o serviço do Atlântico, Sul ou Norte. As suas magníficas instalações para passageiros constam de 12 *cabines* de luxo com duas camas, guarda-roupa e lavabos, e 10 de 1.^a classe e lugar para 42 de 2.^a classe entre o tombadilho superior e inferior. Tem ainda *bar*, cozinha e compartimento para bagagens. Para se reduzir o perigo de incêndios os tanques de gasolina são nos flutuadores, que podem conter 24:000 litros.

Aviação em Moçambique

Moçambique acaba de adquirir mais um novo avião civil, que foi crismado com o nome de «Gaza IV».

O avião, construído pela British Klemm Aircraft, de Inglaterra, é do modelo *Eagle* (águia), sendo o seu motor do tipo *Gipsi Six*; desenvolve 200 cavalos de força, accionando uma hélice metálica; atinge a velocidade máxima de 274 quilómetros e a média em cruzeiro de 238 quilómetros à hora, com um raio de acção de 960 quilómetros; tem 3 lugares na carlinga, sendo o trem de aterragens do tipo moderno e o primeiro na colónia «recolhível durante o voo, o que, além de beneficiar a velocidade, pois oferece menos resistência à deslocação do ar, torna o aparelho muito elegante, oferecendo simultaneamente muito conforto nas aterragens.

Além destes requisitos do aparelho, o «Gaza IV» está também apetrechado com toda a aparelhagem moderna usada em aviões daquela classe, incluindo os de utilização para voo nocturno.

E' este o quarto aparelho que o sr. Torre do Vale adquiriu desde que se fundou em Lourenço Marquê o Aero Club.

E' deveras honroso para Moçambique o desenvolvimento que ali está tendo a aviação para o que muito tem contribuído o sr. Torre do Vale.

Codos e Rossi não puderam terminar o seu voo à América do Sul

Os aviadores franceses Codos e Rossi que haviam levantado voo às 6 h. e 36 m. de 16 do corrente de Istres, no aparelho «Joseph Lebriz» para um *raid* directo Istres-Rio de Janeiro e, possivelmente, Istres-Buenos Aires foram forçados a aterrar na Cidade da Praia (Cabo Verde) no dia seguinte pelas 13 h. e 22 m.

No seu primeiro rádio os aviadores informavam que a 8.^o de latitude norte e a 27.^o de longitude oeste a temperatura anormal do óleo e a pressão os obrigavam a fazer meia volta convencidos da impossibilidade de atingir o seu objectivo.

O avião descolara do campo de Istres em 40 segundos, depois de ter feito um percurso de 1050 metros. Conduzia 6.400 litros de gasolina e 270 litros de óleo. O peso do avião é de 8,700 quilos.

Antes da partida os dois *ases* da aviação francesa fizeram aos jornalistas as seguintes declarações:

«O nosso aparelho já fez as suas provas e nas suas asas estão escritos alguns vãos importantes; dois deles pelo menos. O «record» do Mundo em circuito fechado — 10.601 quilómetros — em 87 horas e 35 minutos e o «record» de distância em linha recta Nova York-Rayak — 9.104 quiló-

metros — 56 horas e 30 minutos. O nosso aparelho efectuou já o vôo directo Paris-Nova York, em 38 horas e 20 minutos. Agora pretendemos realizar a primeira união postal entre a França e o Brasil e ver se conseguimos melhorar o nosso «record» Nova York-Rayak. Em razão do peso do nosso aparelho, não podemos pensar em subir demasiado alto e contornaremos a Espanha afim de evitar as suas altas montanhas e dirigir-nos-emos em seguida, sobre Tanger, Casablanca, ilhas de Cabo Verde, e daí em linha recta para Fernando Noronha, mas trataremos de ir o mais longe possível».

A situação dos Açores e das ilhas de Cabo Verde perante a grande navegação transatlântica

Com o sugestivo titulo de «Praia de S. Tiago escala de salvação pública», publicou o Sr. Christian Caters, no *Nouvelle Dépêche* de 21 do corrente um artigo referente à forçada *atterrissage* dos aviadores Codos e Rossi. São desse artigo os períodos que seguem:

«O terreno de aterragem da Praia permitiu aos dois aviadores salvar o magnífico aparelho que lhes fôra confiado e a sua própria vida, infinitamente mais preciosa.

«Todas as possessões dos portugueses, semeadas pelo Atlântico que foram os primeiros a explorar, de dia para dia assumem maior utilidade. Prova se agora que os Açores serão uma etapa na rota para a América do Norte e as ilhas de Cabo Verde outra etapa na rota da América do Sul, quando de um modo regular se organize o tráfego transatlântico de correio e passageiros.

O dirigível «Conde Zeppelin» percorreu até hoje um percurso igual a 25 vezes a volta ao mundo

Em 18 do corrente, uma curiosa estatística publicada em Berlim, mostra que o «Conde Zeppelin» completou, com a sua última viagem de regresso da América do Sul, um milhão de quilómetros, o que representa 25 vezes a volta ao mundo. É um «récord» absoluto. Desde a sua inauguração, em 11 de Outubro de 1928, o «Conde Zeppelin» fez 423 viagens, atravessou noventa vezes o Oceano. Transportou 27.700 pessoas, mais de 5.500.000 encomendas postais e mais de 42.000 quilos de carga — tudo sem o menor acidente e dentro dos horários prefixos. A medida que subiu o número de passageiros, diminuiu o custo das viagens. Em 1929, ainda uma viagem transoceânica custava 8.400 marcos; hoje, o preço de Friedrichshafen ao Rio é de 1.500 marcos, isto é, menos oitenta e cinco por cento.

O projectado vôo de Lisboa-Rio de Janeiro

Segundo as últimas notícias de Londres transmitidas pelas agências telegráficas, o monoplano em que os esposos Mollison tentaram realizar a corrida Londres-Melbourne e que foi vendido ao Estado português para os aviadores Costa Macedo e Carlos Bleck nêle tentarem, em princípios do próximo mês, o vôo directo Lisboa-Rio de Janeiro, em menos de 48 horas, deve no momento em que escrevemos estas linhas, ter já sido entregue àqueles dois ases da aviação portuguesa. O avião, sob a direcção dos aviadores portugueses, tem estado a receber várias alterações, a fim de poder ser empregado com êxito no «raid» a que foi destinado.

Foi tripulando este avião que os esposos Mollison, no recente «raid» Inglaterra-Austrália, realizaram o «record» de 12 horas e 40 minutos no percurso Inglaterra-Bagdad e o de 22 horas da Inglaterra à Índia.

Os aviadores, depois da posse do aparelho e de realizarem varios vôos de treino, efectuarão o vôo directo Hatfield-Lisboa.

Este avião que os esposos Mollison haviam crismado de «Bleck Magic» é considerado uma das melhores perfeições da aviação inglesa de 1934.

Até à data foram apenas contruidos três aparelhos deste tipo, todos destinados à corrida Inglaterra-Austrália, e foi tripulando um deles que Scott e Campbell ganharam aquela Maratona aérea, fazendo 12.000 milhas num total de 71 horas.

Tudo nele se encontra calculado para que possa resistir às correntes.

Encontra-se provido de rodas, que têm a faculdade de durante o vôo se recolherem, as quais se encontram revestidas de pneumáticos suficientemente resistentes para o avião poder aterrar a grandes velocidades.

Se as condições atmosféricas o permitirem é muito possível que a chegada a Lisboa seja feita antes mesmo desta Revista tomar contacto com o público.

Descida inesperada de um trimotor alemão no aeródromo de Alverca

Na madrugada do dia 11 do corrente aterrou inesperadamente no aeródromo de Alverca o trimotor alemão JU-52, da «Lufthansa» D-APOK, que se dirigia das Canárias a Sevilha, transportando o correio aéreo sul-americano com destino à Europa. O vento forte que corria desviou o aparelho da sua rota e durante algumas horas o D-APOK andou perdido sobre o Atlântico.

Depois de se abastecer de combustível o trimotor dispunha-se a seguir imediatamente viagem, mas por dificuldades surgidas pela necessidade da assistência de um funcionário aduaneiro, obrigou-o a só partir pelas 12 horas.

As grandes tragédias da aviação

Depois da catástrofe do avião holandês «Hotel Voador», ocorrido em Dezembro passado nos desertos da Síria e em que perderam a vida as 7 pessoas que o ocupavam, catástrofe cuja origem tem dado motivo às mais variadas e imprevisíveis suposições, um novo desastre veio ferir a aviação.

O dirigível norte-americano «Macon» afundou-se no dia 12 do corrente a 1000 milhas do porto de S. Francisco de Califórnia. Transportava a seu bordo 85 homens, sendo 20 oficiais e 65 tripulantes. Salvaram-se os oficiais e 63 tripulantes, perecendo só 2 tripulantes.

O «Macon», que foi construído em Akron, Ohio, media 260 metros de comprimento por 45 de largura ao centro. O seu custo total foi de 100.000 contos. Era movido por oito potentes motores de 4.480 cavalos, que lhe imprimiam a velocidade média horária de 135 k. O seu raio de acção era de 17.000 k. Era construído em duro alumínio e pesava, vazio, 110 toneladas. Tinha 8 hélices e os seus reservatórios levavam seis milhões e meio de pés cúbicos de gás. O gás empregado a bordo era o hélio e de cada vez que eram cheios os reservatórios o abastecimento custava 1.500 contos.

Coincidência curiosa: o comandante do «Macon», Herbert Willey já foi vítima de um outro desastre semelhante quando da queda do dirigível «Akron» na costa de Nova Jersey, em Abril de 1933.

A origem do desastre foi um violento temporal tendo deixado de funcionar o leme de elevação.

O presidente de «Comité de Investigação de Assuntos Aereos», sr. Sirovitch, ordenou que se procedesse a um rigoroso inquérito acerca das causas do sinistro.

MARINHA MERCANTE

Dados estatísticos referentes às construções navais no 4.º trimestre do ano findo

O «Lloyds Register» acaba de publicar as estatísticas relativas à actividade das construções navais, no mundo, no decorrer do 4.º trimestre de 1934, números deveras interessantes, que a IPSOFI transcreveu.

Por estas estatísticas vê-se que a tonelagem em construção ou acabamento durante o 4.º trimestre do ano findo diminuiu em relação ao trimestre anterior.

Com efeito existiam nos estaleiros de todos os países, no dia 1 de Janeiro de 1935, 1.251.722 toneladas brutas de navios (não incluídas as unidades de menos de 200 toneladas), o que representa uma diminuição de 60.000 toneladas, aproximadamente, em comparação com o total de 1 de Outubro de 1934.

Todavia, constata-se, em comparação com 1 de Janeiro de 1935, um acréscimo de 494.445 toneladas, ou sejam 65 %, e que atesta, claramente, o progresso verificado no ano transacto, progresso esse que, em grande parte, pertence aos estaleiros britânicos.

A tonelagem em construção ou em acabamento, na Inglaterra e na Irlanda, no começo deste ano, é representada por 596.834 toneladas, ou sejam menos 7.462 toneladas do que em Outubro de 1934, mas mais, 265.293 toneladas, ou 80 %, do que no dia 1 de Janeiro de 1934. O total britânico representa cerca de metade (47,7 %) da cifra do mundo inteiro. A tonelagem, cuja construção se encontra actualmente suspensa na Inglaterra, continuando, porém, a figurar nas estatísticas, é de 26.888 toneladas. Por outro lado, os navios construídos pelo estrangeiro ou prestes a serem terminados para depois serem vendidos somam 81.000 toneladas.

Depois da Inglaterra seguem-se: a Alemanha com 139.611 toneladas (mais 18.795 toneladas); a França com 120.952 toneladas, incluindo a tonelagem do paquete «Normandie» (sem alteração apreciável em relação ao trimestre precedente); o Japão com 104.630 toneladas (menos 45.110 toneladas); a Dinamarca com 78.630 toneladas (mais 3.192 toneladas); a Suécia com 60.140 toneladas (menos 4.425 toneladas), e a Holanda com 48.333 (menos 22.402 toneladas).

As unidades postas em calha no decorrer do 4.º trimestre de 1934 atingem 202.897 toneladas, ou seja uma diminuição de mais de 50.000 toneladas sobre o trimestre anterior (258.088 toneladas). A distribuição dessas 202.897 toneladas é a seguinte: Inglaterra 93.425 toneladas; Japão 31.241 toneladas; Dinamarca 29.230 toneladas; Alemanha 22.351 toneladas; Suécia 7.800 toneladas, etc. A parte da França é a de um navio com um deslocamento de 250 toneladas.

Os lançamentos à água durante o 4.º trimestre totalizaram 384.322 toneladas contra 306.797 toneladas durante o trimestre anterior. Eis a distribuição por países: Inglaterra 206.527 toneladas; Alemanha 52.962 toneladas; Japão 45.273; Holanda 21.960 toneladas; Itália 14.400 toneladas; Suécia 9.986 toneladas; França 9.250 toneladas; Noruega 7.083 toneladas; Domínios britânicos 1.967 toneladas; China 1.862 toneladas, etc.

As construções de navios petroleiros atingem 338.070 toneladas contra 324.712 toneladas em 1 de Outubro, assim distribuídas conforme a nacionalidade dos estaleiros: Inglaterra 94.000 toneladas; Alemanha 57.450

toneladas; Dinamarca 52.000 toneladas; Holanda 40.270 toneladas; Suécia 34.700 toneladas; Estados Unidos 18.600 toneladas; França 13.000 toneladas; Japão 10.000 toneladas; Itália 8.200 toneladas; Noruega 6.400 toneladas; Argentina 2.550 toneladas.

No que respeita a aparelhos de propulsão há que dizer que os navios sobre calha ou em acabamento, em 1 de Janeiro, compreendem 7 vapores e 21 navios movidos a motor, com uma tonelagem unitária entre 8.000 e 10.000 toneladas; 3 vapores e 19 navios movidos a motor com tonelagem entre 10.000 e 20.000; 4 vapores e 2 navios movidos a motor, de mais de 20.000 toneladas.

Destes números se conclue um progressivo desenvolvimento nas construções navais, cabendo aos estaleiros britânicos largo quinhão nesse progresso.

«Normandie»

Não deixa de ser interessante conhecer o número de pessoas indispensáveis ao serviço do novo e magnífico paquete «Normandie», o maior transatlântico do mundo.

São números deveras curiosos, razão por que os arquivamos nestas colunas.

Comandante, seu adjunto, imediato e 9 oficiais de navegação, 2 praticantes, 17 oficiais maquinistas e 19 assistentes. A tripulação de ponte e máquinas será de 292 homens. O navio terá ainda 3 médicos, 2 enfermeiros, 30 electricistas, 7 impressores, 9 barbeiros e cabeleireiros e 16 músicos. A cozinha terá ao seu serviço 187 cozinheiros e ajudantes, 9 carneiros, 6 encarregados dos pinhos e 10 padeiros. O serviço dos passageiros fica a cargo de 628 criados, 25 criadas, 108 marinheiros 15 grumetes e 20 grooms. Necessita ainda este gigante dos mares do seguinte:

As louças e vidros compreendem 172.880 peças e os pratos de mesa e talheres 49.330. As roupas totalizam 629.970 peças. A bordo haverá 1.100 telefones.

Subsídio à navegação inglesa que não tem carreiras fixas

A Inglaterra, ciosa do seu domínio marítimo, continua a olhar atenciosamente para a sua marinha de comércio. Uma das suas resoluções, cujos efeitos já se estão fazendo sentir, foi a concessão de um subsídio de dois milhões de libras à navegação que não tem carreiras fixas, denominada *tramping*.

Essa concessão foi votada pela Câmara dos Comuns por 231 votos contra 50.

Cruzeiro de turismo

As mais importantes companhias de navegação vêm desenvolvendo os seus cruzeiros de turismo, a pequenas e largas distâncias. Os preços vão de Lb. 7 a Lb. 2000, este último sendo de uma cábine de luxo nos grandes transatlânticos, para uma viagem à volta do mundo.

Só a Cunard-White Star possui, nestes cruzeiros, 7 paquetes com 175.000 toneladas. O seu programa para 1935 compreende 39 viagens com itinerários de 250 mil milhas.

T U R I S M O

O efeito das restrições cambiais tomadas por alguns países prejudicam gravemente a França

Infelizmente, é um facto mais do que evidente que o turismo estrangeiro em França encontra-se em posição periclitante, de ano para ano, e de estação para estação.

As causas de tal desafecto, por parte dos estrangeiros, por esse admirável país de turismo que é a França são assaz numerosas. Em primeiro lugar, há que mencionar a carestia da vida que ali existe, muito embora os hoteleiros se tenham esforçado por atenuar os seus efeitos sobre os turistas estrangeiros.

Todavia, uma das mais importantes causas reside nas restrições de câmbios por parte dos países estrangeiros e, muito especialmente, pode afirmar-se, sem receio, no que importa aos nacionais que se dispõem a visitar a França. Pelo menos em muitos casos isto é um facto.

A última nação que resolveu restringir a saída da sua divisa foi a Itália. Em 15 de Dezembro do ano findo, a Itália limitou a 2.000 liras a soma que cada italiano poderia levar consigo para o estrangeiro. A Alemanha reduziu esta quantia, inicialmente, para 200 marcos, depois para 10 marcos, no decorrer da última estação. Contudo a Alemanha abriu excepção para a Suíça, Itália e Jugoslávia, países em que os turistas de além — Reno são autorizados a levar 700 marcos.

Mr. Bonnefon — Craponne, presidente da comissão dos acordos comerciais, interveio junto da Alemanha, no sentido de se obter para a França o mesmo regime que a Suíça, Itália e Jugoslávia, invocando que a França compra por ano à Alemanha mercadorias no valor aproximado a 3.250 milhões. Os negociantes alemães mostram-se dispostos a satisfazer a França, com a condição, porém, das compras à indústria alemã aumentarem em cerca de 100 milhões.

De Espanha, um turista pode transportar, de três em três meses, 5.000 pesetas, ou o equivalente em moeda estrangeira, quer ele viaje só ou acompanhado com a família.

Um austríaco só pode transpor a fronteira com 200 xelins, ou o contra-valor de 500 xelins austríacos em outras moedas. Os húngaros, que se quiserem deslocar ao estrangeiro, só o podem fazer levando 50 pengoes, sobre os quais são obrigados a pagar, ainda, um prémio cambial de 20 %.

Os viajantes checoslovacos só são autorizados a levar 1.000 corôas quando se deslocarem a França. Se o termo da suaviagem é a Áustria ou a Jugoslávia não lhes é imposta qualquer restrição. Se se dirigem à Alemanha, a verba de que podem dispor é de 9.000 corôas.

A Polónia concede liberdade de saída às suas divisas, recebendo, porém, 1.500 francos de cada passaporte. Até os países da América Latina impedem a emigração de capitais. Dêstes países, só 800 a mil francos por mês podem ser enviados aos estrangeiros, tanto por ordem postal como por cheque.

A França professa ideias liberais, sendo portanto inimiga de todas e quaisquer medidas tendentes a restringir a livre circulação de pessoas, de capitais e de mercadorias.

Em boa verdade, diz muito oportunamente a IPSOFI não é descabido perguntar se a França, no meio de tudo isto, faz ou não uma figura de papalvo, visto não tomar as competentes medidas de represália, em face das disposições do estrangeiro, e que tão prejudiciais são às suas indústrias turísticas. Já que se impede os estrangeiros de visitar a França, por força de constrangimento exercido sobre a sua bolsa — porque não se exercem represalias, no que importa às viagens dos franceses ao estrangeiro, tendo em vista, muito especialmente, os desportos de inverno que hoje em dia são de tão grande atractivo? E' preciso que os poderes públicos encarem bem de frente a questão, não deixando sem resposta as medidas draconianas dirigidas, bastas vezes, contra o turismo em França.

AUTOMOBILISMO

Estatística de veículos automóveis

A importação portuguesa de veículos automóveis no nosso País durante o ano findo foi de 4:924 viaturas, assim divididos por trimestres:

1.º trimestre	789
2.º	1:269
3.º	1:269
4.º	997

Segundo o relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação referente ao ano de 1933, ultimamente publicado, o número de acidentes de viação de 1930 a 1933 foi o seguinte:

1930—2:446 desastres, com 255 mortos e 3:081 feridos.

1931—1:782 desastres com 235 mortos e 2:400 feridos.

1932—1:098 desastres, com 175 mortos e 1:166 feridos.

1933—1:061 desastres, com 175 mortos e 1:424 feridos.

Nota-se por estes números que os acidentes têm diminuído consideravelmente.

Na parte referente às carreiras de camionetas verifica-se que no ano de 1933 existiam 671 carreiras, isto em Janeiro, porque, quando chegou ao fim do ano, constatou-se que foram concedidas 143 carreiras novas, mas que 202 deixaram de existir por falência das empresas suas possuidoras e ainda por outras diversas razões.

Transatlânticos vendidos para a sucata (Conclusão da página anterior)

O transatlântico *Adriatic*, de 24.679 toneladas, construído, em 1906, para a White Star, foi vendido para sucata por 7 mil contos. Na mesma ocasião foram vendidos para o mesmo fim os transatlânticos *Minnewaska* (21.716 toneladas, construído em 1923), *Minnekonta* (21.998 toneladas, construído em 1924) e *France* (23.769 toneladas, construído em 1912), num total de 92.162 toneladas.

Na nossa marinha mercante existem diversas unidades que bem necessitam de seguir o mesmo caminho,

NOTAS COLONIAIS

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

Marcam uma posição progressiva os elementos estatísticos referente aos Portos e Caminhos de Ferro da nossa colónia de Moçambique, relativas ao ano económico findo em 30 de Junho de 1934, que assegurar publicamos:

Direcção dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique; Sub-divisões:

1) Divisão de Exploração de Lourenço Marques;

2) Inspecção de Exploração de Inhambane e Gaza;

3) Divisão de Exploração de Quelimane;

4) Divisão de Exploração de Moçambique.

Comprimento de linha:

1) Linha principal—815 km. na bitola, 1.067 e 90 km. na bitola 0,750, num total de 905 quilómetros.

2) Linhas de desvios e estâncias: 478,420 km. na bitola de 1,067 e 3 km. na bitola 0,750, num total de 481,420 quilómetros.

3) Comprimento total de linha: 1,386,420 quilómetros.

4) Comprimento das linhas assentes durante o ano:

Linha principal, 46 km. na bitola de 1,067.

Linhas de desvios e estâncias, 1,420 km. na bitola de 1,067.

Substituição de linha de 0,750 para 1,067 de bitola, na Divisão de Quelimane, 44 km.

Total, 91,420 km.

Comprimento total das linhas de camionagem automóvel, exploradas pela Administração:

10 linhas com o comprimento total de 1:339 km, a saber:

	km.
Goba-Stegi.....	42
L. Marques-Manhiça.....	80
Xinavane V. João Belo.....	103
V. João Belo-Chibuto.....	76
Manjacaze-Inharrime.....	156
Xinavane-Guijá.....	67
Ribaué (Estação)-Mandimba.....	387
L. Marques-Namaacha.....	74
Chissano-Chiguidele.....	56
Mocuba-Nataleia.....	298
Total.....	1339

Tonelagem total das mercadorias carregadas pela Administração.

	Tons.
Lourenço Marques.....	157:557
Inhambane e Gaza.....	28:292
Quelimane.....	18:843
Moçambique.....	30:995
Total.....	235:687

Tonelagem total das mercadorias recebidas em trasbordo de outras administrações:

Lourenço Marques.... 917:339 Ton.

Toneladas-quilómetros:

Lourenço Marques..... 91.518 269

Inhambane e Gaza..... 927.279

Quelimane..... 1.392.528

Moçambique..... 4.701.490

Total..... 98.539.566

Trens-quilómetros:

Lourenço Marques..... 698.557

Inhambane e Gaza..... 73.533

Quelimane..... 50.580

Moçambique..... 97.804

Total..... 920.474

Média do preço de transporte por tonelada-quilómetro:

Lourenço Marques..... 1 d.

Inhambane e Gaza..... 1,25 d.

Quelimane..... 1 d.

Moçambique..... 0,75 d.

Média..... 1 d.

Passageiros transportados:

Lourenço Marques..... 265,566

Inhambane e Gaza..... 11.773

Quelimane..... 19.046

Moçambique..... 25.508

Total..... 321.893

Passageiros quilómetros:

Lourenço Marques..... 14.418.501

Inhambane..... 603.191

Receitas de exploração (Caminhos de ferro):

Lourenço Marques..... Lb. 589.222

Inhambane e Gaza..... 5.667

Quelimane..... 11.219

Moçambique..... 17.473

Total..... Lb. 623.581

Outras receitas:

Portos e rios..... Lb. 253.832

Camionagem automóvel..... 21.985

Diversas..... 18.179

Total..... Lb. 293.996

Despesas de exploração:

Lourenço Marques..... Lb. 253.452

Inhambane e Gaza..... 20.126

Quelimane..... 17.828

Moçambique..... 28.356

Total..... Lb. 319.762

Outras despesas:

Portos e rios..... Lb. 155.822

Camionagem automóvel..... 18.662

Total..... Lb. 174.484

Capitalização:

Capital total empregado Lb. 8.199.240

Renovações:

Lourenço Marques..... Lb. 83.170

Inhambane e Gaza..... 7 241

Quelimane..... 11.398

Moçambique..... 18.021

Total..... Lb. 119.830

Primeiro emprêgo de capital:

Estudos e construções... Lb. 121.173

Lourenço Marques..... 63.762

Inhambane e Gaza..... 3.125

Quelimane..... 21.192

Moçambique..... 17.926

Total..... Lb. 227.178

Material ferroviário circulante:

a) Ao serviço —

Locomotivas..... 68

Carruagens..... 68

Vagões..... 1,262

Automotoras..... 2

Vagões frigoríficos..... 6

Camhões automóveis..... 48

b) Retirado do serviço —

Locomotivas..... 8

Carruagens..... 1

c) Adquirido durante o ano —

Locomotivas..... 3

Automotoras..... 2

Estado geral do material: Bom.

Consumo médio de combustível das locomotivas por tonelada de mercadoria e material rebocado por quilómetros:

Carvão, 67,8 quilos por 1.000 toneladas loco-quilóm.

Lenha, 2,33 tons. por tonelada líquida quilómetro.

Diversos:

Durante o ano foi assente a linha e aberto à exploração o trôço Namina-Ribaué (estação), numa extensão de 46 quilómetros, na Divisão de Moçambique.

Na Divisão de Exploração de Quelimane foram substituídos 44 quilómetros de linha de 0,750 de bitola para 1,067.

Pequenos nada... Grandes cousas...

Caminhava há dias pela Rua Eugénio dos Santos quando na minha frente surgiu um cavalheiro, com a aparência de estrangeiro, que agarrando-me pelo braço e apontando-me para um prédio que ali existe, quasi á entrada, que de há muito se encontra em ôsso, com as pedras e os tejos à vista, perguntou-me:

— Voilá, Monsieur, dites-moi, s'il vous plait, c'est un monument, n'est-ce pas? — e, dizendo isto, preparava-se para tirar uma fotografia com o seu Kodak.

Um pouco embaraçado e, sustendo-lhe a tempo a mão para que não tirasse a fotografia, expliquei-lhe que aquilo não era um monumento, mas sim um prédio que se encontrava em obras, servindo-me do meu francês bastante arrevesado para lhe dar esta explicação. Quando pensava que poderia seguir o meu caminho descançado, qual não foi a minha admiração quando ouço o homemzinho erguer a voz num tom de admiração e de espanto:

— Mon Dieu! C'est la deuxième fois que je viens à Lisbonne. La première dans le mois de Septembre de l'année passé; la seconde maintenant.

Toujours que j'y suis venu je vois la même chose...

Pequenos nada... Grandes cousas... Fala-se em embelezar a cidade, o órgão, o cérebro do País... Mas estas pequenas cousas que nós não vemos por passarmos diáriamente por elas e em que os excursionistas reparam não merecerão mais atenção de alguém de reconhecida competência?

Insistiremos neste importante assunto. Lisboa necessita mais que olhem pela sua conservação, expurgando-a de todos os aleijões que lhe deformam a beleza com que a natureza pródigoamente a dotou, do que de planos mirabolantes impossíveis de realizar.

Isto não quer dizer que não consideremos absolutamente indispensável o estudo de um grande plano de melhoramentos da cidade. Mas esse plano tem que ter as condições de execução e não a série de fantasias com que há anos nos vem entreteendo o espírito.

Apontaremos nesta secção, nos números seguintes, alguns casos que a nossa observação tem colhido, chamando para elles a atenção de quem de direito.

Nós ambs

Rádio Clube Português

Fez no passado dia 18 um ano que o Rádio Clube Português inaugurou solenemente o seu posto emissor CTIGL.

Essas admiráveis instalações, modelo de boa técnica, foram então devidamente apreciadas e muito justamente louvados os dirigentes de tam importante Clube pela obra realizada.

Depois, novos melhoramentos se seguiram. Os seus programas, já inteligentemente organizados, aperfeiçoaram-se conquistando uma bem merecida preferência por parte do público que lhe não tem regateado aplausos. E por fim, em 1 de Dezembro passado, a inauguração da sua emissora de ondas extra-curtas veio afirmar que o Rádio Clube Português não dormia à sombra dos louros colhidos.

Felicitando todos os dirigentes do Rádio Clube Português, pela obra que vem realizando, que é bem um padrão do que vale a iniciativa particular quando superiormente orientada, permitam-nos que nesta data festiva saudemos muito especialmente o nosso amigo Jorge Botelho Moniz que ao Rádio Clube Português tem dado o melhor da sua inteligência e da sua actividade.

Dr. José Carvalho dos Santos

Editada por um grupo de admiradores d'este nosso ilustre e muito querido amigo, acabamos de receber uma interessante *plaque* da notabilíssima conferência que o Dr. José Carvalho dos Santos realizou no Teatro Garrett, de Mossamedes, e depois repetiu no Liceu Nacional da Huila, no Lubango.

Como já publicámos nestas colunas uma parte d'esse brilhante trabalho, limitamo-nos a felicitar os amigos do distintíssimo homem do fôro pela iniciativa que tiveram e a agradecer a penhorante oferta do envio de um exemplar.

Dr. Alvaro Lapa

Este nosso ilustre amigo e eminente homem de ciência acaba de ser aprovado por concurso documental para professor contratado de dermatologia, sifilografia e doenças venéreas da Faculdade de Medicina de Lisboa.

Notável tem sido a obra, que o categorizado médico tem vindo realizando no nosso País, de combate contra o terrível flagelo, que é a sífilis. E essa cruzada bem dita não é sómente a obra de um professor ilustre, mas a de um verdadeiro apóstolo em prol da humanidade sofredora.

Por todas as formas de divulgação, pela conferência e pela pena, a sua palavra, rica de cultura e cheia de ensinamentos, tem-se feito ouvir em toda a parte, com uma persistência bem digna do reconhecimento de todos os portugueses.

Entre outras ficaram memoráveis as conferências, verdadeiras lições, que proferiu na Sociedade A Voz do Operário, Liga de Profilaxia Social e Universidade Livre. Na revista *Medicina Contemporânea* tem publicado inúmeros trabalhos de alto valor, dos quais destacaremos entre os últimos: «A pelagra em Portugal», «A sífilis está quasi extinta no reino da Dinamarca» «Estudo acerca da super-infecção e re-infecção sifilíticas».

A sua acção no estrangeiro, em congressos e reuniões, tem sido deveras honrosa para o bom nome do nosso País.

Ao Sr. Dr. Alvaro Lapa enviam os que nesta casa trabalham os seus melhores cumprimentos de felicitações.

Voz do Operário

O artigo que no nosso lugar de honra publicamos, referente ao aniversário de «A Voz do Operário», da autoria do nosso director Sr. Raúl Esteves dos Santos, foi transcrito com pequenas alterações do brilhante jornal «A Cidade», de 10 do corrente mês,

VIDA INTELECTUAL

NO passado dia 26 de Janeiro realizou-se em Lisboa um acontecimento que pela sua importância despertou o maior dos interesses. Referimo-nos ao almoço que reuniu mais de cem jornalistas, professores, homens de letras e artistas para assentarem nas bases da fundação de um centro cultural onde caibam todos os que à vida intelectual dedcam o seu labor e as suas energias, dentro da compreensão nitida dos seus direitos e dos seus deveres.

Entre as pessoas que assistiram a esta reunião, e as inúmeras adesões recebidas, contam-se muitos dos nomes de maior relêvo no jornalismo, no professorado, nas letras e nas artes, o que deram a êsse almoço um significado especial.

Em nome da comissão organizadora falou Jaime Brasil que expôs os objectivos que haviam norteado a comissão, apresentando depois uma proposta para a fundação de um centro ou círculo de estudos culturais, o que foi aprovado pela assistência com prolongada salva de palmas.

Foi ainda Jaime Brasil que apresentou uma outra proposta, para que se constituísse a comissão incumbida de organizar as bases do referido centro que ficou assim constituída: Srs. Dr. António Sérgio, Aquilino Ribeiro, Artur Inez, Artur Portela, Bartolomeu Severino,

Dr. Campos Lima, Carlos Neves, Emílio Costa, Ferreira de Castro, Herculano Nunes, Dr. Hernani Cidade, Dr. Jaime Brasil, Dr. João de Barros, João da Silva, José de Passos Ponte, Julião Quintinha, Marinha de Campos, Dr. Nuno Simões, Rocha Martins, Dr. Rodrigues Lapa, Dr. Rodrigues Miguéis, Silveira de Freitas e Vasco da Gama Fernandes.

Aos brindes usaram da palavra além de Jaime Brasil, Bourbon e Menezes, Silveira de Freitas, Mário Salgueiro, Engenheiro Cunha Leal, Dr. Campos Lima, Dr. António Sérgio, Dr. Rodrigo Miguéis, Jaime Barata, Passos Ponte, Cristiano Lima e Belo Redondo, tendo sido saudado o nome Raúl Proença, e enviado um telegrama de saudação ao antigo chefe do Estado Manuel Teixeira Gomes.

O director desta Revista, Sr. Raúl Esteves dos Santos, não podendo comparecer por motivo de doença, enviou ao seu distinto amigo Dr. Jaime Brasil uma carta em que dava a sua adesão a tam importante iniciativa.

* * *

Fazemos votos para que dentro em breve a comissão nomeada consiga realizar os alevantados objectivos de que foi incumbida.

Algumas considerações sobre a necessidade de novas directrizes e meios de acção na política agrícola e florestal e em especial na colónia de Moçambique

(Conclusão da pág. 22)

no Niassa, de 10; na Uganda, de 13. Depois salienta que, no Tanganyika, cuja superfície se eleva a 967:000 quilómetros quadrados, vivem actualmente apenas 10:000 europeus, em grande parte ingleses e alemães, e 4.350:000 indígenas. É, pois, possível realizar ali uma grande colonização, opina a revista italiana. E, para provar que é para os planaltos africanos que a emigração europeia (italiana, escreveria ela, se não fôsse escandaloso especificar) deve ser encaminhada, informa os seus leitores de que a África é habitada por 3.700:000 europeus, mas que 3.400:000 vivem no norte (Argélia, Tunísia, Marrocos) e na província do Cabo. Só há, portanto, no resto do continente africano 300:000 europeus e desses—é ainda «Oltremare» que nos elucida—4/5 vivem nos planaltos da alta África e 1/5 nas regiões da baixa África. Depreende-se destes números que não falta espaço nos invejados planaltos para o enxame de italianos que todos os anos têm de abandonar o território nacional em busca de meios de subsistência. Ora dois desses oásis africanos, e certamente os melhores, são portugueses. A revista fascista não o diz. Mas lembremo-lo nós, para que os leitores compreendam quanto nos preocupa a intenção que Mussolini acaba de manifestar, de promover, a todo o transe, a expansão marítima da Itália. Porque — ninguém tenha dúvidas a tal respeito — a Inglaterra não deixará nunca os italianos predominar nos territórios que ela actualmente administra. Os países ameaçados são a Bélgica e Portugal».

PEDRO A. FRAGOSO VIANA

«Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo»

Continua a sua regular publicação esta apreciada Revista, superiormente dirigida pelo nosso ilustre colega Alberto Gomes, que dia a dia vem extraordinariamente melhorando as suas diversas secções, tornando-a de suma enorme utilidade para todos os que têm qualquer interesse no comércio e na indústria.

E' a única publicação do género que vê a luz do dia em Portugal e coloca-se ao lado das melhores revistas do estrangeiro, pelo que recomendamos aos nossos leitores,

Uma interessante iniciativa

O nosso colega «Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo», a que já nos temos referido nestas colunas, iniciou um serviço de grande utilidade e do qual beneficiam os seus assinantes e anunciantes, sobretudo do estrangeiro e da província.

Aquela «Revista» põe à disposição dos seus assinantes e anunciantes as suas salas especiais de leitura, de exposição e trabalho, para ali poderem receber e despachar a sua correspondência, receber os seus clientes e tratar enfim dos seus negócios, utilizando-se de todas as demais instalações da mesma «Revista».

E' uma iniciativa interessante e dum valor inapreciável, pelo que felicitamos os assinantes daquele nosso colega.

Congresso Internacional de Engenharia Rural

O II Congresso Internacional de Engenharia Rural efectua-se em Madrid de 26 de Setembro a 3 de Outubro do corrente ano.

A sua iniciativa partiu da reunião da Comissão Internacional de Genie Rural, efectuada em Paris em 27 de Janeiro de 1934, organismo de que fazem parte personalidades eminentes.

O I Congresso realizou-se em Liège no ano de 1930. As inscrições podem ser feitas na secretaria do Congresso, Rua Amadeo Vives, 10, em Madrid.

A «Revista Portuguesa de Comunicações», encontra-se à venda nas principais Livrarias e Tabacarias do País

BIBLIOGRAFIA E IMPRENSA

Mutualismo

Um brilhante trabalho do ilustre publicista Sr. Domingos da Cruz

Lemos com o maior dos interesses o valioso trabalho que este nosso querido amigo apresentou à apreciação do último Congresso Municipalista que se realizou em Lisboa e que se intitulava: «A nossa mutualidade no passado e no presente — Alguns subsídios para se melhorar a sua eficiência — Da fusão associativa e das federações para os serviços clínicos e de farmácia».

Não podia este trabalho deixar de merecer a sanção da magna assembleia, pois que se trata de um valioso estudo, que bem revela os profundos conhecimentos que de matéria tão complexa Domingos da Cruz possui.

É que o considerado publicista é dos poucos homens que se fizeram pelo seu próprio esforço. A sua invulgar inteligência, aliada a uma excepcional tenacidade e a um profundo amor ao estudo, deve unicamente as distinguidas posições que no País já honrosamente ocupou.

Porque conhece por experiência própria as dificuldades da vida, ele sabe sentir a dor dos humildes. Os trabalhos que sobre mutualismo tem publicado atestam bem a sua sensibilidade e são o reflexo do seu generoso coração.

Ao querido amigo agradecemos o exemplo oferecido, assim como os restantes teses apresentados ao referido Congresso.

«Pecadora»

É este o título de um livro que se lê com a mais viva emoção. Romance psicológico lhe chamou e muito bem a sua ilustre autora, a Sr.^a D. Amélia Cardia, médica distintíssima que ao labor intelectual tem dispensado uma boa parte da sua actividade.

O título do livro e o apelido da sua ilustre autora despertaram-me um vivo interesse. E' que o nome de Manuel Cardia ficou-me na memória dos meus primeiros tempos de adolescente. E de evocação em evocação lembrei-me de um grupo gentilíssimo, de que também faziam parte Celso Hermínio, Penteadó e Alfredo Serrano, todos já desaparecidos da terra.

Recordando Manuel Cardia, volvidos cerca de 30 anos, não podíamos esquecer a sua boémia elegante, o seu requintado temperamento de artista, o fino espírito de ironista revelado no «Livro Proibido» e até a sua tragédia que o distinguiu de todos.

Mas falemos do livro «Pecadora». E' um livro de magnífica profilaxia social, que só poderia ter sido escrito por alguém que possuísse a alma de um apóstolo e a ciência de um médico. Certos aspectos focados com brilho demonstram uma detalhada observação. As figuras são bem humanas, recortadas na grande tragédia da vida, especialmente o Tomé, operário inteiriço de dignidade, e essa admirável figura de mulher sofredora, que é Lúcia.

E' um livro digno de ser lido e o seu valor mais se afirma porque, tratando-se de um caso nascido no lódo da cidade, é ele tratado por uma senhora, com uma elevação e um equilíbrio de veras notável.

R. E. S.

«1935»

A moderna geração, constituída por alguns dos seus melhores valores, acaba de lançar um novo jornal, que o público recebeu com curiosidade e simpatia.

«1935» é um semanário que se apresenta dirigido por Felizardo Artur e que conta com a colaboração efectiva de Abel Salazar, A. Lobo Vilela, Alvaro Ribeiro, Augusto Ricardo, Bastos

Guerra, Carlos Miranda, Carlos Sanches, Casais Monteiro, Delfim Santos, Eduardo Salgueiro, José Marinho, José Reglo, Manuel C. Botica e Viriato Gonçalves.

Entre os brilhantes artigos que insere conta-se parte do brilhante estudo que na *Revista Portuguesa de Comunicações* publicou o Dr. Alvaro Ribeiro, intitulado «Cultura dirigida».

Ao novo jornal desejamos as melhores prosperidades.

«Gládio»

Sob a inteligente direcção de António Gameiro iniciou no passado dia 31 de Janeiro a sua publicação este jornal, que tem como redactorial um grupo de novos de valor já afirmado, entre os quais se contam os srs. Alvaro Salema, Costa Ferreira, Fernando Calisto, Magalhães Vilhena, Teófilo M. Gomes e V. Magalhães Godinho.

No seu primeiro número colaboram nomes como João de Barros, António Sérgio, Câmara Reis, Rodrigues Miguel, Castello Branco Chaves, Bastos Guerra, Horácio Cunha, etc., nomes que só por si são uma clara definição dos generosos objectivos de o «Gládio».

Ao novo jornal os nossos melhores cumprimentos, com o desejo das maiores prosperidades.

O número do Natal do Jornal «Notícias» de Moçambique

E' deveras notável o número especial que este categorizado jornal moçambicano publicou em 24 de Dezembro, dedicado ao Natal.

São 104 páginas de óptimo papel, com admiráveis gravuras e em que colaboram muitos dos nossos melhores nomes nas letras e no jornalismo.

Não faltaríamos à verdade se disséssemos que é um número especial que honra a imprensa do nosso País.

Felicitemos vivamente o seu ilustre director e os seus colaboradores pelo grande êxito alcançado, que é a repetição de outros já conquistados pelo mesmo jornal.

«O Comércio» de Angola

Entrou no 2.^o ano da sua existência este nosso distinto camarada, que, sob a proficiente direcção do considerado jornalista sr. Joaquim Faria, se publica em Loanda.

«O Comércio», que no seu sub-título se afirma jornal de propaganda e defeza da actividade económica de Angola, tem cumprido com brilho e inteligência a missão a que se impôs, para o que muito tem contribuído a orientação que lhe tem imprimido o seu ilustre director.

Desejamos-lhe a continuação de venturas.

«Brados do Alentejo»

Iniciou no passado dia 3 do corrente o 5.^o ano de existência este valioso jornal, que se publica em Estr. moz sob a inteligente direcção do Sr. Dr. José Lourenço Marque Crêspo.

Esta data festiva foi comemorada com a publicação de um número especial de 28 páginas e em que colaboraram nomes de relevo.

Merece-nos a maior das simpatias o brilhante jornal, motivo porque enviamos ao seu ilustre director e a todos os seus colaboradores as nossas mais afusivas felicitações.

O Nosso 6.º Aniversário

Continuamos hoje a publicar as referências que a imprensa fez quando da passagem do 6.º aniversário da Revista Portuguesa de Comunicações

"Diário do Alentejo,, de Beja

Comemorando o sexto aniversário publicou a Revista Portuguesa de Comunicações um número especial, óptimamente colaborado por alguns dos nossos melhores economistas e técnicos.

Este número, que temos presente, encerra esplêndidos artigos e presta homenagem aos seus principais cooperadores, merecendo ser lido e consultado por todos.

Felicitemos aquela Revista pelo seu aniversário, desejando-lhe um futuro próspero.

"Noticias do Entroncamento,,

Com o n.º 94, que há pouco recebemos na nossa redacção, entrou esta esplêndida Revista, que trata de caminhos de ferro, camionagem, marinha mercante, aviação, automobilismo, telefonia, electricidade, portos, estradas, turismo, cultura, política, economia e finanças, no 6.º ano da sua existência.

A Revista Portuguesa de Comunicações que conta com a colaboração de bons escritores e de que é director e proprietário o Sr. Raúl Esteves dos Santos, publica, para comemorar o seu aniversário, um número especial, primorosamente apresentado, focando assuntos de interesse dentro do seu programa.

Dando aos nossos leitores o sumário do referido número, fazemos os melhores votos de progresso para a «Revista Portuguesa de Comunicações», saudando pelo 6.º aniversário o seu digno corpo redactorial.

Publica a seguir o sumário.

"O Minhoto,,

Primoroso em todos os sentidos—colaboração e grafia—o número comemorativo desta importante Revista, portadora do seguinte e precioso sumário:

Transcreve a seguir o sumário.

É um verdadeiro repositório de ensinamento e propaganda nacional.

A avaliar, pois, pelos assuntos que constituem a magnífica colaboração do referido número, bem patente fica o valor apreciativo de tão interessante como útil publicação, que apenas custa 2\$50 cada número mensal, assinando-se na Rua Andrade Corvo, n.º 19, 1.º—Lisboa.

Ao ilustre corpo redactorial, e em especial ao seu ilustre director, os nossos parabéns, pelo bem elaborado sumário da esplêndida e prestimosa revista e pela celebração do seu aniversário, que desejamos se repita por longos anos.

"Semana Tirsense,,

Com o seu número de Agosto último comemora esta excelente Revista o 6.º ano de existência.

Publica, por esse motivo, um número especial belamente colaborado e dum aspecto gráfico admirável.

Felicitando todo o corpo redactorial, apresentamos ao seu director Sr. Raúl Esteves dos Santos, as nossas melhores felicitações pela data festiva da passagem do aniversário da sua magnífica Revista.

"A Idea,, do Montijo

Esta interessante revista, cujos serviços a tornam credora dos mais vibrantes aplausos de todos os comerciantes e industriais, acaba de festejar o seu 6.º aniversário. Por esse facto fez editar um número especial, inserindo uma colaboração valiosíssima e apresentando um óptimo aspecto gráfico.

Felicitando-a pelo seu aniversário e agradecemos reconhecidamente o exemplar que nos foi endereçado.

Para se avaliar o devido interesse da colaboração que insere damos a seguir o respectivo sumário. Publica a seguir o sumário.

"O Clarim,, de Penafiel

Entrou no 6.º aniversário da sua publicação esta importan-

te revista, que felicitamos cordealmente, desejando-lhe as maiores prosperidades. Nela colaboram pessoas da mais elevada distinção social, como se avalia pelo seguinte sumário:

Transcreve em seguida o sumário.

"Jornal de Cascais,,

Entrou no 7.º ano de publicação esta importante revista, de que é director e proprietário o Sr. Raúl Esteves dos Santos, distinto jornalista e funcionário superior da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O número especial comemorativo da passagem deste aniversário é um belíssimo exemplar de 60 páginas, impresso num magnífico papel, muito bem apresentado, com óptimas gravuras e uma escolhida colaboração, onde se destacam nomes de autênticas capacidades técnicas.

Ao Sr. Raúl Esteves dos Santos as nossas felicitações.

"Voz do Sul,,

Com a publicação de um número primorosamente cuidado e de óptimo aspecto gráfico e colaboração valiosíssima festejou esta magnífica revista, sem dúvida, uma das melhores que no seu género se publica no nosso País, a passagem de mais um aniversário.

Felicitemos na pessoa do nosso querido amigo Raúl Esteves dos Santos, seu ilustre director, o corpo redactorial de tão útil publicação.

"O Trabalho,,

«Revista Portuguesa de Comunicações». A este nosso prezado colega da imprensa enviamos as nossas felicitações por ter entrado no 6.º ano da sua publicação.

Aproveitamos este grato ensejo para recomendarmos a leitura desta revista a todos quantos se interessam pelos trabalhos técnicos nela versados. Quer pela sua apresentação gráfica, quer pela competência dos seus colaboradores, bem merece a atenção do público estudioso, querendo nós ainda felicitar o seu ilustre chefe de redacção, Sr. Dr. Carvalho dos Santos.

"Jornal da Beira,,

Festejou há dias o seu sexto aniversário esta interessante e bem cuidada revista, que se publica em Lisboa sob a competente direcção do Sr. Raúl Esteves dos Santos.

Com colaboração vária e escolhida, na «Revista Portuguesa de Comunicações», de agradável aspecto gráfico, e com esplêndidas gravuras, se versam com proficiência assuntos que especialmente interessam a caminhos de ferro, camionagem, marinha mercante, aviação e automobilismo, telefonia, electricidade, minas, turismo, etc., e ainda assuntos de economia e finanças, e cultura geral.

É pois uma revista que, se a todos geralmente interessa, a alguns se torna quasi indispensável.

Especialmente queremos salientar neste número de Agosto, que temos presente, o belo artigo, acompanhado de lindas gravuras, «Aveiro e a Beira-Mar», do Sr. Dr. Alberto Souto.

Agradecendo a visita, gostosamente vamos permutar.

"A Regeneração,,

Com o pedido de permuta, recebemos o número 95 da interessante «Revista Portuguesa de Comunicações», de Lisboa, que muito agradecemos e que gostosamente vamos permutar.

Entra com aquele número no sexto ano de publicação e vem visando todos os assuntos respeitantes a caminhos de ferro, camionagem, automobilismo, aviação, telefonia, marinha mercante, economia e finanças e outros factores importantes de comunicação que despertam a curiosidade dos mais abstractos. O seu recheio literário, despido de banalidades, é produto de penas brilhantes, cuja leitura inspira simpatia e carinho. Ao seu director, Sr. Raúl Esteves dos Santos, endereçamos as nossas felicitações, desejando que a vida da sua revista se prolongue por muito e muito tempo.



J. Naughton, Ltd.

Rua Aurea, 178, 3.^o
L I S B O A

End. Tel. «Toberal»

Exportadores de Conservas de Peixe

Marcas registadas:

Girasol—Pâquerette—
Weekend—Sunflower—les
Catherinnettes—Au Pègase

Dr. Jaime Lopes Dias

«RECEITAS E DESPESAS MUNICIPAIS»

Um livro de grande interesse para a vida Municipal do País.—Os organismos administrativos devem adquiri-lo pela série de ensinamentos que êle contém.

O produto da sua venda destina-o o seu ilustre autor a um fim altamente humanitário—auxiliar a construção do quartel e sede dos Bombeiros Voluntários de Castelo Branco

Depositário—«LIVRARIA FERIN»

70—Rua Nova do Almada—74 — L I S B O A

Dr. Aurélio Gelo Portela

CLINICA GERAL—SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.^o E.

Telefones. 2 0168

L I S B O A

Aguiar & Mello, L.^{da}

Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salitrol — Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.
Tan-Tex — Tinta impermeabilizadora e lavável, de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco — Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.

Castor — Hidrófugo para cimento. **Everseal** — Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith** — Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RÁPIDO

FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

AGUIAR & MELLO
L.^{da}
PRAÇA DO MUNICIPIO
13 - LOJA - LISBOA
Tel.^{es} 21151 e 21152

NA REGIÃO SERVIDA PELO

V A L E
DO
V O U G A

encontram-se as mais lindas paisagens da nossa terra, em altitudes que vão de 20 a 550 metros. Belos monumentos e, em Viseu algumas das nossas maiores preciosidades artísticas;

Economia e conforto, pois o seu caminho de ferro, só com duas classes, tem em 1.^a preços inferiores aos da antiga 2.^a

«Legislação Actualizada de Empreitadas e Fornecimentos de Obras Públicas»

De interesse a todas as Repartições de Obras Públicas, Empreiteiros

PEDIDOS A

Custódio Cesar das Neves

Trav. das Aguas Livres, 6 r/c-Dt.^o—LISBOA

— À venda em todas as Livrarias —

RESERVADO

MAYBACH

Motores Diesel para Automotoras

UNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65
LISBOA

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardeletz

Lotarias

Os cambistas

CAMPIÃO & C.^a

Tem sempre à venda Bilhetes e suas fracções
para todas as lotarias da
Misericórdia

116 Rua do Amparo, 116
— LISBOA —

ZIG - ZAG



MARCA MUNDIAL

O único papel de fumar
que não afecta a gar-
ganta

Peçam tabelas aos seus Agen-
tes Gerais em Portugal

Também temos tubos em caixas de

CASA HAVANEZA

25, Chiado, 25

LISBOA

Companhia das minas de carvão de S. Pedro da Cova

S . A . R . L .

Carvão Nacional (Antracite)

A mina de maior produção do nosso país

CARVÃO PARA:

Fundição, Gasogeneos (gaz pobre), Forjas, Caldeiras industriais e varias qualidades para fogões de cosinha e de sala



Briquettes aglomerados com piche Inglês para:
Cosinhas, fogões de sala, etc., etc.



Companhia faz de sua conta o estudo da modificação das grelhas das caldeiras industriais para que possam queimar o seu carvão
com grande economia sobre o carvão estrangeiro

Queimar os carvões nacionais é contribuir para a prosperidade da Nação

Séde e Escritório: **Praça Almeida Garrett, 23-1.º**

PORTO

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnifico serviço a todos os combóios — Almoço portátil completo — Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO — PORTUGAL

LISBOA
MARÇO
1935

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

ANO V
PREÇO
2 \$ 5 0

**Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Automobilismo, Telefonia, Electricidade,
Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura,
Política, Economia e Finanças**



Relicário de cobre esmaltado e dourado, obra de Limoges, do século XVIII, existente no notável Museu de Grão Vasco em Vizeu.

A REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

ESTÁ ORGANIZANDO UM NÚMERO ESPECIAL PROFUSAMENTE ILUSTRADO, DEDICADO À IMPORTANTE CIDADE DE LOURENÇO MARQUES E EM QUE SERÃO VERSADOS ALGUNS DOS PROBLEMAS DE MAIOR INTERESSE PARA MOÇAMBIQUE.

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saídas de Lisboa no 2.º sábado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Soanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Soanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL

Saídas de Lisboa no 3.º sábado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Soanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Soanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS

LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
à Rua da Alfandega — Telefone 20052

PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

Fabrica de Loça de Saravem, L.^{da}

A maior Fabrica de Cerâmica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

.....

A faiança é a melhor loiça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedível

.....

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

.....

Artigos de 1.ª qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.^a

LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**

Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97, 1.º—Telef. 26653

Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»

—Maquinas de escrever «Remington»

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle vacinas para gado e soros

Burrell & C.^a



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468

R. da Prata, 185, 3.º-D.

Hoteis de Portugal

LISBOA: — Hotel Metropole — Hotel de L'Europe — Francfort Hotel
CURIA: — Palace Hotel da Curia — BUÇACO: — Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA: — Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Política, Economia e Finanças

Redactores

**Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz**

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

**Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 40625
— LISBOA — PORTUGAL —**

DIRECTOR E PROPRIETÁRIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha — **Eng. Frazão Sardinha**
Moçambique — **Alfredo Frazão Júnior**
Pôrto — **Joaquim Salgado**

====
**Administrador e Editor
António Martins Ramos**

COMPOSTO E IMPRESSO
Imprensa Baroëth — R. do Telhal, 65

FIGURAS ESQUECIDAS

O POETA XAVIER DE PAIVA

Eu morro por dormir nuns seios perfumados,
A' sombra duma olaia, a um lago sobranceira;
E sinto-me prender nos braços descarnados
Da deusa da Desgraça, a torpe carpideira.

Xavier de Paiva

DE entre as individualidades que ao jornal *A Voz do Operário*, logo após o início da sua publicação, prestaram um interessante concurso, salientou-se pelo seu brilhante talento um moço operário, de nome Xavier de Paiva.

Não era um adventício nas letras Policarpo Xavier de Paiva quando pela vez primeira, numa noite de Abril de 1880, trepou ao Bêco do Frois a levar à redacção do novo jornal proletário o seu primeiro artigo — penhor de solidariedade que a sua alma de poeta ofertava à desventurada classe tabaqueira. O seu nome gosava de merecido relêvo entre os que labutavam nas inglórias lides da imprensa.

Colaborador efectivo, desde o seu primeiro número, em 1877, do *Universo Ilustrado*, fundador da *Enciclopédia Republicana* e redactor principal do jornal *O Vulcano*, Xavier de Paiva espalhara já pelos jornais de Lisboa e Pôrto valiosa colaboração. Vivendo na amizade de Costa Goodolfim, Eugénio da Silveira, Gomes Leal, Silva Pereira, Guedes de Oliveira, Bessa de Carvalho, Angelina Vidal e de muitos outros que então faziam vibrar os prelos, Xavier de Paiva vira crescer a turba de admiradores que lhe apreciavam os méritos e lhe reverenciavam o carácter da mais fina tèmpera. E, como todos os poetas, sonhara também com a Glória.

Xavier de Paiva era algarvio, abriu os olhos para a luz da vida na freguesia de Santa Maria de Lagos, Foram

seus progenitores José António Xavier de Paiva, militar obscuro, crédulo e valente, um dos soldados das campanhas da Liberdade (1) e Maria do Sacramento Paiva.

Politicamente era como Custódio Braz Pacheco — o inteligente orientador da classe tabaqueira — republicano. (2) E a sua palavra, que poderíamos chamar eloquente, aquecia numa estranha vibração, na defeza do seu ideal, nas discussões acaloradas e nas controvérsias agitadas no Centro Republicano Federal, onde se encontrava filiado.

Poeta de raro engenho, na sua lira tangeria com sentimento a dôr dos humildes e combatera com veemência os

(1) O meu distinto amigo capitão Vieira Branco, que tem reunido valiosos elementos para a biografia dos algarvios que se tornaram ilustres e a quem facultei alguns dos elementos que então possuía sobre Xavier de Paiva, informou-me que a família do desventurado poeta o dava como filho do General Policarpo Xavier de Paiva.

Não pode ser verdade. Num dos artigos da série que publicou com o título «Os republicanos perante a urna», escreveu Xavier de Paiva: «Devendo o ser a um militar, obscuro crédulo e valente, um dos soldados das campanhas da liberdade, e que em 46 pegou em armas contra D. Maria da Glória — a pantera coroad — o qual nunca saiu da sua honrada obscuridade por não saber esmolar empregos pingues a trôco de salames canalhas e serviços ignóbeis».

Por estas insuspeitas palavras se vê que se o pai de Xavier de Paiva obteve pelos seus serviços alguma patente no exército, ela devia ter sido modesta.

(2) No início da sua brilhante vida jornalística foram também republicanos Angelina Vidal e José Fernando Alves, que mais tarde foram dos mais valiosos elementos do Partido Socialista. Ambos deixaram a afirmação do seu grande valor nas colunas de *A Voz do Operário*.

falsos preconceitos. Romancista, os seus primeiros trabalhos afirmavam qualidades muito apreciáveis de observação e eram a promessa de obras que a crítica consagraria. As traduções que de Teófilo Gautier, Campoamor e Wiliam Draper fez demonstraram que se estava em presença de uma autêntica revelação, se tivermos em consideração que a variada cultura que possuía fôra obtida pelo seu próprio esforço. Xavier de Paiva começara a vida como simples operário correeiro!

Por essa razão os críticos dessa época longínqua consideravam Xavier de Paiva como o primeiro grande poeta vindo das classes proletárias.

Nas assembleas populares lia os seus discursos e as suas composições literárias, que as classes trabalhadoras aplaudiam com entusiasmo, olhos postos naquele jovem, pálido e triste, que na sua voz magoada parecia sentir todas as angústias e advinhar todos os anseios e aspirações que viviam na alma dos deserdados da sorte (1).

Mas a Fortuna, essa deusa esquiva, jámais o bafejou. Como era político encontrava as maiores dificuldades em ser admitido nas oficinas da sua especialidade. O seu temperamento de lutador audaz fazia dêle um rebelde, (2) A época tendia para os oportunistas. E, porque atacou com grande vivacidade os que no seu partido transigiam ou se bandeavam, nunca as sinagogas partidárias lhe asseguraram um lugar onde honradamente ganhasse o pão necessário aos seus. (3) Viveu largo tempo nestas dolorosas circunstâncias. E, embora queimasse o melhor das suas energias em tentar vencer a negra desdita que o perseguia, sentia que a miséria não lhe abandonava o lar. E assim escrevia magoadamente (4):

QUANDO!?

Eu sou um triste, um vil forçado
Das sinistras galés da desventura;
Minha mãe deu-me à vida em noite escura,
Agoirou-me ao nascer um negro fado!

Hei por isso vivido abandonado,
Ferindo-me sempre as dores da amargura!
Dissipar-me-à ainda esta tristura
Do Sol fecundo um raio abençoado?!...

(1) Algumas das suas produções foram recitadas em diversos teatros de Lisboa. Outras foram escritas expressamente para serem recitadas em benefício de operários que a doença prostara. O seu concurso aos desgraçados nunca faltou.

(2) Escrevia Xavier de Paiva em 1881, condenando alguns actos praticados pelos dirigentes republicanos quando das eleições:

«Cremos que sejam dos mais sinceros, mas não dos melhores, os republicanos que aceitam todos os actos dos que se dizem seus correligionários e *directores*, sem os submeterem à observação consciente e ao escalpo da crítica desapassionada. É um erro funesto ceder crédulamente à lábia sedutoru dos tribunos somente palavrosos, às miragens feiticéiras devidas às habilidades de charlatães de ocasião, e condenar sem apelação nem agravo as verdades e os avisos prudentes do escritor consciencioso, só porque êle não possui a autoridade pelitrapa que dá uma carta de bacharel».

A campanha de Xavier de Paiva foi enérgica e certamente justa. Os nossos leitores melhor o avaliarão por êste trecho que recorramos da série de artigos por êle publicados, todos dentro da mesma doutrina.

«O nosso dizer franco e rude significa apenas um brado de alerta. Dissidentes contumazes, revolucionários desde verdes anos, partidários das mais puras doutrinas federalistas, de que nunca tergiversámos, não somos dos que entendem que para bem servir uma ideia é preciso sacrificar a própria dignidade, prestando-nos a ser joguetes de aventureiros, ou a ir conluídos com os farçantes, que só trabalham por lograr infamemente as classes proletárias em proveito dos seus interesses e dos apaniguados».

(3) Muitos republicanos foram nesses tempos, em que Elias Garcia dispunha na Câmara Municipal de Lisboa de uma grande influência, ali admitidos como prêmio à sua dedicação partidária.

(4) Publicado no 2.º Volume do *Universo Ilustrado*.

No entanto, qual grilheta paciente,
Com a alma cheia de tédio e doente,
Vou da vida a cadeia suportando.

Deixai dormir os deuses lá na Glória: —
Meu pálido viver e escura história
Também hão-de findar... Porém quando?!...

Êste estado de espírito fez-lhe criar um cepticismo doentio que o levava a cognominar-se de «poeta dos cemitérios». Depois, fechadas as portas das oficinas de correeiro ao revoltado, tapado o seu ingresso nos jornais burgueses que atacara violentamente, passou a viver de alguma colaboração pèssimamente retribuída e da revisão de um ou outro modestíssimo semanário que mal lhe poderia remunerar a tarefa produzida.

E o poeta, numa estranha visão do seu fim, ia compondo a sua biografia (1).

O MÁRTIR OBSCURO

Abriu a boca enorme a vala insaciável
E recebeu no ventre — a grande fundição,
O magro corpo vil... o vaso miserável
Em que floriu um nobre e forte coração!

Não foi um potentado o que desceu à terra,
Nem bispo ou general, nem tinha hábito ao peito;
Fez sempre à Tirania a mais cruenta guerra,
Co'os rasgos da Razão e as armas do Direito

A' luta popular votou o pensamento;
Foi eco a sua voz de imprecações amargas,
Por isso não se ouviu no triste passamento
Dos aureos batalhões as fúnebres descargas...

Ninguém o acompanhou à muda vala fria!...
Acompanhá-lo, sim!... São cerimónias parvas!
— Um pobre como o... *tal*, pode ir sem companhia
Dar o corpo de pasto às esfumadas larvas...

Nem uma voz amiga além lhe disse adeus,
A' beira dessa cova aberta, escancarada...
Só o viram descer os brancos mausoléus...
Disse-lhe o último adeus a brisa magoada!

Mordeu-o a inveja em vida, e ainda além da morte
Mordeu-o a hipocrisia e a enxada do coveiro!
— Não temês que o chorar; é essa sempre a sorte
De quem teve talento e não legou dinheiro!...

Emquanto teve alento o lutador infrene
O povo a defender, sofreu cruéis lançadas.
Porém depois de morto... agradeçam-no à higiene
O não ficar exposto, à chuva, nas calçadas!...

Nunca baixou a fronte ante o áureo altar do Vício;
Honrarias desdenhou... Foi sempre um pobretão!
Por isso êle morreu no grabato do hospício,
E à vêsga cova foi sem padre e sem caixão!

Que durma pois em paz; descanse, enfim da luta
Na funda solidão, co'os vermes sensuais!
Nas entranhas da terra a grita não se escuta
Das sórdidas paixões de peitos desleais!

(1) Publicado no 2.º Volume do *Universo Ilustrado* e no jornal *A Voz do Operário*, quando da sua transladação em 1892.

Tal era o homem a quem os tabaqueiros abriram de par em par as portas do seu jornal na primavera de 1880, publicando a poesia «Trevas e luz», que Bessa de Carvalho recitara com geral agrado no sarau operário que realizara no Pôrto em 4 de Abril desse ano (1). O artigo com que iniciou a sua colaboração veio publicado no lugar de honra do número 8, de Maio, e intitulava-se «A propósito da tragédia da rua Formosa». Depois seguiu-se uma intensa colaboração, em que versou os mais variados assuntos com elegância de estilo e elevação.

Uma doença, das que não perdoam, prostrou-o no mísero leito da sua desconfortada água-furtada, num recanto da velha Alfama, de onde se contemplava o Tejo.

Nessa água-furtada, onde êle sonhava os maiores triunfos e onde depois só vira a desventura, escreveu Xavier de Paiva os admiráveis versos de que transcrevemos em seguida as três primeiras quadras (2).

NA MINHA AGUA-FURTADA

Nesta mansarda vêsga, erguida sôbre a fronte
Dum velho pardieiro, abjecto, ossificado,
O qual semelha um ninho em cima d'alto monte
Crivado de sinais do dente do Passado;

Como o eremita cristão, de faces amarelas,
Que só busca no azul a paz do coração,
Através da vidraça eu busco nas estrelas
Meus vagos ideais, a calma inspiração.

Mas hoje é negro o Céu, o livro cabalístico,
— O' guias divinais! em balde vos procuro
Na plúmbea imensidade... — Além no espaço místico
Sois nódoas de luz num grande manto escuro.

A morte de sua espôsa, Elisa Augusta Freire de Paiva, mais lhe agravou o mal, já de si incurável. Um acesso pernicioso arrastou o pobre poeta para o catre n.º 24 da enfermaria de Santo Onofre do Hospital de S. José, onde faleceu dois dias depois de ser hospitalizado, em 11 de Janeiro de 1882, contando apenas pouco mais de 33 anos.

No funeral, que se efectuou em 13 de Janeiro, fez-se representar o jornal *A Voz do Operário* por José Bento de Oliveira e Pedro de Carvalho (3). O jornal *A Liberdade* pelo Dr. Azeredo e a Associação dos Trabalhadores por Agostinho da Silva. Pronunciaram algumas palavras Agostinho da Silva e Contreiras, fazendo-se notar a falta das figuras categorizadas do partido pelo qual havia denodadamente batalhado.

No ano seguinte, em 14 de Janeiro, foi-lhe feita uma manifestação fúnebre, em que se encorporaram cerca de 500 pessoas. O impressionante cortejo saiu do Club Republicano Democrático para o cemitério do Alto de S. João, onde se procedeu à colocação de uma grade de ferro no coval n.º 3:461, que ficou completamente coberto de flores e de corôas. Fizeram uso da palavra; entre outros Gomes Leal, Contreiras, Eugénio da Silveira, Paulo da Fonseca e Portugal da Silveira.

Em 8 de Novembro de 1884 fundaram alguns repu-

blicanos de S. Vicente o Clube Xavier de Paiva, cujos corpos gerentes ficaram assim constituídos:

Presidente honorário, Angelina Vidal, Presidente efectivo, Damásio da Graça. 1.º Secretário, Manuel Lopes de Almeida. 2.º Secretário, Francisco Pereira Batalha Júnior. Comissão Executiva: Presidente J. V. S. Penalva. Secretário, Lúcio Maria de Sousa. Tesoureiro, Manuel Dias Moreira. Vogais: Augusto de Pena e Nicandro da Silva Graça.

A primeira festa promovida para angariar fundos para a instalação do Clube foi realizada na sala da Academia Fenianos, para êsse fim lindamente decorada, na data acima indicada, tendo usado da palavra Gomes da Silva, Damásio Graça, Paulo da Fonseca, Angelina Vidal, Eduardo Nunes da Mota, Sebastião Baçam e Artur dos Passos.

Recitaram poesias de Xavier de Paiva: Angelina Vidal e Tomaz Ribeiro, A. J. de Oliveira, Dupont de Sousa, António Jesus Soares, e Angelina Vidal que foram muito applaudidos.

A sua solene inauguração realizou-se em 8 de Março de 1885, seguindo-se em 15 e 22 do mesmo mês conferências levadas a efeito por Angelina Vidal e Dupont de Sousa, a primeira subordinada ao tema: «Vantagens da República Federal», e a segunda «O favoritismo realengo e as suas tendências ambiciosas» (1).

Em 8 de Maio de 1892, dez anos depois do seu falecimento, procedeu-se à trasladação das ossadas para o jazigo de José Maria de Sousa, no cemitério dos Prazeres, acto realizado por iniciativa de um grupo de republicanos federalistas, que para isso abriram uma subscrição nas colunas do jornal *O Século*. Foi uma imponente romagem de saúde, em que tomaram parte inúmeras pessoas e entre elas algumas das personalidades mais em evidência da política republicana. Discursaram: Abílio David, pela Comissão; Alves Correia, pela *Vanguarda*; Magalhães Lima, pelo *Século*; Feio Terenas, pela *Batalha*; Silva Lobo, Feliciano de Sousa, Luiz de Judicibus, Magalhães Moura, Bartolomeu Constantino e Paulo da Fonseca. *A Voz do Operário* foi representada por Guedes Quinhones. Durante o trajecto e fóra do cemitério era vendido um número único dum jornal intitulado *Xavier de Paiva*, cujo produto se destinava à compra de um terreno e construção de um mausoléu onde definitivamente repousariam os ossos do «Poeta dos cemitérios». Quiméras de sonhadores...

Entre os jornalistas que lhe dedicaram especialmente palavras de saúde contam-se Angelina Vidal e Pedro de Carvalho no jornal *A Voz do Operário* e Reis Dâmaso na *Enciclopédia Republicana*, que lembrou aos seus amigos e correligionários que seria bom proceder-se à publicação em edição especial de algumas das suas mais belas produções.

Para bem se poder avaliar o valor da sua colaboração no órgão dos tabaqueiros, bastará dizer que durante os 17 meses em que escreveu no jornal *A Voz do Operário* publicou o seguinte:

Romances: «Orfandade e Desventura», «Os Mistérios de Alfama» e o conto «Cênas e perfis».

Artigos: «Dos exércitos permanentes», «Os ossos de Vasco da Gama», «Homenagem a Luiz de Camões», «Reis e padres», «Questões sociais», «O processo das notas falsas», «Os campinos» (crítica), «A Comuna de Paris» (6 artigos) (2) «Os republicanos perante a urna»,

(1) A primeira vez que o seu nome surgiu no jornal *A Voz do Operário* foi em 14 de Fevereiro de 1880 no folhetim. «O problema da miséria», que Paulo da Fonseca lhe dedicou, com as seguintes palavras: «Ao meu particular amigo e distinto correligionário Policarpo Xavier de Paiva».

(2) Publicada no 2.º Volume do *Universo Ilustrado* e dedicado ao seu particular amigo Nuno de Matos Alvarenga.

(3) Os tabaqueiros souberam pagar a sua dívida ao homem que acompanhara à última morada dois elementos dessa classe, José António da Silva e José Rodrigues Tavares, falecidos no período da sua mais activa colaboração.

(1) Deve ter poucos anos de vida o Clube Xavier de Paiva, tido visto que poucas mais referências lhe encontramos na imprensa da época.

(2) Nesses seis artigos publicou Xavier de Paiva o interessante discurso que havia pronunciado no banquete republicano social, que, para comemorar o 1.º aniversário da Comuna, se realizou numa casa da Rua de S. Boaventura, em 18 de Março de 1881, e a que presidiu Manuel Francisco da Mota.

Êsse discurso dedicou-o ao seu valente correligionário João Manuel Eglésias, emido espanhol, que em Lisboa conquistara grandes simpatias. Nesse banquete, a que assistiram republicanos federais e radicais, foram também lidas poesias de Xavier Paiva.

MARINHA MERCANTE

Está novamente na ordem do dia a péssima situação em que se encontra a nossa marinha de comércio. De todos os sectores da actividade nacional surgem solicitações no sentido de se tomarem medidas que tornem possível o seu rápido ressurgimento.

A todas essas solicitações, a todas as autorizadas opiniões que tão enérgicamente chamam a atenção das estâncias oficiais para o estado desgraçado a que chegou a nossa frota mercante, juntamos a nossa voz, clamando pronto remédio para um mal que aflige tão profundamente a economia nacional e o bom nome do País.

O problema da marinha mercante foi, como tantos outros, discutido nas colunas desta Revista logo no início da sua publicação. A êle dedicámos os melhores cuidados e as maiores atenções, escolhendo para o seu estudo, podemos dizê-lo orgulhosamente, os técnicos mais competentes e os economistas de maior renome. E, se o assunto por vezes não foi mais esclarecido, não foi por culpa desta Revista.

Quem consultar a nossa colecção nela encontrará a prova do que afirmamos e reconhecerá fã-

cilmente que, entre o escol de competências que, nessa materia, existe em Portugal, o maior número, tratou brilhantemente desse problema nas páginas desta publicação.

De entre esses nomes lembram-nos: Nuno Simões, César Ferreira, Teodoro da Costa, Marcelino Carlos, Guilherme A. Vidal Júnior, Diogo Sobral, Pinto e Neto e José dos Santos, cujos trabalhos valiosos têm necessariamente de ser consultados por quem tenha que resolver tam importante problema.

Nessa campanha não estavam sózinhos; alguém com mais direitos a enfrentou; referimo-nos à Liga dos Oficiais da Marinha Mercante, que elaborou inteligentes representações e fez publicar no seu órgão na imprensa, a *Revista Neptuno*, artigos bem documentados e estudos detalhados em que se perconizam leis proteccionistas e se faziam oportunas sugestões para o revigoração da marinha mercante nacional.

Fazemos sinceramente votos para que o problema seja resolvido com a urgência que o assunto requer.

(4 artigos), Perseguição à imprensa», «Conflito relativo à unidade de Deus» (tradução), «Verdades tristes», «Lisboa e o seu Pôrto» (2 artigos), «Os liberticidas» e «A nossa saúde».

Manteve também durante algum tempo as secções «Revista Bibliográfica» (14 artigos) e «Notícias e factos» (2 artigos).

Em verso: «Na Sacristia», «Pagan'smo católico», «Hallel-niah», «Confissão dum padre», «Alexandre IV», «O encarcerado», «A Cristo», «A uns pequeninos», «Fala o capital», «Colosso envelhecido», «Prevenção», «Carta de El-Rei Zilu», «O proletário», «A Luis de Camões», «Os comunistas», «O ébrio», «O que aí vai», «A orfã», poesia recitada na festa do 2.º aniversário de *A Voz do Operário* pela menina Adelaide da Conceição Faria, três meses antes da sua morte, e «O Mártir obscuro», publicado quando da sua trasladação.

Foram publicadas em folheto as poesias «Camões em Africa» e «O passado e o futuro», «Os maltrapilhos», «Os bárbaros modernos» e o romance «Arlequins».

«Os Mistérios de Alfama», publicação iniciada no jornal foi depois da sua morte publicado em fascículos e depois em volume, revertendo o produto líquido a favor de sua desolada mãe, que ficára na miséria (1).

Tinha em preparação as seguintes obras: «Irradiação do poente», versos, «Mosaico de contos e narrativas», «Os agentes das trevas», drama original em 3 actos e um prólogo.

No *Universo Ilustrado* publicou entre outras as seguintes produções:

Romances: «Arlequins» e «Angélica».

Em prosa: «Epatia», «O prego influido poderosamente no amor», «Touradas», «Morte trágica de homens e mulheres célebres» (3 artigos), e «Homens notáveis».

Em verso: «Mulheres—abismo», «Desalento», «Uma página triste», «A guerra», «A' saudosíssima memória do eminente escritor Alexandre Herculano», «Desdita», «Paixão estranha», «Riso fatal», «Os três cães», «A' morte de Victor Hugo», «Verso e reverso», «Oriental», «Alucinação», «O mártir obscuro», «Preito de affecto», «Flor Desfolhada», «Como eu gosto dela», «A um coração», «A hipocrisia», «A ti...», «História triste», «Versos», «O confessor e o penitente», «A tirana», «Quando!?!...» e «Na minha água-furtada».

Entre as traduções contam-se «A origem da ciência» e «Conflito entre a ciência e a religião», de John William Draper, «A inveja», de Teófilo Gautier e «As duas simpatias», de Campoamor.

Nas notas que apontamos só fazemos referência à produções que foram publicadas no jornal *A Voz do Operário* e no *Universo Ilustrado*. Não podemos consultar a *Enciclopedia Republicana*, nem o jornal *O Vulcano*. Das obras que foram editadas publicamos todas.

Não fica mal na hora em que festivamente se comemora mais um aniversário do jornal *A Voz do Operário* (1) lembrar o nome deste desventurado poeta que no sarau comemorativo do seu 1.º aniversário, em 11 de Outubro de 1880, na velha casa do Beco do Fróis, recitou, no meio do maior entusiasmo, duas das suas melhores poesias, e que foi sem dúvida nessa época distante um dos seus mais brilhantes colaboradores.

Estas razões só por si justificam as linhas que aqui deixamos de sentida homenagem à memória do infeliz e talentoso poeta que há 53 anos morreu de miséria num catre do hospital, no momento em que no seu Algarve de encantamento começavam a florir as primeiras amendoeiras.

RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

(1) «Os Mistérios de Alfama» foram editados pela Biblioteca Universal dos Srs. Lucas & Filho, publicados em fascículos ao preço de 40 réis e depois em volume de 288 páginas pelo preço de 500 réis.

(1) Alguns dos elementos que compõem este artigo foram publicados, pelo autor quando da comemoração do 55.º aniversário do jornal *A Voz do Operário*.

O Problema Ferroviário Português

Por GUERRA MAIO

NUMA rápida vista de olhos pela carta ferroviária de Portugal constatamos que a nossa rede, deploravelmente por acabar, precisa que lhe fechem as malhas para a sua exploração ser fácil e económica.

Há no nosso País quem suponha que o problema está na utilização das automotoras, afirmando muitos que temos que pôr de parte as locomotivas e as carruagens actuais por arcaicas e fora da moda. Tenho um certo cepticismo por este assunto, pois julgo que aquelas nas grandes distâncias nunca poderão bater os comboios e nas pequenas só em certos casos poderão concorrer com a caminheta.

Senão vejamos; se estabelecermos automotoras nas pequenas linhas, como de Évora a Reguengos, elas ficarão em manifesta inferioridade com a caminheta, pois esta pode sair de Reguengos do centro da vila e ir deixar os passageiros à Praça do Geraldo, em Évora. Quem quiser utilizar a automotora tem um longo percurso a fazer a pé ou de automóvel, seja em Reguengos, seja em Évora; outro tanto acontecendo de Beja para Serpa, de Coimbra para a Figueira, de Braga para Barcelos, de Viseu para S. Pedro do Sul, de Penafiel para o Porto, etc.

Quando o *Comércio do Porto* publicava este estudo, *Le Matin*, de Paris (17 de Julho), trazia, em fundo, uma entrevista com o Sr. R. Dautry, director geral dos Caminhos de Ferro do Estado e um dos mais distintos engenheiros franceses, a qual transcrevo, sem a traduzir, para lhe não alterar o sabor:

«—Alors, dit le public, qui a entendu dire que quatorze petites lignes du réseau, de Normandie allaient disparaître, alors ou va se mettre, à travers la France, à dépeser des voies à demêler des gares, à jeter bas des remblais. Est-ce bien prudent?

A cela, M. Raoul Dautry dans une lettre ouverte, a répondu clairement, lumineusement, irréfutablement.

Mais non, explique-t-il, il ne s'agit pas de cela. Les lignes «supprimées» seront conservées pour être utilisées à l'acheminement des marchandises lourdes ou encombrantes que l'automobile ne saurait transporter. Mais elles cesseront de servir aux voyageurs qui; eux, elles devront utiliser la route.

Ne pourrait-on, demande le public, y faire circuler des autorails?

Non, réplique M. Raoul Dautry. Certes, l'autorail c'est beaucoup plus économique que le train à vapeur, mais il est tout de même coûteux. Il faut, avec l'autorail, avoir des gares constamment ouvertes, c'est-à-dire beaucoup de personnel; il faut garder les passages à niveau; il faut surtout entretenir la voie—ce qui coûte 8.000 francs par kilomètre et par an. C'est tout cela qui crée le déficit dont souffrent les chemins de fer. Au contraire, un seul train de marchandises circulant quotidiennement à petite vitesse, ne coûterait pas cher: toutes les petites stations, haltes et arrêts qu'il ne desservirait pas pourraient être fermés définitivement; l'entretien de la voie serait beaucoup moins rigoureux et onéreux; les dépenses de personnel seraient considérablement réduites. Plus de raison pour qu'on ne comble pas le déficit,...

Mais, insiste le public, puisque l'autorail est malgré tout une source d'économies, ne saurait-il être une source de bénéfices, en ce sens que beau coup plus de voyageurs prendraient l'autorail, s'il s'il existait partout?

Non, maintient M. Raoul Dautry, car, partout où l'autocar apparaît avec ses avantages, l'autorail cesse d'offrir de l'intérêt. L'autocar est plus souple et plus rapide que l'autorail. Il dessert beaucoup plus d'agglomérations que l'autorail.

Il s'arrête à leur centre même et non à un ou deux kilomètres de leur voisinage. Il n'exige qu'un personnel infime. Il ne demande pas de gares ni de passages à niveau à garder ou à entretenir.

Il peut être doublé, triplé, presque instantanément. Il peut faire ses tarifs moins cher. Sougez à ce dépense un autocar transportant 30 voyageurs et à ce que coûte un autorail de 200 tonnes transportant le même nombre de voyageurs.

Et voici la conclusion de celui qu'on a appelé l'as des chemins de fer:

Tout milite en faveur de l'automobile pour la liaison des localités peu éloignées les unes des autres. L'autorail, lui, convient aux trajets longs ou moyens où les voyageurs abondent. Quant au train, il devra, de plus en plus, être réservé aux parcours sur de moyennes et de grandes distances pour lesquels il est mieux outillé, et aux transports massifs (banlieue) qu'il est seul à pouvoir assurer convenablement. Cet effacement volontaire et raisonnable du chemin de fer devant les intérêts locaux et régionaux de l'automobile ne peut que lui rendre les plus grands services.

Não me deterei, porém, sobre o assunto, não só porque se estão fazendo várias experiências no estrangeiro, mas porque a C. P. acaba de enviar ao estrangeiro dois dos seus mais distintos engenheiros para, *sur place*, o estudarem devidamente. Aguardaremos, pois, que eles dêem o seu parecer.

Todavia penso que o nosso problema está por agora no fechamento das malhas em aberto na nossa rede ferroviária, e com a construção imediata de uns 450 quilómetros de novas linhas e com mais alguns melhoramentos na rede existente poderíamos obter facilmente uma exploração proveitosa e mais económica.

Nessa ordem de ideias podia levar-se a linha de Fafe às Pedras Salgadas, recebendo enlace da do Tâmega, no Arco de Baulhe, ligando-se assim, por via estreita, as linhas do Corgo e do Tâmega com Leixões.

Ligar, por um ramal de via larga, a linha da Beira Alta com a do Douro (Vila Franca das Neves ao Coa), aproximando-a de Pinhel, linha já classificada, e apertar para via de 1 metro a linha, também classificada, de Mondego e levá-la a Santa Comba Dão.

Assim Coimbra seria testa de rede de via reduzida, que teria, como *terminus*, Chaves, Leixões, Aveiro e Espinho, e os pontos importantes servidos; Santa Comba, Viseu, Moimenta da Beira, S. Pedro do Sul, Lamego, Régua, Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago, Fafe, Guimarães, etc.

Duas palavras apenas sobre as linhas que acabo de preconizar ao norte do Mondego, pois, tratando-se de fechar as mais importantes malhas da nossa rede ferro-

viária, fácil é justificar o prolongamento da linha de Fafe às Pedras Salgadas e mais tarde desta localidade a Mirandela, e assim teríamos não só dotado a região transmontana com uma linha transversal entestada a Leixões, mas tínhamos dado continuidade, pelo mesmo tipo de via, às linhas de Guimarães, Tâmega, Corgo e de futuro às linhas de Tua e de Sabor.

De todas as linhas do Norte do Mondego a mais importante, sem dúvida, é a transversal de Vila Franca das Neves ao Coa (como disse já classificada) e em via larga, para ligar a linha da Beira Alta com a do Douro. Eram uns 55 quilómetros a construir, em grande parte pelo vale de Coa, com pontos, é certo, de difícil construção, mas em compensação com as obras de arte limitadas à pequena ponte na foz do Massuemi.

Todavia, parece-me que o traçado pela margem direita de Coa, desde o Azevo (Quinta da Moreirela) à foz do Massuemi, seria de mais fácil construção que pela margem esquerda, ao que havia a juntar a vantagem de melhor servir a região de Riba Coa, muito rica em vinhos e cereal.

Em vez de fazer a ponte sobre o Massuemi far-se-ia no Moreirola, sobre o Coa, e para a segunda passagem desde o rio poderia duplicar-se o emprêgo da ponte que vai construir-se para a estrada internacional do Pôrto a Barca de Alva, próximo da Muxagata.

Esta linha é duma importância capital para a ligação, por via larga, das linhas do centro e da Beira com o Norte do País, tanto mais que, se por uma fatalidade estranha aos cuidados e à vigilância técnica que a C. P. tem permanentemente na Ponte Maria Pia esta deixasse de dar passagem aos combóios, os prejuízos para a economia do País seriam tais que o custo do ramal de Vila Franca das Neves ao Coa nada representa. Tanto mais que não há, de Pampilhosa a Vilar Formoso, sítio tão propício à ligação das duas linhas.

A linha do Vale de Vouga precisa ter uma saída directa para o Pôrto, embora isso venha a lesar a C. P. no pequeno percurso em que lhe é tributária de Espinho ao Pôrto, (26 quilómetros).

Porque ninguém tenha a menor dúvida: se não se lhe acudir com uma linha directa ao Pôrto, o Vale do Vouga será irremediavelmente batido pela camionagem sem vantagem para ninguém.

Há quem sustente que essa saída deve fazer-se da Arrifana a Contumil, a fim de a ligar à Trindade.

Discordo inteiramente pela extensão do traçado e pelo elevado custo da construção, a que há que juntar uma ponte sobre o Douro.

A solução está, a meu ver, numa linha da Vila da Feira ou da Arrifana a Vila Nova de Gaia, cuja extensão devia ser tanto quanto possível, junto à ponte de D. Luiz para dar um acesso fácil ao centro da cidade e para, por meio de um ascensor, comunicar com o rio. Talvez não seja fácil a realização deste projecto pelo custo das expropriações, mas é indubitável que tal solução seria extremamente cómoda para os passageiros, graças ao serviço dos eléctricos que dali irradiam para os principais pontos da cidade.

Se fôsse muito dispendiosa a construção de um leito próprio para a linha, dentro de Vila Nova de Gaia, uma solução haveria: fazer a estação no extremo sul da vila e assentar um terceiro carril entre a linha dos eléctricos, até à entrada da ponte D. Luiz, para levar ali, tiradas por uma zorra eléctrica, as carruagens e os vagões de Vale do Vouga.

Junto à ponte far-se-ia um pavilhão elegante para abrigo e embarque dos passageiros, fazendo-se o serviço de mercadorias duma estação ribeirinha por meio

de um ascensor. Em nada se prejudicava o trânsito, nem a estética da Avenida, e a Companhia dos Eléctricos do Pôrto teria um afluente interessante da sua rede citadina. Os vagões de mercadorias podiam ser carregados directamente do ascensor e a passagem daqueles pela Avenida, para não prejudicar o trânsito, poderia ser feita às horas de pouco movimento.

Na rede ao norte do Douro há ainda um problema grave a resolver: o da linha do Vale do Lima, em construção até Ponte do Lima. Esta linha iniciou com a sua construção uma rede secundária, que devia ter como extremos: Guimarães, Braga, Moução e Viana do Castelo. Dado porém o desenvolvimento do automobilismo, não é natural que ela venha, pelo menos por agora, a fazer-se, e em tal caso fica-nos uma linha de via reduzida, de 23 quilómetros, sem continuidade, o que tornará caríssima a sua exploração, como é natural.

A solução seria transformar a bitola para 1^m,67, cuja exploração era extremamente fácil com o prolongamento a Ponte do Lima dos vários combóios que hoje têm *terminus* em Viana, sejam os do Pôrto, sejam os de Valença.

Se mais tarde se reconhecesse vantagem em prolongar a linha a Ponte da Barca e aos Arcos de Valdevez, as condições de exploração seriam as mesmas.

E' certo que há bastante material circulante com a bitola de um metro, há muito construído para esta linha, mas que poderia ir para outras linhas do Estado.

Fechadas que fôsem as malhas da via reduzida, como acabo de expôr, conviria agrupar numa só administração a rede hoje explorada pela Companhia Nacional, Norte e Vale do Vouga, cujas linhas ficariam ligadas, à excepção das de Tua e do Sabor.

Se mais tarde fôsse reconhecida a conveniência de se estabelecer uma transversal de Pedras Salgadas à linha de Tua e desta à do Sabor, teríamos agrupado numa só rede a via reduzida do País (com excepção da do Lena), que levaria para os portos de Aveiro, Douro e Leixões a exportação da região por ela servida, com grande vantagem para a economia nacional.

Há quem pretenda que a linha de Ave deve ser ligada à do Tâmega e do Corgo por uma variante de Caniços a Cabeceiras de Basto, descendo depois para o Arco de Baúlhe.

Sem querer discutir as vantagens para a região que vai de Caniços a Cabeceiras, talvez mais rica que a de Fafe, parece-me um erro abandonar Fafe à sua situação de testa de linha.

A ligação de linha do Ave com as de Tâmega e do Corgo não pode logicamente ser outra que um prolongamento de Fafe ao Arco de Baúlhe, uns 65 quilómetros de fácil construção, pois, além da linha Caniços-Cabeceiras ser uma dispendiosa duplicação daquela, teria o gravíssimo inconveniente, no dia em que se destruísse a de Guimarães, Braga ou ramal das Taipas a Braga, de dotarmos a grande artéria Pôrto-Braga com uma linha paralela e terrivelmente concorrente, sem benefício algum para ninguém.

Para concorrência bastam os transportes por estrada. Todavia, no prolongamento de Fafe ao Arco do Baúlhe a linha podia aproximar-se de Cabeceiras, região mais rica que a da Gandarrela, sem alongar muito o traçado, dando-se assim satisfação àquela importante vila minhoto.

Várias linhas têm sido previstas para a ligação de Viseu ao Tua, por Moimenta, depois a de S. Pedro do Sul à Regua, e até mesmo a de Viseu ao Pocinho.

Dadas as circunstâncias imprevisíveis dos transportes por estrada, não podemos pensar, por agora, na linha

de Viseu ao Tua e muito menos na de S. Pedro do Sul a Lamego. Mas como se impõe uma ligação de Viseu com o Norte do País, e como está em via de conclusão a linha da Régua a Lamego, cuja construção obrigou a duas obras de arte, caríssimas, a ponte do Douro e a de Varosa, a solução é prolongar essa linha a Viseu, por Moimenta, até que as circunstâncias mostrem o que há a fazer em matéria de transportes.

Ao sul do Mondego temos que passar em salvo até à rede do Sul, pois é esta que precisa ser imediatamente completada para se acabar com os seus múltiplos ramais, de custosa exploração, e fomentar uma região produtiva de trigo, tão importante na vida económica do País.

Levada que fôsse a linha de Estremoz à de Leste, devíamos deixar para mais tarde o seu prolongamento até Portalegre, para não irmos cair agora num novo ramal deficitário. De resto, há mais urgência em fechar as malhas de rede com a construção de pequenos ramais, de Vila Viçosa a Elvas, por Jerumenha, de Mora à Quinta Grande, de Reguengos a Moura, por Mourão, de Quintas à Vila de Serpa e de Ermidas a Aljustrel.

Essas linhas represenham aproximadamente 196 quilómetros.

Segundo o relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, pode calcular-se a construção da via larga a 470 contos o quilómetro e supondo que a via reduzida, visto o acidentado de algumas linhas, não ficará, em média, a menos de 370 contos.

Em tal caso, os 196 quilómetros de via larga custar-nos-iam cerca de 90:000 contos e os 246 de via reduzida outro tanto aproximadamente num total de 180:000 contos, ao que há ainda a juntar a conclusão das linhas em construção do Vale do Lima, do Vale do Sabor, de Sines, de Serpa, de Fronteira, etc., e como há ainda que completar os melhoramentos que se estão fazendo do Minho ao Douro e do Sul a Sueste, que comprar material circulante, principalmente carruagens de 3.^a classe de *bogies* para combóios rápidos de via larga, e que fazer a 2.^a via entre Ermezinde e Penafiel, Ermezinde e Trofa e Píahal Novo e Vendas Novas, construir mais casas para o pessoal, etc., creio que 275:000 contos não seriam demais.

Um empréstimo de 275:000 contos representava, ao juro de 5, 5 por cento com a amortização, um encargo anual de 23:011.725\$, durante 20 anos, e está dentro das possibilidades do Fundo especial de caminhos de ferro, que rendeu 28:287.803\$ em 1932, e que se eleva a 33:601.685\$ se lhe juntarmos a renda fixa de 6 por cento de arrendamento dos caminhos de ferro do Estado, que em 1931 foi de 5:313.882\$ cifras que se mantiveram em 1933. O saldo de 10:589.960\$ seria suficiente para cobrir os encargos de empréstimos ultimamente realizados, de 100:000 contos, para melhoramentos nas linhas do Estado e as garantias de juro às linhas que têm esse direito.

Com a reforma das tarifas a que me refiro e com a extensão das novas linhas era de esperar que aquela cifra aumentasse notavelmente.

Quere dizer, a rede seria completada e beneficiada com os seus próprios recursos, sem encargos portanto para o Tesouro.

Assim poderia fazer-se uma exploração económica pela maior extensão da circulação dos combóios e melhor aproveitamento de material, o País ficava com uma rede de cerca de 4.000 quilómetros de via férrea, cuja exploração seria grandemente facilitada pelo fechamento das suas malhas mais importantes.

Comparemos, porém, a rede ferroviária dos países

próximos de Portugal para vermos a inferioridade da nossa, em relação à população e à extensão de seu território.

A França tem 1 quilómetro de linhas férreas por 718 habitantes e por cada 10 quilómetros quadrados. A Espanha 1 quilómetro por 1.289 habitantes e por cada 29 quilómetros quadrados.

A Itália 1 quilómetro por 1.845 habitantes e 14 quilómetros quadrados. Portugal tem 1 quilómetro por cada 1.824 habitantes e 25 quilómetros quadrados.

Ora a França, dos seus 54.500 quilómetros, 10.000 são de linhas secundárias de 1.^m, 0.^m,75 ou 0.^m,60, assentes em grande parte sobre leito de estradas, cujos combóios, que o vulgo chama *tortillard*, têm tendência a desaparecer pela sua custosa exploração em relação ao autocarro.

A marcha desses combóios é de tal maneira lenta que há pouco num botequim de certa cidade da Bretanha dois fregueses apostaram com o dono da locanda que chegariam a pé ao *terminus* da linha férrea que serve a localidade, antes do *tortillard*. E ganharam a aposta. As seis grandes companhias a que pertencem os 45.000 quilómetros restantes pretendem abandonar a exploração de 15.000, extremamente deficitárias, as chamadas linhas de *interesse local* e a que o público chama pitorescamente de *interesse eleitoral*.

Reduzida a rede francesa a 30.000 quilómetros, este país ainda ficaria com 1 quilómetro por cada 1.307 habitantes e por cada 18 quilómetros quadrados, cifras muito superiores às do nosso País; mesmo elevando a rede a 4.000 quilómetros, teríamos 1 quilómetro por cada 1.625 habitantes e por cada 22 quilómetros quadrados de território. Estou, porém, convencido de que, apesar do desejo de as companhias francesas suprimirem o *tortillard* e de abandonarem as linhas de *interesse local*, a rede que ficará em exploração será muito superior a 30.000 quilómetros, como se pretende. Tanto mais que o governo acaba de facilitar grandemente a exploração de pequenas linhas, limitando o pessoal dos combóios a um maquinista, um fogueiro e um condutor, que acumula com as funções de guarda-freio e de revisor, e permite mesmo a supressão de fogueiro quando o condutor possa ter acesso directo de combóio à máquina.

Há ainda um pequeno problema a resolver: o das construções particulares junto às estações de caminho de ferro. Nos últimos anos a C. P. e a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro dotaram a nossa rede ferroviária com um certo número de edifícios elegantes, muitos deles em estilo retintamente regional, como os de Vila Franca de Xira, Santarém, Marvão, Lamarosa, Aveiro, Celorico de Basto, Tâmega, Mogadouro, Santiago do Cacem, etc. Pois em frente de alguns deles, Mogadouro por exemplo, construíram-se umas hediondas barracas de madeira, de aspecto mesmo repelente, que desfeiam grandemente o local.

¿Seria demais tornar dependente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a aprovação dos projectos das construções particulares num raio de 300 ou 400 metros das estações ferroviárias?

Parece nos que não. E pena é que já se não tenha feito, pois ter-se-iam evitado os imundos barracões que bordam as estações da Guarda, Pedras Salgadas, Vidago e tantas outras.

Linhas a construir e outros melhoramentos urgentes

Via larga	Quilómetros
Vila Franca das Neves — Coa	55

Vila Viçosa — Elvas	33
Reguengos — Moura, por Mourão	50
Mora — Quinta Grande ou Coruche	30
Ermidas — Aljustrel	28
	196

Via estreita

Fafe — Pedras Salgadas	66
Lamego — Viseu, por Moimenta	115
Serpins — Santa Comba Dão	40
Vila da Feira ou Arrifana — Gaia	25
	246
Total	442

Orçamento

196 quilómetros de via larga, a 450 contos	90.200
246 quilómetros de via estreita, a 370 contos	91.000
Segunda via — Ermezinde-Penafiel, 30 quilómetros, a 400 contos	12.000
Segunda via — Ermezinde-Trofa, 14 quilómetros, a 400 contos	5.600
Segunda via — Pinhal Novo-Vendas Novas, 41 quilómetros, a 300 contos	12.300
Renovação da via Régua-Tua, 46 quilómetros, a 190 contos,	8.540
50 carruagens de <i>bogies</i> para via larga	20.000
Habitações para o pessoal	5.000
Conclusão das linhas em construção	30.360
Total	275.000

Na verba de 30:360 contos para melhoramentos indispensáveis poderia compreender-se renovação de linhas, alargamento de estações e compra de automotoras, quando fôsse resolvido experimentar este novo meio de tracção.

Poderia mesmo destinar-se uma verba para a construção de hotéis em sítios estratégicos de turismo e onde a sua falta muito se faz sentir, como em Faro, Lagos, Setúbal, Régua, etc.

Não é este o papel dos caminhos de ferro, mas, dada a nossa pobreza hoteleira, é preciso encarar o problema por uma forma prática, pois doutra maneira o turismo continuará a ser uma fantasia.

Esses hotéis modestos (20 quartos), mas confortáveis, seriam construídos por concurso e entregues depois de prontos à exploração de quem mais vantagens oferecesse, concedendo-se mesmo ao adjudicatário a faculdade de compra por amortização.

Seria mesmo de aconselhar a construção de um Grande Hotel em Lisboa, de parçaria com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e do Porto de Lisboa, hotel moderno, mas sem luxo, e que pudesse atrair à nossa capital o número de turistas nacionais e estrangeiros que hoje ela é incapaz de receber por falta de alojamento.

Infelizmente o problema do turismo tem sido encarado em Portugal quasi só pelo lado da propaganda, assim uma coisa como atar e pôr ao fumeiro, quando devia ter-se começado pelo princípio: construir hotéis, estabelecer o crédito hoteleiro, abrir escolas de criados e de cozinheiros, que, à falta de melhor, poderiam ser estabelecidas nos asilos e outras casas de ensino.

Nada disso se fez, e se não fôsem os melhoramentos iniciados há pouco nos caminhos de ferro com tão felizes resultados e a obra formidável das estradas, nada se tinha feito, mas continuaríamos a prégar que era preciso fazer propaganda e atrair estrangeiros em massa para admirarem os nossos monumentos e... a nossa pobreza hoteleira.

Os caminhos de ferro têm um grande papel a representar no turismo, mas para isso é necessário dar-lhes vida desafogada e conjugar em torno deles todos os elementos que possam desenvolver a sua acção e não atrofiá-la.

Porque afinal a rede ferroviária do País é uma pertença temporária das companhias e, como tal, uma das mais sólidas parcelas do património da Nação. Tudo, pois, o que se faça para desenvolver essa riqueza não é mais que fomentar uma obra do mais elevado interesse público.

GUERRA MAIO

O pôrto de Leixões

Está ainda na memória dos nossos leitores o violento vendaval que em Dezembro passado assolou o pôrto de Leixões, destruindo uma parte da muralha que se estava construindo no prolongamento do molhe norte, projectando no mar o poderoso titan, e deixando-o em tão crítica situação que terá de ser destruído por meio de dinamite.

Pouco mais de dois meses volvidos, novamente um grande temporal se fez sentir em Leixões, fazendo desmoronar algumas dezenas de metros do molhe sul e pondo em perigo as importantes obras que ali se estão realizando.

Estes factos, e a não remoção do casco do paquete «Orania», pondo em grave perigo a navegação, motivou a vinda a Lisboa, sem perda de tempo, de uma comissão de armadores, que junto das estâncias oficiais reclamou prontas providências.

O Governo nomeou uma comissão composta dos Srs. engenheiros António dos Santos Viegas, Raúl Miguel de Mendonça, Afonso Zuzarte de

Mendonça, Viriato Canas e Henrique de Figueiredo O'Donuel, a quem incumbiu de estudar os efeitos dos temporais de Dezembro último sobre o esporão em construção, de investigar do seu comportamento sob a acção dos temporais e propor o que julgar conveniente em face dos resultados a que chegar.

Segundo a imprensa fez eco, atribui-se o início do desmoronamento à pouca resistência dos blocos de cimento, que em vez de serem de 340 toneladas, como indicava o projecto primitivo, foram substituídos por blocos de 90 toneladas, impotentes para resistir à acção violentíssima dos grandes temporais.

Raúl Esteves dos Santos

Tem estado retido no leito, com um forte ataque de gripe, o nosso muito querido amigo e distinto director, Sr. Raúl Esteves dos Santos.

Todos quantos nesta casa trabalham e muito lhe apreciam os primores do seu carácter e sua lúcida inteligência, desejam-lhe do coração uma pronta convalescença, para que em breve o tenhamos novamente no nosso convívio.

Chamaram-nos a atenção para o *Boletim Oficial dos Correios e Telégrafos*, n.º 70, de Outubro último, pag. 978, em que se diz que, na sessão plenária de encerramento dos trabalhos daquela Reunião, foi, por proposta do chefe da delegação dos Estados Unidos da América, encarregado o presidente, que em obediência às praxes era o administrador geral dos correios e telégrafos do nosso País, de fixar uma gratificação especial ao pessoal e ao *Comité Português de Recepção* pela dedicação que mostraram, gratificação que mesmo funcionário foi realmente fixada e que a tesouraria dos correios pagou juntamente com outra propina de igual importância que aquele administrador geral espontânea e generosamente mandou dar aos mesmos já contemplados funcionários.

Se nenhuma observação desejamos fazer quanto à voluntária munificência do sr. administrador geral interino dos correios para com alguns dos seus subordinados, outro tanto não acontece relativamente à gratificação proposta pelo chefe da delegação americana, que, dispondo sem cerimónia do pão do compadre, que para o caso é o Tesouro português, dêle teria talhado grossa fatia à afilhadagem, constituída por alguns complacentes serviços e afortunados funcionários nossos.

A maneira ao mesmo tempo inesperada, inédita e única nos anais dos correios e telégrafos internacionais, como por um estrangeiro desenvolto aquela gratificação em Assembleia Plenária teria sido proposta para ser paga à nossa custa, oferece chocante contraste com a largueza magnificante, com a ostentação galharda do funcionário bizarro que interinamente se encontra à frente dos nossos serviços e que, sem discutir, desinteressadamente, teria honrado o endosso do encargo, num gesto fidalgo de desprendido alardeamento — quando, na sua qualidade de presidente, tão facilmente poderia ter chamado à realidade o autor da proposta, informando-o de que o assunto era da competência do director do Bureau International, a quem, segundo velhas praxes, cabe fixar a importância das gratificações a distribuir e a quantia com que cada participante para elas deve concorrer.

Pela primeira vez, dentro dos países da União, e até entre nós, porque em Lisboa já teve lugar um congresso postal e uma conferência telegráfica, se puseram de lado aquelas praxes que impõem ao Bureau International de Berne, que funciona sempre junto de todas as reuniões e conferências internacionais, a divisão pelos delegados ou participantes da despesa a fazer;

a) Com a compra de uma prenda, sempre valiosa, para o presidente, a quem não devem ter deixado de a oferecer;

b) Com a compra de uma lembrança mais modesta, mas ainda assim valiosa, para o secretário, que também a deve ter recebido;

c) Com as habituais propinas e gorjetas ao pessoal inferior da estação telégrafo-postal e telefónica privativa, e aos carteiros, boletineiros e criados ao serviço no palácio das sessões.

Ao *COMITÉ DE RECEPÇÃO*, que é a quem a Nação confia o encargo de fazer as honras da casa; a directores, a chefes de divisão, a chefes de serviços e a inspectores, que são os mais graduados funcionários das administrações, como todo o mundo telégrafo-postal sabe, porque aquelas categorias são universais, é que em parte alguma

da terra se dá gratificação banal ou vil gorjeta, — parecendo-nos, por isso, haver erro de tradução da proposta americana por deficiente conhecimento das finuras da língua francesa e inglesa, ou equívoco de redacção do despacho na parte respeitante ao *COMITÉ DE RECEPÇÃO*, pelo menos, porque, por mais estranha que seja a mentalidade do participante estrangeiro que tal proposta teria feito, não nos parece possível que houvesse exprimido a indelicada, senão afrontosa, lembrança de gratificar as pessoas que, representando o Estado português, fizeram as honras da casa e que, por isso mesmo, desempenhavam funções da mais alta respeitabilidade e importância —, a despeito da mais modesta categoria de algumas delas, o que infelizmente não estava certo.

Esquecido, segundo o *Boletim* citado, só parece ter sido o pessoal menor, quando é a este que os delegados das reuniões internacionais habitualmente gratificam, sempre por intermédio do Bureau International — como obrigação consagrada pelo uso. A fórmula *no tips*, de certos restaurantes chics de Broadway e de Regent Street, só parece, portanto, ter sido aplicada à criada e ao pessoal menor, que assim teriam sido privados do habitual e justo *pourboire*.

A aparente sem-cerimónia do proponente da propina contrasta flagrantemente com o costumado procedimento da Administração portuguesa, que, dentro das comunicações radioeléctricas, tem sempre sido a mais generosa e desprendida e a que menos se importa com os sacrifícios que imagina dever fazer. Apesar da sua pouca sorte na conquista de uma onda privativa, continua a ser das raras administrações do mundo que se apresentam em toda a parte, sem olhar a despesas de viagem.

De resto, a sumptuosa recepção feita aos participantes da reunião do Estoril, de que parece terem também feito parte alguns turistas, fornecedores e representantes de empresas nossas dependentes, não desculpa o gesto do proponente, porque a nossa sumptuosidade excedeu tudo quanto até agora se tem visto e podia ter sido fantasiado em matéria de recepção de simples *comités*.

Quanto a vantagens para nós, se das inúmeras viagens ao estrangeiro, à conquista das ondas, só despesas e insucessos temos alcançado, motivo por que a Emissora Nacional sofre tão graves interferências, da Reunião do Comité Consultivo Internacional das Radiocomunicações também nada de prático nos resta, além de uma sofrível sangria do orçamento dos correios e telégrafos, da alegre recordação da graciosa desenvoltura com que a Imprensa dizia que os participantes montavam nos desaparecidos e pacíficos burros portugueses — sem falar, é claro, das breves, ligeiras, mas encantadoras notícias, que os jornais também publicaram, invocando, nas suas colunas curiosas, o popular e vaporoso film «Le Congrès s'Amuse» — devido à alegria desbordante daquela reunião internacional, que, com deliciosa e real viveza, todos os dias cantava, dançava, comia, bebia excursionava, sob os cuidados gentis e atentos da nossa hospitalidade generosa e sem rival.

ANTÓNIO RAMOS

Usado pela Comissão de Censura

AVIAÇÃO

O aeronauta russo Prokofiew descreve na Sorbonne a sua ascensão à estratosfera, realizada em Moscou em 30 de Setembro

Interessantíssima, sobre todos os aspectos, a conferência que na Sorbonne realizou o aeronauta russo Prokofiew, em que descreveu a viagem que, com os seus dois companheiros, Birbaum e Gadunov, realizou, a bordo do U. R. S. S., em 30 de Setembro último à estratosfera.

Começando a sua conferência, Prokofiew leu o diário de bordo redigido febrilmente durante a excursão. É um relato emocionante e singelo sobre essa atrevida experiência, que marcará uma *étape* imorredoura na história da conquista das camadas superiores da estratosfera.

Ao dissipar-se a neblina matinal, diz o grande estratonauta, e chefe da aviação militar da U. R. S. S., deu ordem de partida. Eram 8 e meia da manhã. Depois de um último adeus aos amigos que ficavam em terra, nós três nos fechámos na barquinha e no balão, que balouçava nos ares e que subiu rapidamente para o céu azul. Tomando conta do meu posto de comando, iniciei as minhas notas. 8,45 da manhã.—Começámos a subir. A 2.000 metros somente se percebe o atrite do ar com o invólucro. O ar e os aparelhos que nossos olhos interrogam incessantemente dizem-nos que avançamos com regularidade, vencendo nós de 5 a 6 metros por segundo. Conservamo-nos em silêncio, trocando olhares cheios de satisfação.

8,59.—Altura 6:000 metros. Visibilidade perfeita. Voamos sobre o *stadium* de Dynamo.

9,05.—Altura 9:600 metros.

9,14.—Captamos um rádio do chefe das forças aéreas: «Ouvimos. A audição é excelente. Desejo-lhe um êxito completo. Não se entusiasmem demais. Não arrisquem a vida inutilmente».

9,17 horas.—Batemos o *record* do Prof. Piccard. A pressão é de 72 milímetros, o que corresponde a uma altura de 16:800 metros, aproximadamente.

9,19 horas.—O altímetro indica-nos 17:000 metros. O aeróstato continua a subir. A velocidade é de 2,50 a 3 metros por segundo. O silêncio envolve-nos por todos os lados:—cada um de nós vive a solenidade de momento... Há uma grande claridade na barquinha. Continuamos a fazer nossas observações, graças à luz solar, que por outro lado muito nos incomoda.

De outra vez seremos mais avisados e prudentes.

9,25 horas.—Altura 17:500 metros. Até aos 16:500 não lançámos nem um quilograma de lastro; conseguimos facilmente estabelecer o nosso equilíbrio.

Enviámos um rádio para ter a, informando que tudo corria bem, sem novidade, cheios de mais viva satisfação.

9,47 horas.—O Gudonov prossegue em suas observações na leitura dos instrumentos de bordo.

9,50 horas.—De terra informa-nos que estamos perfeitamente visíveis. De facto, a visibilidade é admirável, magnífica. Não diminuiu desde os 6:000 de altura, melhorando sempre, talvez. Percebemos que estamos tomando rumo da região a sudoeste de Moscou, muito vagarosamente.

10 horas.—Moscou aparece nos coberta de leve nevoeiro. Cotnemplo a grande capital à vista desarmada.

Diviso Baltchug, o canal. O Kremlin. A praça vermelha não está longe. Distingo uma linha mais escura. Que será?

A estrada de ferro.

10,22 horas.—Altura 17:900 metros. Tomamos a primeira amostra de ar. Dispomos a bordo de um instrumento que regista, num gráfico, as variações da cor do céu: violeta escuro. Queríamos contemplar ao mesmo tempo, a terra e o céu. A terra atrai-nos, é dona de todas as nossas preferências... A visibilidade é excepcional; nessas alturas não há poeira nem vapor de água.

10,30 horas.—Pressão de 61 milímetros.

Deixamos cair mais um pouco de lastro. Altura 18.000 metros. O silêncio continua a ser completo na barquinha.

Ouve-se somente o ruído do aparelho que absorve ácido carbónico, e o leve assobio do oxigénio que sai. De súbito faz-se ouvir um novo ruído. Que será? Estamos descendo? Não. É a tampa do barógrafo que saltou. Demos um suspiro de alívio... Algumas *tablettes* de chocolate, um pouco de uvas, goles de água e... toca a trabalhar.

10,35 horas.—18:900 metros de altura. Tomamos segunda amostra do ar.

11,58 horas.—Pressão de 51 milímetros. 18:400 metros de altura. Temperatura interior menos 66°...

12 horas.—Lançamos o lastro necessário para alcançar a altura pre-estabelecida. Continuamos a subir lentamente. De terra insistem em seus rádios. Respondemos a êsses apêlos, e quanto mais subimos melhor é a audição.

A paisagem é extremamente estranha... Diferente de todas quantas conhecemos... Um tanto seca, pouco pitoresca, mas de linhas impressionantes... Poderíamos subir mais; sentimos nos adstritos, porém, às instruções que recebemos em terra. A temperatura dentro da barquinha estabilizou-se entre 28 e 30°. Veio-nos à lembrança a impressão do Prof. Piccard, de que a temperatura em sua barquinha, a 16:500 metros, era de 15° abaixo de zero.

12,55 horas.—A agulha do altímetro oscila entre 19:200 e 19:300 metros.

13 horas.—Discutimos com a terra, que nos propõe iniciar a descida.

13,28 horas.—Tomamos nova amostra de ar.

13,57 horas.—Começamos a descer.

16,36 horas.—Altura 8.000 metros.

Momentos agradáveis: abrimos as vigias e respiramos ar puro... O balão perde um pouco da sua rigidez. Cada um por precaução toma conta de seu pára-quedas...

Descemos vagarosamente. Aterramos perto das Usinas Kolomna. Saltamos em terra. Cumprimentos. Parabéns. Abraços efusivos.

Aqui termina o diário de bordo.

Prokofiew, dominando a assistência selecta, que se sente cativa de sua palavra quente e entusiasta, continua a sua conferência.

«Um único vôo estratosférico é pouco. É preciso realizá-los em grande número e em pontos diversos do globo, em diferentes épocas do ano. É indispensável atingir maiores alturas, entretanto. Os estratonautas sonham com alturas de 30:000 metros.

A' semelhança do Prof. Piccard, pensamos também que tudo isso é perfeitamente realizável, dado o estado actual da técnica moderna.

Na hora actual a humanidade é testemunha dos progressos imensos que se vão fazendo para desvendar os mistérios da Natureza».

Não se pode negar que no campo das descobertas os russos têm nos últimos anos operado verdadeiros prodígios.

A projectada ascensão do Tenente-coronel Emilio Herrera

O Tenente-coronel do exército espanhol, Emilio Herrera, anunciou que realizaria nos fins do mês de Fevereiro último uma tentativa para explorar a estratosfera numa altitude de 23:000 metros, servindo-se para essa arrojada tentativa de um balão ordinário de gôndola aberta.

Apesar da reputação de que goza aquele oficial como técnico em assuntos de navegação aérea, os círculos científicos da Espanha e de toda a Europa, estão relutando em tomar a sério o seu audacioso projecto. Entretanto, há cerca de três meses, o Coronel Herrera acha-se entregue inteiramente aos preparativos da viagem, já estando quasi pronto o seu balão.

Receberá este uma carga de 1:600 metros cúbicos de hidrogénio e terá na sua parte mais larga um diâmetro de 35 metros. A parte mais importante do balão para o sucesso da empresa é uma gôndola especial, que está sendo construída na Alemanha. Quanto às demais peças do aparelho, foram ou serão todas executadas nos estaleiros da aviação militar espanhola, em Guadalajara, proximidades de Madrid, onde presentemente estão sendo dados os últimos retoques no veículo aéreo do Coronel Herrera.

Até agora todas as viagens à estratosfera têm sido feitas em globos herméticamente fechados. Para atingir aquela alta camada da atmosfera terrestre em gôndola aberta torna-se, portanto, necessário usar de precaução especial. Assim, o Coronel Herrera fará a sua aventureira viagem envolvido em uma verdadeira teia de fios eléctricos preparados para aquecimento e presos a um tecido especial; por baixo desse traje estranho o aeronauta vestirá uma roupa de material refractário e ainda mais duas, sendo uma de borracha e outra de raspa de madeira. Dois balões de oxigénio assegurarão o fornecimento de ar respirável. A cabeça do aeronauta será encerrada em um aparelho semelhante ao dos escafandristas.

O Coronel Herrera tem feito experiências com esse *escafandre do ar* na Escola Técnica de Madrid, onde já se submeteu a temperatura inferior a 60.º abaixo de zero, que deve ser a reinante na altitude que pretende atingir. No interior da câmara frigorífica da Escola Técnica o aparelhamento deu excelentes resultados; resta saber se na estratosfera ele se portará da mesma maneira.

A arrojada experiência deverá durar cinco horas, sendo duas para a ascensão, duas para a descida e uma para observação. Se conseguir alcançar, como pretende, a altitude de 23:000 metros, o aeronauta espanhol baterá os *records* de Piccard, 16:000 metros, dos aeronautas americanos 18:000 metros, e dos russos que encontraram a morte a uma altitude presumível de 20:000 metros.

Um detalhe interessante: entre os aparelhos necessários do seu balão, o Coronel Herrera levará um transmissor de ondas curtas de grande alcance, com o auxílio do qual comunicará ao mundo as suas observações, no mesmo momento em que estiverem sendo feitas.

Aviação brasileira

Segundo dados estatísticos que a direcção do Correio Aéreo Militar acaba de publicar sobre o movimento das suas linhas desde a fundação do Correio em Agosto de 1931 até ao fim do ano de 1934, verifica-se que a extensão das linhas, em tráfego, vem crescendo apreciavelmente, registando 1:740 quilómetros em 1931, 3:630 quilómetros em 1932, 3:630 quilómetros em 1933 e 7:600 quilómetros no ano passado.

Tal desenvolvimento acarretou a necessidade ao aumento do material e do pessoal de voo, permitindo o aproveitamento de um número cada vez maior de operadores.

Assim é que os dez aviões *Curtiss*, de 1931, foram substituídos em 1932 por 11 *Wacos C. S. O.*, em 1933 por 21 *Wacos C. S. O.* e, finalmente, em 1934, 14 *Waco* de *nacele* aberta e 8 de *cabine*. O pessoal de serviço cresceu na seguinte proporção: 37 pilotos e 61 observadores em 1931; 13 pilotos e 17 observadores em 1932; 28 pilotos e 58 observadores em 1933 e 64 pilotos e 121 observadores no ano passado.

O peso da correspondência transportada foi o seguinte: 340 quilogramas em 1931; 130 quilogramas em 1932; 2:674 quilogramas em 1933 e 19:428 quilogramas no ano passado.

O Voo de Codos e Rossi

Depois de devidamente reparado regressou a França no dia 14 do corrente, o avião *Joseph Lebrix*, que havia forçadamente aterrado, em 17 do mês findo, na Cidade da Praia (Cabo Verde), quando tripulado pelos notáveis aviadores Codos e Rossi, se dirigia para a América do Sul, no propósito de bater o seu próprio *record* de distância em linha recta.

No seu regresso a França o *Joseph Lebrix* cobriu os 4.700 quilómetros do percurso em 25 horas e 20 minutos, num voo único, tendo percorrido, desde a sua saída de França até ao seu regresso, 11.000 quilómetros sem se ter abastecido!

Este desastre teve a vantagem de demonstrar mais uma vez a magnífica posição de Cabo Verde na navegação pelo sul do Atlântico.

O raid aéreo ao Brasil

Como antevíamos no nosso último número, os dois distintos aviadores Costa Macedo e Carlos Bleck partiram de Hatfield em 26 do mês findo, fazendo a viagem directa entre aquela cidade inglesa e Portugal.

A partida efectuou-se às 10 horas e 23 minutos tendo a *atterrissage* sido feita em Sintra, na Granja do Marquês, às 16 horas e 55 minutos.

Quando, em 14 do corrente, o aparelho, que os heroicos aviadores haviam crismado de «*Salazar*», tentava levantar voo, um lamentável desastre impediu que a viagem se iniciasse, o que encheu de desolação aqueles que tinham fé em que a ligação aérea entre Lisboa-Rio de Janeiro em menos de 48 horas viesse a constituir mais um glorioso trofeu para a aviação portuguesa.

Felizmente não houve desastres pessoais, sendo as avarias reparáveis, embora num espaço de tempo que não foi, até à hora em que escrevemos, rigorosamente marcado, mas que se assegura não poder ser antes dos fins de Junho, princípios de Julho.

Segundo a esclarecida opinião do tenente aviador

Manuel Gouveia, parece que o mesmo avião já sofreu idêntico percalço em Karachi, quando tripulado pelos esposos Mollison, afirmando-se igualmente que o trem de aterragem é fraco para um peso tão grande.

Afirma-se também que a pista da Escola de Sintra não é suficientemente extensa para permitir, com facilidade, levantarem vôo aparelhos da envergadura do «Salazar», e que o seu piso é bastante irregular.

Pelo telefone foi imediatamente chamado um engenheiro da casa construtora, em Londres, para se proceder o mais rapidamente possível à reparação do «Salazar», estando, em absoluto, assente que a viagem será novamente iniciada logo após a reparação de avarias, que terão de ser feitas em Inglaterra.

*

As despesas da projectada viagem são pagas pelo Estado, dentro de um crédito especial de 790.587\$60, que para esse efeito foi aberto pelo Ministério das Finanças.

Pelo relatório que o engenheiro da Casa De Havilland, a reparação foi orçada em 3.400 libras. Nesta importância não está incluído o transporte do avião para Hatfield em Inglaterra. Esta verba também foi já autorizada pelo Governo.

Ferroviários que reclamam

Uma comissão de ferroviários da Companhia Nacional procurou no passado dia 14 o Governador Civil e o delegado do Instituto Nacional do Trabalho em Vizeu, a quem apresentou algumas reclamações e solicitou urgentes providências sobre as medidas postas em execução pela mesma Companhia, que reduziu a 12 os dias de trabalho por mês.

São abrangidos por essas medidas, ficando numa situação afflictiva, cerca de 250 empregados, alguns dos quais contam 12 e 15 anos de serviço.

A comissão foi bem acolhida por aquelas entidades, tanto mais que as resoluções da Companhia Nacional causaram uma desagradável impressão no espírito público.

Ferroviários condecorados

O Governo francês agraciou com a medalha de honra, em bronze, os ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Manuel dos Santos Vargas, conservador, e José Augusto Pessôa, encarregado da secção de fornos, que há 52 e 48 anos, respectivamente, vêm prestando serviço nas oficinas gerais daquela empresa. na Figueira da Foz.

As condecorações foram entregues àqueles ferroviários, no dia 9 do corrente, na Figueira, pelo inspector geral daquela Companhia, sr. engenheiro Joaquim Gbranches, na presença dos srs. engenheiros director da exploração e chefe do material e tracção. Na mesma ocasião o sr. Joaquim Gbranches, funcionário superior da referida Companhia, discursou, pondo em relêvo os serviços prestados pelos seus subordinados e congratulando-se pela distinção que aos mesmos foi dada pelo Governo francês.

Aquilino Ribeiro

A Academia de Ciências acaba de eleger seu sócio correspondente o talentoso escritor e nosso muito querido amigo Sr. Aquilino Ribeiro.

A velha Academia de Ciências, de saudosas evocações, onde pontificou o Duque de Lafões, deve sentir-se honrada em contar entre os seus agremiados o notável romancista, cuja obra brilhantíssima honra a literatura nacional.

Congratulando nos com a justíssima homenagem que acaba de ser prestada ao escritor ilustre em cuja prosa sadia há páginas de subido valor, mais nos enche de satisfação o facto de Aquilino Ribeiro ser um republicano, modelo de coerência, cuja vida, já antes do advento do regime, éle pôs ao serviço da República.

A Aquilino Ribeiro enviam todos quantos nesta casa trabalham as suas melhores felicitações.

Guerra Maio

É-te nosso prezado amigo e distinto colaborador, que em Paris exerce com invulgar competência as funções de secretário da Câmara Portuguesa de Comércio, acaba de ser condecorado pelo Governo francês com a «Legião de Honra».

Este merecido acto do Governo francês deu motivo a alguns dos mais considerados jornais parisienses, como *O Petit Parisien*, *Le Matin*, *L'Echo de Paris*, *Revue Nationale* e *La Nouvelle Dépêche*, dispensaram palavras de justiça às qualidades de inteligência de Guerra Maio e á acção por éle desenvolvida no sentido de mais estreitar os laços que unem os dois povos latinos.

A *Revista Portuguesa de Comunicações* envia a Guerra Maio o seu cartão de felicitações pelo junto galardão que lhe acaba de ser conferido.

Tenente Manoel Manso Lefèvre

Constituiu uma imponentíssima manifestação de saúdade o funeral dêste distinto oficial da nossa Marinha de Guerra, filho muito querido do nosso muito prezado amigo. Dr. Joaquim Manso ilustre director do *Diário de Lisboa*.

Infelizmente à data do funeral, em 6 do corrente, encontrava-se retido em casa com um forte ataque de gripe o nosso director, que por êste motivo não pôde acompanhar em transe tão doloroso o seu velho e distintíssimo amigo Dr. Joaquim Manso.

Nessa piedosa manifestação fez-se esta Revista e o seu director representar pelo nosso dedicado camarada João Braz.

Ao ilustre director do *Diário de Lisboa* reeitrarmos a expressão do nosso mais sentido pesar.

Organização Sindical dos Ferroviários

A Assembleia Nacional aprovou, no passado dia 13 do corrente, depois de algumas alterações propostas pelo sr. engenheiro Cancela de Abreu, a proposta de lei apresentada pelo Governo, referente à Organização Sindical dos Ferroviários.

Fizeram também uso da palavra o sr. dr. Antunes Guimarães, cônego Correia Pinto e dr. Mário de Figueiredo.

Construção, Reparação e Conservação das Linhas Férreas

A acção da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro



JEMOS já por diversas vezes feito nestas páginas merecida referência à utilíssima acção que este importante departamento de serviço público vem desenvolvendo em prol do património nacional.

Hoje novamente ao assunto voltamos, para arquivarmos nas colunas da *Revista Portuguesa de Comunicações* alguns curiosos informes que o nosso colega *Diário de Notícias* publicou, que mais vem reforçar a nossa já conhecida opinião:

«Como é sabido depois do arrendamento das linhas férreas do Estado à C. P. ficou à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o encargo da construção, reparação e conservação das mesmas linhas. Criou-se um fundo especial para acudir a essas despesas, fundo que no ano económico

1931-1932 rendeu 38.743 contos, o que equivale a dizer que a rede do Estado será concluída e melhorada à custa das suas próprias receitas e do imposto ferroviário.

Infelizmente as linhas do Estado precisavam de grandes e imediatos melhoramentos, substituição de pontes, renovamento e reforço da via, ampliações das estações, etc., que o fundo especial por si só não podia custear.

Assim, estão quasi concluídas as novas instalações do Pinhal Novo e Rio Tinto, aquela com uma passagem superior para a estrada, bem como as obras de ampliação das estações da Rede, Régua e outras, e renovação e reforço da linha de Ermezinde a Braga, para que a viagem do Porto à capital do Minho seja de uma hora ou pouco mais.

A linha do Douro, ao que nos informam, com os melhoramentos realizados, via dupla do Porto



PONTE DA RÉGUA, QUE, PELA SUA ELEGANCIA DE LINHAS É IMPORTANCIA, PODE ENFILEIRAR AO LADO DAS GRANDES OBRAS DE ARTE, NO GÉNERO, DE TODA A EUROPA.

à Ermezinde, onde o tráfego é intensíssimo, caris de 40 quilogramas de Ermezinde à Régua e reforço da linha da Régua a Barca de Alva, permitirá velocidades muito superiores às do antigo rápido Pôrto-Medina, de que os portuenses guardam gratas recordações.

Para estas despesas fez-se um empréstimo de 100.000 contos, dos quais foram distribuídos 43.450 pela rede do Sul e Sueste, 43.950 pela linha do Douro, 6.600 para outros encargos.

E' bom acentuar que nos trabalhos em execução das novas linhas férreas de Leixões, do Vale do Lima, do Tâmega, do Sabôr e de Lamego, ao norte, e no sul a de Fronteira, de Sines e de Serpa, se tem gasto muito dinheiro, devido à natureza do terreno e outras dificuldades de construção.

Concluíram-se, porém, notáveis obras de Engenharia, as pontes da Régua e do Varosa, ambas de pedra, podendo aquela, pela sua elegância de linhas e pela sua importância, enfileirar ao lado das grandes obras de arte no género, de toda a Europa.

A ponte do Varosa, bem mais pequena, tem a notabilizá-la o facto de ser feita em curva e de um só arco abranger as duas margens do rio.

Êstes e outros esclarecimentos foram-nos obsequiosamente dados pelo director geral dos caminhos de ferro, Sr. Alvaro de Sousa Rêgo,

com quem trocámos impressões sôbre o actual movimento ferroviário.

—Qual o estado de construção da linha de Portalegre? Quando poderá ser aberta ao tráfego até Fronteira—preguntámos.

—Já devia estar em exploração, respondeu-nos o Sr. Sousa Rêgo, mas apareceram nos aterros umas brocas que dificultaram o assentamento da via. Esse trabalho foi por isso longo e extremamente difícil. Esperamos, porém, abrir a linha ao tráfego de Sousel a Fronteira o mais tardar em Agosto próximo, seguindo-se logo o assentamento no trôço seguinte, até Cabeço de Vide, cujos terraplenos, obra de arte e edificios se encontram concluídos. Dali até à linha de leste é um pequeno lanço, e assim teremos ligadas as linhas de Évora com a de Leste, de grande importância para as relações do baixo com o alto Alentejo.

—E o ramal de Sines?

—Deve em breve ser iniciado o assentamento da linha entre Santiago do Cacém e Sines, ficando assim concluído o ramal, cuja estação *terminus* está em adiantada construção.

—E as pontes de Mouratos e da Quinta Nova?

—Estão concluídas. São duas obras de arte notáveis, que muito honram a engenharia portuguesa. Destinam-se a substituir as velhas pontes de ferro, que já atingiram o limite de resistência, motivo por que as máquinas grandes



PONTE DO VAROSA, QUE SE NOTABILIZA PELO FACTO DE SER CONCLUIDA EM CURVA E DE UM SÓ ARCO ABRANGER AS DUAS MARGENS DO RIO

BIBLIOGRAFIA E IMPRENSA

«A nossa frota mercante» subsidios para a solução do problema.

O nosso distinto amigo Sr. Tenente da Armada Domingos, da Cruz, a quem a economia nacional tantos elementos de estudo já deve, acaba de publicar em separata, o valioso estudo que com este título o estudioso e antigo Deputado publicou na considerada Revista *Neptuno*.

Como o seu título indica, o autor estudando proficientemente o momentoso problema, sem dúvida um dos que mais se prendem com a economia nacional, apresenta um conjunto de ideias no sentido de se conseguir a sua solução, corrigindo erros e defeitos e apontando simultaneamente as normas que, em seu entender, se devem de futuro pôr em execução para se atingir uma útil objectividade.

Ao nosso bom amigo agradecemos exemplar o que teve a amabilidade de nos enviar.

«A Republica», de Vila do Conde

Entrou no 24.º ano da sua existência este brilhante jornal, que, sob a direcção do ilustre jornalista e nosso muito querido amigo Dr. Pereira Junior, se publica em Vila do Conde.

Porque consideramos *A Republica*, um dos jornais que mais prestizam o regime nascido em 5 de Outubro, verdadeira escola de jornalismo político em que as ideias são defendidas com brilho e elevação, daqui saudamos carinhosamente todos quantos lhe prestam o seu concurso.

Ao seu director, Sr. Dr. António Pereira Junior, inteligência brilhantíssima, carácter impoluto, polemista da mais fina tempera, cuja notável acção no jornalismo republicano é eredor da nossa maior admiração, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Esta considerada Revista, que Mendonça e Costa corajosamente lançou numa época em que o jornalismo técnico era quasi completamente desconhecido em Portugal, acaba de completar 47 anos de existência.

É a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a mais antiga publicação especializada que no nosso País se edita. Rica pela sua tradição, nas suas colunas se agitaram os mais importantes problemas da

sua especialidade. Na lista dos seus colaboradores luziram alguns dos mais antigos e valiosos nomes da engenharia nacional, que muito a prestigiaram.

Ao felicitar a sua direcção por mais um aniversário, não podemos esquecer que foi na velha gazeta de Mendonça e Costa que traçamos os primeiros artigos sobre Caminhos de Ferro.

Desejamos-lhe a continuação de prosperidades.

«Distrito da Guarda»

Completo a bonita idade de 58 anos este brilhante jornal republicano, que se publica na cidade da Guarda.

Para solenizar data tão festiva publicou o *Distrito da Guarda* um número especial, admiravelmente colaborado e de óptima apresentação gráfica.

Soldados do mesmo ideal, felicitamos o velho e honrado jornal nas pessoas dos seus director e redactor principal, respectivamente Frutuoso Ferreira Alves e Joaquim Bernardo, desejando-lhe a continuação de larga e próspera vida.

«X»

Continua em pleno triunfo este semanário de grandes reportagens.

Nos seus últimos números publica artigos sensacionais, que afirmam o valor do seu ilustre director e dos seus distintos colaboradores.

O aspecto gráfico continua a honrar as oficinas onde é manufacturado.

«O Senhor Doutor»

Completo dois anos de existência este interessantíssimo jornal, que é o encanto da pequenada.

Bem redigido dentro da sua especialidade, *O Senhor Doutor* impõe-se pela maneira como tem sabido cumprir o seu programa.

Semanário alegre e vistoso, ele distrai as crianças, educando-as simultaneamente dentro de bons princípios morais e cívicos.

Felicitamos o nosso amigo e distinto camarada Mimon Anahory pelo êxito da sua interessante tentativa, que hoje já corresponde a uma indestrutível realidade.

não possam lá, o que representa um grande encargo para a exploração, visto os comboios atingirão maior velocidade e serão constituídos por maior número de carruagens e vagões.

— E a renovação da via entre Tunes e Faro já está feita?

— Já, sim, senhor. Agora estamos procedendo ao reforço da linha do Sul, que ficará em condições de permitir marchas mais velozes aos comboios, melhorando-se ao mesmo tempo as condições de exploração. Vamos iniciar, dentro de um mês, a variante do Barreiro ao Lavradio, para a via dupla, ficando assim completa entre o Barreiro e Pinhal Novo.

— E o Minho e Douro?

— Estamos trabalhando activamente na linha de Leixões, cuja abertura à exploração esperamos fazer no princípio de 1936, e logo que tenham as infra-estruturas e os edifícios concluídos da linha de Lamego procederemos ao assentamento da via. Estão concluídos os estudos da linha além de Lamego até Moimenta da Beira e estão pendentes de aprovação superior os projectos para se abrir concorrência para os trabalhos de construção. Na linha do Tâmega trabalha-se no troço de Celorico de Basto ao Arco de Baulhe, não se podendo ainda prever quando ele será aberto à exploração.

— Mais uma pergunta apenas: a linha do Vale do Sabor?

— Deve ser inaugurado ainda este ano o troço do Mogadouro a Urros, procedendo-se depois ao assentamento da via até Duas Igrejas, a 12 quilómetros de Miranda do Douro.

Não foi sem satisfação que ouvimos estas palavras, pois Miranda do Douro, até à pouco isolada do Mundo, vai em breve ter o seu caminho de ferro, com o qual poderá receber o turismo nacional e estrangeiro, pois não lhe faltam monumentos e curiosidades dignos de servistos.

As autorizadas afirmações, que acabamos muito gostosamente de transcrever, demonstram a boa orientação que estes serviços têm tido, a competência da engenharia nacional e a dedicação comprovada do restante funcionalismo.

RESERVADO

O Nosso 6.º Aniversário

A absoluta falta de espaço com que vimos lutando obriga-nos a terminar neste número com a série de transcrições que vínhamos fazendo de notícias com que a grande maioria da imprensa do País nos havia distinguido, quando da passagem do nosso 6.º aniversário.

«Democracia do Sul», de Évora

Comemorando o seu 6.º aniversário publicou a *Revista Portuguesa de Comunicações* um número especial, optimamente colaborado por alguns dos nossos melhores economistas e técnicos.

Este número, que temos presente, encerra esplêndidos artigos e presta homenagem aos seus principais cooperadores, merecendo ser lido e consultado por todos.

Felicitamos aquela Revista pelo seu aniversário, desejando-lhe um futuro próspero.

«Correio do Minho», de Braga

Revista Portuguesa de Comunicações. Recebemos o n.º 94 desta valiosa Revista.

É um número especial, comemorativo do 6.º aniversário, com esplêndida colaboração.

Do seu sumário extraímos:

Raúl Esteves dos Santos, O Nosso Aniversário; Cunha Leal, A Hora do Resgate; Os Nossos Mortos; Dr. Nuno Simões, Sobre as Ligações Marítimas Luso-Coloniais; Dr. Manuel Gaspar de Lemos, Um Absurdo Económico; A 1.ª Exposição Colonial Portuguesa; Dr. José Carvalho dos Santos, A Praia de Mossamedes; Engenheiro Raúl Cesar Ferreira, Como Salvar a Marinha Mercante Portuguesa?; Engenheiro A. P. de Miranda Guedes, O «Diesel» e o «Vapor»; A Coordenação dos Transportes; Engenheiro Jales Guimarães, Alguns Aspectos da Exploração dos Caminhos de Ferro; Engenheiro Pimenta de Castro, Velocidade; Adalberto Veiga, A Radiodifusão e a Escola; Engenheiro Gervásio Leite, Porto de Leixões, Algumas Palavras; F. de Almeida Moréira, O Museu de Grão-Vasco; Dr. A. Lobo Vilela, Política do Espírito Orientação Profissional; Dr. Jaime Lopes Dias, Beira Baixa Província. Seus limites. Erros que de longe vêm, Demarcação necessária; Raúl Esteves dos Santos, Página de Saudade; Dr. Ernesto Carvalho dos Santos, Comentários; João Silveiras, A Rádio e a Conquista da Onda; Mauro Mauri, «Le Petit Vinci»; Vasco Ferreira, A Obra Social dos Ferroviários do Estado; António Ramos, A T. S. F. e a nossa situação Internacional; Francisco Pereira de Oliveira, Gente Môça.

«Folha de Leste», de Castelo de Vide

Passou mais um aniversário esta importante Revista, festejando-o com o seu número especial profusamente ilustrado. A «Folha do Leste» envia-lhe os seus cumprimentos.

«Voz do Planalto», de Angola

Revista Portuguesa de Comunicações. Com o seu número 94 entrou no 6.º ano de publicação esta esplêndida Revista, sob a inteligente direcção do Sr. Raúl Esteves dos Santos, cujo aniversário foi comemorado com um belo número especial repleto de colaboração valiosíssima, como se verifica pelo sumário que segue:

Transcreve em seguida o sumário.

«Actualidades», de Angola

Revista Portuguesa de Comunicações. Comemorando o seu 6.º aniversário, editou esta importante Revista um número especial cheio de gravuras e de excelente colaboração de que em seguida damos o sumário:

Publica em seguida o sumário.

«Correio da Feira»

Revista Portuguesa de Comunicações. Comemorando o seu 6.º ano de publicação, esta Revista acaba de publicar um número especial, com ilustrações magníficas e uma colaboração escolhida, como se vê pelo seguinte sumário:

Publica em seguida o sumário.

«Vida Ribatejana»

Entrou no seu 6.º ano de existência a «Revista Portuguesa de Comunicações», que comemorou este facto com um número especial, que insere valiosa colaboração alusiva ao facto e artigos de grande importância. Entre estes figuram os dos Srs. engenheiros Cunha Leal e Miranda Guedes.

A todos os nossos melhores agradecimentos.

A SORTE...

A casa Travassos da Rua da Palma, 43

Tem sido das mais felizes na venda de prémios da Lotaria sendo por isso de aconselhar a aquisição do jogo naquela casa. Os pedidos devem ser dirigidos a

Manuel Martins Travassos

Rua da Palma, 43 — LISBOA — Telef. 2 9033

Fixai Bem!

A Ginginha RUBI

Foi, é e será sempre a melhor
É um excelente aperitivo e digestivo
Prefiram sempre as nossas

LIMONADAS E CAPILÉS

Rua Barros Queiroz, 27 (Vulgo Trav. de S. Domingos)
Avenida da Liberdade, 5



M A Y B A C H

Motores Diesel para Automotoras

UNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65

LISBOA

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardelutz

Lotarias

Os cambistas

CAMPIÃO & C.^a

Tem sempre à venda Bilhetes e suas fracções
para todas as lotarias da
Misericórdia

116 Rua do Amparo, 116

LISBOA

Z I G - Z A G

MARCA MUNDIAL

O único papel de fumar
que não afecta a gar-
ganta



Pecam tabe-las nos seus Agen-
tes G.rais em Portugal

Também temos tubo em caixas de 100

CASA HAVANEZA

25, Chiado, 25

LISBOA

Aguiar & Mello, L.^{da}

Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salitrol — Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.

Tan-TEX — Tinta impermeabilizadora e lavável de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco — Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.

Castor — Hidrófugo para cimento. **Everseal** — Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith** — Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RÁPIDO

FIBRO-
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

AGUIAR & MELLO
L.^{da}
PRAÇA DO MUNICIPIO
13 - LOJA - LISBOA
T. L. 21151 e 21152

Dr. Aurélio Celo Portela

CLINICA GERAL - SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

Telefone. 2 0168

LISBOA

U R O L

Grande dissolvente do ácido úrico citado nos
— livros de medicina Alemães e Franceses —

U R O L C U R A:

— Arthritismo, Reumatismo, Gota, Cálculos, Obesidade, Nevralgias, —
— Dispesias, Sciática, Eczema, Artério-sclerose e Areias —

Farmacia Formosinho

Praça dos Restauradores, 18
LISBOA—PORTUGAL

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os comboios—Almoço portátil completo—Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO—PORTUGAL

LAMPADAS

Para iluminação, para decoração, para
minas, para laboratórios, para automo-
veis, para aviação, para fotografias, para
telefones, para projecção, para cinema,
para st dios, para fins medicinais, etc.

Consultem

Peçam

PHILIPS

LISBOA
ABRIL
1935

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

ANO VI
PREÇO
2 \$ 5 0

Revista de Caminhos de Ferro
*Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Automobilismo, Telefonia, Electricidade,
Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura,
Política, Economia e Finanças*



AVEIRO — Canal das Pirâmides

LEIAM O PRÓXIMO NÚMERO DA
REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES
ESPECIALMENTE DEDICADO À IMPORTANTE CIDADE DE LOURENÇO
MARQUES. NÚMERO QUE CONSTITUIRÁ NÃO SÓ UMA ADMIRÁVEL
DOCUMENTAÇÃO GRÁFICA DAS SUAS BELEZAS E DOS SEUS PRO-
GRESSOS, COMO UM VALIOSO REPOSITÓRIO DAS SUAS MAIS INS-
TANTES NECESSIDADES E ASPIRAÇÕES

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saídas de Lisboa no 2.º sábado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Saizaire, Loanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saídas de Lisboa no 3.º sábado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Niassau e Bolama

LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
4 Rua da Alfandega — Telefone 20052
PORTO — Ruado Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

ESCRITÓRIOS

Fabrica de Loça de Saravem, L.^{da}

A maior Fabrica de Cerâmica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

.....

A faiança é a melhor loça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedível

.....

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

.....

Artigos de 1.ª qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.^{da} LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**
Escritório em Lisboa:
Rua da Madalena, 97. 1.ª—Telef. 26653
Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuária

Proprietários de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no Bentiaba (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos
Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»
—Maquinas de escrever «Remington»

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle vacinas para gado e soros
Burrel & O.^{da}



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
•EMPRESA DE
TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468

R. da Prata, 185, 3.ª-D.

Hotels de Portugal

LISBOA:—Hotel Metropole—Hotel de L'Europe—Francfort Hotel
CURIA:—Palace Hotel da Curia—BUÇACO:—Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA:—Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Política, Economia e Finanças

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 4625

— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETÁRIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—Eng. Frazão Sardinha
Moçambique—Alfredo Frazão Júnior
Pôrto—Joaquim Salgado

Administrador e Editor

António Martins Ramos

COMPOSTO E IMPRESSO

Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

Realização de assembleias gerais pelo telefone

Por ADALBERTO VEIGA

E' o telefone em toda a parte o mais fiel e obediente auxiliar do homem moderno que não pode desperdiçar tempo e tem necessidade de tratar dos seus negócios sem precisar de sair do seu escritório.

Porém, entre nós, quasi ainda constitue objecto de luxo ou de vaidade, e o seu concurso é por assim dizer só aproveitado para as comunicações familiares ou amistasas.

O acanhado entendimento da maioria dos nossos homens de negócios e a sua falta de necessidades não lhes permitem ainda compreender a enorme importância do papel que aquele instrumento de progresso exerce na vida da sociedade actual.

Possuem aparelhos todas as repartições do Estado, todos os Bancos, todos os comerciantes e todos os industriais. Porém, quando se pede qualquer informação, quando se pergunta a cotação de uma moeda ou o preço de um artigo, finalmente, até mesmo quando se deseja unicamente saber se determinada mercadoria existe em armazém, logo, com ares de importância e de esperteza, respondem que *não se dão informações pelo telefone*, a nada se rendendo quando objectamos que aquele instrumento só é útil porque permite ganhar tempo e evitar caminhadas. Para aqueles cavalheiros as redes telefónicas foram construídas para exclusivo proveito de namorados, para a última hora,

desleixada dona de casa fazer a encomenda a mercieiro habituado a sua voz ou ainda para a sopeira informar se o jantar está pronto.

Enquanto isto se passa entre nós, trabalham lá fora as administrações postais e as empresas concessionárias para tornar o telefone cada vez mais indispensável pela extensão e modicidade dos seus serviços. Simultaneamente, ao contrário do que em Portugal acontece, são os próprios homens de negócios que, desejando aproveitar os modernos aperfeiçoamentos, lembram a conveniência de se criarem novos serviços para poderem dispor de maiores facilidades no exercício da sua actividade.

E' assim que, a pedido de um certo número de assinantes, a Direcção Geral dos Correios suíços introduziu no regime interior uma nova categoria de comunicações que permitem aos membros de uma família, de uma sociedade, de um clube, de um conselho de administração, etc., a discussão de qualquer assunto pelo telefone, como se as pessoas se encontrassem reunidas no mesmo local.

O assinante que toma a iniciativa da conferência pede a sua Central uma *comunicação colectiva*, indicando, com uma hora de antecedência, pelo menos, a rede e o número do telefone de todos os correspondentes.

ADALBERTO VEIGA

Este número foi visado pela comissão de censura



Um notável parecer

¿A quem cabe a responsabilidade do gado colhido pelas locomotivas?

As publicações especializadas brasileiras referem-se largamente a um notável parecer do procurador Geral da República daquele país, referente à apelação civil n.º 6:610, processo que dizia respeito a uma acção de perdas e danos motivado pelos acidentes sofridos pelo gado em vias férreas que não possuíam vedação.

Porque o assunto é deveras interessante e ainda porque raras vezes é tratado nos tribunais, vamos arquivar nestas páginas o douto parecer do categorizado jurista:

Proprietários de terreno marginal à estrada de ferro accionam a Directoria e a União pelo motivo seguinte:

O gado dos queixosos, solto ao longo das linhas desprovidas de cercas, foi morto pelas locomotivas. A sentença da 1.ª instância condenou a União a pagar as perdas e danos que se liquidassem na execução.

Não compreendemos como se poderá proceder a semelhante liquidação. Não ficou provado qual o número, a qualidade e o peso dos animais mortos; há um conjunto de depoimentos contraditórios e em sua maioria visivelmente tendenciosos e inverosímeis, contrários às próprias alegações dos autores. Sobre a questão, de facto, foi completa defesa produzida pelo Dr. Procurador da República. Trataremos, pois, da questão de direito, sobre o qual ele silenciou, com enorme gáudio do patrone dos autores.

¿As cercas marginais exigidas pelos regulamentos destinam-se a proteger o gado dos vizinhos? Absolutamente não. O dono dos animais é que está, em virtude de direito bem antigo, obrigado a guardá-lo, vigiá-lo, impedi-lo de penetrar no terreno alheio. Portanto, cerca para o gado é ao dono do gado que incumbe manter e em bom estado.

Se um animal solto faz descarrilar um trem, debaixo do qual morre, e o dono, em vez de obter indemnização, paga o prejuízo que o bruto causou:

Dispõe o Código Civil:

«Artigo 1527.º O dono ou detentor do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar: 1.º que o guardava e vigiava com o cuidado preciso».

Ao comentar este artigo o emérito *Clovis Beviláqua* lhe dá como fonte um outro do Código Suíço. Pois bem, em comentário a este escreveram *Schneider & Fick...* «Comentaire du code Fédérale des Obligations», trad. *Perret*, vol. I, sobre o artigo 56.º;

«9. A nossa lei não faz diferença entre o animal doméstico e o animal selvagem, entre os animais úteis ou necessários e os animais de luxo, uma vez que *eles devem ser guardados e vigiados de uma maneira permanente*».

«44. Pode-se citar como faltas habituais da atenção exigidas: o facto de deixar cavalos em liberdade em um prado».

«9. Notre loi ne fait pas de différence entre l'animal domestique et l'animal sauvage, entre les

animaux utiles ou nécessaires et les animaux de luxe, du moment qu'ils doivent être gardés et surveillés d'une manière permanente.

«44. On ne peut citer, comme manquements habituelles à l'attention demandée: le fait de laisser des chevaux en liberté sur un pré».

Os autores fizeram pior; não deixaram os seus animais soltos num prado, num lugar adequado para pastar, mas no leito de uma via férrea ou em campo aberto e vizinho da estrada de ferro!

Vem a propósito a observação de *Borsari...* «Comentario del Codice Civile», vol. III, parte 2.ª, comentário do artigo 1154.º:

«Pode cada um abandonar ou destruir as cousas que lhe pertençam; mas não pode abandoná-las quando estejam em condições de prejudicar aos outros».

«Ognuno può abbandonare e distruggere le cose di sua ragione, ma non può abbandonarle quando siano in condizione da nuocere agli altri».

Por ser a República Argentina, como o Brasil, um país agrícola, busquemos ali ensinamentos sobre a espécie vertente.

Doutrina Machado... «Exposiziomny Comentario del Codigo Civil Argentino, volume III, sobre o artigo 1124.º:

«La responsabilidad del dueño es del poseeder cesará: cuando el animal se hubiere soltado e extraviado sin culpa».

E preciso, pois, que o animal se haja soltado *sem culpa* do dono, o que não sucederá se o dono fôr o primeiro a deixá-lo em lugar seguro.

Os autores invocam leis que lhes não apoiam as conclusões: os artigos 2.º e 3.º, § único, do decreto n.º 4:201, de 1 de Dezembro de 1920, e o artigo 26.º do decreto n.º 2:681, de 7 de Dezembro de 1912. Esperadamente cortam a parte final do artigo 26.º. Por quê? Porque os esmaga.

Transcrevemos todos os preceitos citados, porém na integra!

«Artigo 2.º As estradas deverão construir e manter fechados em ambos os lados das linhas, em toda a sua extensão.

Artigo 3.º, § único. Nas estradas oficiais a falta desses aparelhos e dos fechos constitue contravenção punível com a mesma multa, que recairá sobre o funcionário directamente responsável pela omissão ou pela negligência dos seus subalternos, sem o prejuízo da responsabilidade civil.

Artigo 26.º As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietários marginaes.

Cessará, porém, a responsabilidade se o facto danoso fôr consequência directa da infracção, por parte do proprietário, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, escavações, depósito de materiais ou guarda de gado à beira das estradas de ferro.

Os autores suprimiram esta *alínea* de ouro; caiu na cilada o íntegro Dr. Juiz *a quo*, pois se limitou a invocar o texto truncado!

A responsabilidade *civil* a que alude o artigo 3.º, § único, é a da estrada para com os passageiros e transportadores de mercadorias ou animais; não por matar bois na linha, pois, quanto a estes, é explícito o artigo 26.º do decreto n.º 2.681, no parágrafo hábilmente omitido pelos autores.

A matéria foi regulada pelo decreto n.º 1.930, de 26 de Abril de 1857, completado pelo de 1912.

Sobre a espécie discorremos já, há muitos anos, em artigo publicado pela revista *O Direito*, em Junho de 1904, e posteriormente, em Memoriais, dos quais pedimos vénia para transcrever os trechos que se seguem:

« Similares do nosso regulamento de 1857 existem, na Itália, a lei de 16 de Julho de 1884 consolidando disposições de 20 de Março de 1865; e, na França, a de 15 de Julho de 1845 e a *ordenança* de 15 de Novembro de 1846, as quais também exigem que se cerque o leito da via férrea.

Entretanto, exactamente em nota ao artigo 211.º da lei de 1884, o qual estabelece essa obrigação, lê-se, no *Codice dei Lavori Pubblici*, de Bruno, pag. 103, a seguinte decisão da Corte de Apelação de Roma, proferida em 25 de Abril de 1889:

« *Quantunque proprietari di fondi limitrofi alla ferrovia, non hanno azione per costringere in via giudiziaria l'amministrazione a munire la strada ai staccionate os altri ripari.* »

O sofisma dos adversários esbarrando-se em face de outro trecho do citado livro de Bruno, a pag. 137, nota 1, ao artigo 303.º:

« A responsabilidade penal subsiste no proprietário somente quando haja sido omisso em prover à guarda do gado que pasta nas proximidades da via férrea, ou haja provido inadequadamente (*Cassação*, de Roma, 5 de Novembro de 1889) ».

« *La responsabilità penale sussiste nei proprietari solo quando abbia omesso di provvedere alla custodia dei bastiame pascoiante in prossimità della ferrovia, o vi abbia provveduto inadeguadamente.* (*Cass.*, Roma, 5 de Novembro, 1889) ».

Portanto não aproveita aos autores o regulamento; longe de haverem avultada soma, responderão eles até criminalmente, se fôrem omisso em prover à guarda do gado que pasta próxima à linha, e, ainda mesmo que provejam, sofrerão penas desde que o façam de modo inadequado.

E' claro que isso se dá em virtude de uma disposição geral de lei, que, conforme demonstraremos, encontra similar no direito brasileiro.

Decisivo, esmagador, completo, sobre o assunto que explanámos, é a julgamento de *Tribunal Civil de la Seine (de Chambre)*, preverido a 11 de Fevereiro de 1903, publicado pelo jornal *Le Droit* de 6 de Agosto de 1903 e reproduzido pela mui criteriosa revista científica (*Revue Générale des Chemins de Fer.*, Mars. 1904 pp. 262 a 263):

« As prescrições da lei de 15 de Julho de 1846 e de *ordenança* de 15 de Novembro de 1846 referem-se, em seu conjunto, à conservação, política e segurança (*Tal qual se lê no regulamento brasileiro de 1857*) das cercas que devem ser estabelecidas de conformidade com o artigo 4.º da referida lei (*até o artigo é o mesmo*), de um e outro lado e em toda a extensão da linha; são destinadas unicamente a impedir o acesso a toda a pessoa estranha ao serviço. Desde então essa obrigação, imposta às companhias com o fim ex-

clusivo de garantir a segurança da exploração, deixa subsistir, para os proprietários de terrenos marginais, o encargo da vigilância de seu gado e a responsabilidade civil no caso de acidente ou danos que se poderiam produzir se por acto ou negligência sua os animais viessem introduzir-se na via férrea.

Não se poderia, nessas condições, acusar uma companhia de estradas de ferro de que as cercas eram insuficientes para impedir a introdução de bois no leito da estrada, nem por conseguinte torná-la responsável pelo descarrilamento de um trem, causado pela presença desses bois ».

« *Les prescriptions de la loi du 15 Juillet 1845 et de l'ordonnance du 15 Novembre 1846 se réfèrent, dans leur ensemble, à la conservation, à la police et à la sûreté de l'exploitation des chemins de fer, et les clôtures qui doivent être établies, en conformité de l'article 4 de la dite des deux côtés, et sur toute l'étendue de la voie, sont destinées uniquement à en défendre l'accès à toute personne étrangère au service. Dès lors, cette obligation imposée aux Compagnies dans le but exclusif d'assurer la sécurité de l'exploitation, laisse subsister à la charge des riverains la surveillance de leur bétail et la responsabilité, en cas d'accident ou de dommages qui pourraient se produire si, par leur fait ou leur négligence, leurs animaux venaient à s'introduire sur la voie ferrée. On ne saurait dans ces conditions, faire griefs à une Compagnie de chemins de fer de ce que les clôtures ont été insuffisantes pour empêcher l'introduction de boeufs sur la voie, ni par suite la rendre responsable du déraillement d'un train causé par la présence de ces boeufs.* »

Como se vê, também lá, na pátria adiantada de Morlon, surgiram queixosos a pedir o valor dos bois mortos por não estar cercada a linha de acordo com a lei. Entretanto os tribunais fulminaram os autores, afirmando que o fim da lei é garantir a segurança dos passageiros e mercadorias em transporte e não a vida de gado alheio. Ao contrário, o dono dos bois, se fôr negligente, deixando os animais introduzirem-se na linha, indemnizará o dano sofrido pela estrada.

Na mesma Revista, no volume correspondente ao 2.º semestre de 1903, encontram-se, a pp. 219 e 380, dois julgamentos com o mesmo fundamento e fim de lei.

Para não alongarmos em demasia estas razões vamos apenas transcrever o que se acha a p. 98 do volume correspondente ao 2.º semestre de 1901:

« Tendo um trem expresso da Companhia do Oeste encontrado durante a marcha e colhido com as rodas um boi que se escapara de uma passagem limítrofe da linha, descarrilaram a máquina, o tender e os três primeiros veículos; sucumbiu no acidente o chefe do trem; e o material da Companhia foi fortemente danificado ».

Desses factos resultaram dois processos: um intentado pela viúva do chefe do trem contra a Companhia e contra o proprietário do boi, para o fim de obter solidariamente perdas e danos; outro, pela Companhia do Oeste contra o dono do boi, para conseguir o pagamento das avarias causadas ao material.

Como apelassem à Corte de Apelação de Paris, por arresto de 28 de Março de 1901, reformou aquela sentença. Confirmando inteiramente a decisão dos primeiros juizes na parte em que declarou responsável o dono do boi, ela deu provimento relativamente às condenações pronunciadas contra a Companhia, e dispensou-a de pagar perdas e danos à viúva Ozenne. A Corte (*vide bene*!) estabelece como princípio que, em virtude do artigo 1.385.º do Código Civil, o proprietário de um animal é responsável pelo dano que o animal causou, quer esti-

vesse sob a guarda do dono, quer se estivesse desgarrado ou escapado. Cabe-lhe pôr-se ao abrigo de toda a acção de perdas e danos, tomando as medidas necessárias para impedir a divagação dos semoventes deixados dia e noite em liberdade nas passagens limítrofes da estrada de ferro. A obrigação imposta pelo artigo 4.º da lei de 15 de Julho de 1845 às companhias de estrada de ferro, de estabelecer uma cerca, deixa subsistir para os proprietários de terrenos marginais os ónus da vigilância de seu gado e a responsabilidade civil prevista pelo artigo 1385.º do Código.

Em relação à Companhia, a Corte de Paris consagra o princípio **admitido já muitas vezes pelos tribunais**, que a obrigação ditada pelo artigo 4.º da lei de 13 de Julho de 1845 tem por fim **exclusivo garantir a segurança da exploração**, determinar o recinto do terreno concedido à estrada de ferro e vedar o acesso a toda a pessoa estranha ao serviço; **portanto essa obrigação não dispensa os vizinhos quer de fechar suas pastagens por meio de estacadas, quer de fazer vigiar os animais**.

«Un train express de la Compagnie de l'Ouest ayant, pendant eu marche, rencontré et tamponné un boeuf qui s'était échappé d'un herbage limitrophe de la voie, avait déraillé de sa machine de son tender et de ses trois premiers véhicules; le conducteur-chef du train a suce cumbé dans cet accident et le matériel de la Compagnie a été fortement endommagé.

«A la suite de ces faits, deux procès furent engagés; l'un, par la veuve du conducteur-chef contre la Compagnie et contre le propriétaire du boeuf, à l'effet d'obtenir solidairement des dommages intérêts; l'autre, par la Compagnie de Chemins de fer de l'Ouest contre le propriétaire du boeuf, à l'effet d'obtenir le paiement des avaries causées au matériel.

Sur appel, la Cour d'appel de Paris, par arrêt du 28 Mars 1904, a réformé ce jugement. Tout en confirmant la décision des premiers juges, en ce qu'il a déclaré le propriétaire du boeuf responsable, elle l'a infirmée du chef des condamnations prononcées contre la Compagnie et a déchargé celle-ci de tous dommages intérêts vis-à-vis de la veuve Ozenne.

La cour pose en principe que d'après, l'article 5183 du Code Civil, le propriétaire d'un animal est responsable du dommage que l'animal a causé, soit qu'il fut sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

Il lui appartient donc de se mettre à l'abri de tout action en responsabilité, en prenant les mesures nécessaires pour empêcher la divagation des bestiaux laissés jour et nuit en liberté dano des herbages limitrophes du Chemins de fer.

L'obligation imposée par l'article 4 de la loi du 15 Juillet 1845 aux Compagnies de Chemins de fer d'établir une clôture, laisse subsister à la charge des propriétaires riverains la surveillance de leur bétail et la responsabilité civile prévue par l'article 1385 du Code Civil.

«A l'égard de la Compagnie la Cour consacre le principe admis maintes fois déjà par les Tribunaux que l'obligation édictée par l'article 4 de la loi du 15 Juillet 1845 a pour but exclusif d'assurer la sécurité de l'exploitation, de déterminer l'enceinte du terrain concède au Chemin de fer et de défendre l'accès de la voie à toute personne étrangère au service; dès lors cette obligation ne dispense pas les riverains soit de fermer leurs pâturages

par des barrières, soit de faire surveiller leurs bestiaux».

Compulsemos outra fonte de doutrina, e seja a obra monumental de dois juristas franceses: **Carpen-tier e Maury**: *«Traité pratique des chemins de fer»*, 3 volumes publicados em 1894.

Os dois abalisados mestres expõem a evolução da doutrina a respeito das relações jurídicas entre o proprietário de animais que vão morrer sob as locomotivas e a direcção das estradas de ferro cujo leito não haja sido cercado. Dizem (a pag. 417 do vol. 1.º) que, outrora, a jurisprudência e o Conselho de Estado isentavam de reparação de dano o dono dos animais, desde que a linha não era cercada, considerando a omissão de que era culpado quem deixou o gado solto, contrabalançada pela da Companhia não cumprindo o regulamento.

Vêde bem: uma falta *contrabalançava* outra: não havia culpado; ninguém era condenado. Nos três volumes, perfazendo um total de 1.973 páginas, não se apresenta um só caso em que fôsse uma Companhia condenada a pagar o valor dos animais mortos sobre a linha, que não estavam sendo transportados pela estrada.

Vejamos, em face do ensinamento dos dois grandes juristas, qual é hoje a opinião vitoriosa na iluminada França.

Abramos o primeiro volume, a pag. 540. Eis o que se nos depara:

«1944.—Il a été décidé, notamment, qu'en de qui concerne l'introduction de bestiaux sur la voie, la circonstance que le procès-verbal ne mentionnerait pas que la voie ferrée était bordée d'une clôture continue, n'est pas de nature afaire disparaître la contravention. Cons. d'Ét., Fevr., 1889».

Mais explicito ainda é o que se lê a p. 418:

«1362.— Cependant, il avait déjà été jugé préalablement que la défense d'introduire des bestiaux sur les voies de fer par toutes personnes autres les agents de compagnies, ne simplique pas seulement au faite d'amener des bestiaux sur une voie ferrée, mais encore au fait de les y laisser pénétrer per négligence, et impose par suit aux riverains l'obligation de pourvoir à ce que leur bétail ne puisse pénétrer sur ces vois. Il n'importe, faisait observer l'arrêt, qu'il y ait insuffisance de la clôture de la voie. Cette clôture servant simplement de délimitation—Bourges 24 apt. 1853.

E' claríssima a lição dos dois grandes mestres: a falta de cerca não justifica a entrada de gado no leito da estrada; logo, o proprietário que o deixou entrar, incorreu em culpa.

Quem por haver cometido uma falta sofreu dano não tem direito a indemnização alguma: *quis ex culpa sua damnum sentit, nem intelligitur damnum sentire* (digesto, liv. 50, tit. 17, fls. 203).

«1398.— Le propriétaire des animaux peut même être condamné de ce chef à des dommages intérêts envers la compagnie. Ainsi le riverain, propriétaire dun boeuf qui a pénétré sur la voie par suite du mauvais état de la clôture et a été écrasé par um train, est responsable dun dommage causé por ce fait au matériel du train, et la compagnie des chemins de fer peut en obtenir réparation, si elle justifie régulièrement dun dommage dant elle se plaint. Cass., 29 août 1882, Cousseau.—Trib. La Rochelle, 5 août 1880, seus Cass. 29 août 1882.—

(Continua na página 54)

Direito administrativo ferroviário

O Presidente da República da Argentina, árbitro na solução dum sério litígio entre as companhias e os ferroviários, estabelece uma interessante doutrina

A crise que as empresas ferroviárias atravessam na Argentina levou-as a pôrem em execução uma série de medidas de compressão de despesas. E como lhe não fôsse possível diminuir os salários aos ferroviários, as empresas adoptaram o sistema de reduzir o número de horas de trabalho, disposição essa conhecida na Argentina sob a denominação de trabalho a curto prazo.

Esta e outras deliberações que atingiram os ferroviários motivaram um grave conflito entre as empresas e os ferroviários organizados na «Union Ferroviaria» e na «La Fraternidad».

Não sendo possível chegar a um acôrdo as duas partes interessadas, e tendo resultado infrutífera a intervenção dos organismos oficiais que superintendem em caminhos de ferro, resolveram as duas partes litigantes submeter o estudo e a solução do conflito à competência do Presidente da República daquela nação.

É' esse documento de uma alta importância, pois estabelece uma nova doutrina por parte do Estado, nos processos de administração de caminhos de ferro, motivo por que a seguir o publicamos:

«As Companhias de Estradas de Ferro, sob a jurisdição nacional e os sindicatos de operários «Union Ferroviaria» e «La Fraternidad», representando o pessoal ferroviário, acordaram em submeter ao arbitramento do abaixo assinado a elucidação de pontos controvertidos, e vendo que a Repartição Nacional de Estradas de Ferro, depois de ter esgotado todos os meios criados pela cláusula 20.^a do artigo 71.^o da lei n.^o 2.873, relata com minúcias os antecedentes que levaram as partes a ficarem firmes nos seus respectivos pontos de vista, em face do problema de reduzir as despesas de custeio por meio de razoável contribuição da parte dos ferroviários, pela diminuição, de um lado, de seus ordenados e salários, e de outro, por uma maior produção do trabalho; cujas medidas, tomadas em conjunto, permitiram às Companhias satisfazer a todos os seus encargos fixos, e não somente aqueles dependentes da manutenção dos serviços, mas também aqueles de natureza financeira, os quais, sendo pagos, comprometeriam seus créditos e, por consequência, o crédito da Nação; e

Tomando em consideração:

Que o Poder Executivo Nacional, ratificando pelo decreto de 19 de Novembro de 1831 a resolução da Repartição Nacional de Estradas de Ferro em conexão com conflito análogo, depois de analisar serratamente todos os factores que poderiam prejudicar a situação económica das Companhias, estabeleceu, em bases sólidas, a solução que satisfizesse, de uma maneira justa e equitativa, os direitos e deveres das duas partes;

Que dos antecedentes d'este conflito, ora em julgamento, é evidente que a divergência não é fundamental, mas essencialmente de forma, uma vez que os sindicatos operários não deixaram de reconhecer a necessidade de contribuir para a restauração económica das Companhias, mas

discordam de apreciar o que deverá ser considerado como razoável para estabelecer o montante necessário para cobrir os compromissos estritos das companhias e, em especial, relativamente a certos encargos de seus stocks e diferentes itens das respectivas contas de capital;

Que, em relação ao modo de obter uma melhor produção de pessoal, aumentando o número de horas de trabalho dentro das disposições legais da lei n.^o 11:544 e sua regulamentação por decreto, os sindicatos operários concordaram em discutir a modificação oportuna dos regulamentos e escalas de trabalho (Escala fon), com o fito de satisfazer ao escopo acima referido, — de modo que só resta à Repartição Nacional de Estradas de Ferro, dentro dos princípios do regulamento decretado, proceder à revisão dos pontos acima enumerados; e

Considerando:

1.^o Que, originando-se o presente conflito essencialmente de maneira pela qual os resultados da exploração das Companhias são apreciados em face da renda líquida, é evidente que a petição dos ferroviários deve ser subordinada aos resultados actuais e comprovada das explorações de vias férreas;

2.^o Que ficando isto estabelecido, é claro que o meio mais apropriado para a solução do presente dissídio é a aceitação, como ponto de partida, das condições predominantes ao tempo da decisão, estabelecendo que o corte dos salários deve ser considerado como uma retenção, que será devolvida ao pessoal na proporção permitida pelos resultados da exploração;

3.^o Que, para os propósitos visados nas considerações anteriores deve-se estabelecer, como um princípio básico, que não pode ser distribuído dividendo aos accionistas enquanto a devolução total, já referida, dos salários retidos não fôr possível, e que, por outro lado, se ferroviários não têm direito a esta última até que a renda líquida da exploração seja suficiente para cobrir o total das actuais despesas de custeio industrial e também os encargos fixos representados pelos jiros e amortizações das debentures;

Que, em face das despesas adicionais derivadas das perdas no câmbio que ocasionam tais serviços, é justo que sejam tomados em consideração por ambas as partes, estabelecendo um sistema que assegure o reembolso total simultâneo e o pagamento daquelas diferenças quando a renda o tornar possível e, no caso contrário, a sua distribuição proporcional;

5.^o — Que é inquestionável que as despesas de custeio deverão incluir numa proporção prudente as quantias necessárias para a renovação da linha e do material rodante porque de outra forma ficar-se-á correndo o risco de o capital da empresa se depreciar com prejuízo de interesse geral.

6.^o — Que, em vista da situação presente e de acôrdo com as informações obtidas, uma contribuição de 1 1/2 % do valor da propriedade é suficiente para os propósitos acima referidos, especialmente se fôr tomado em conta que algumas das Companhias já criaram as indispensáveis re-

servas para fazer face, com a maior amplitude, às despesas necessárias às renovações já mencionadas;

7.º—Que, tendo em vista as perdas com as diferenças do câmbio, para as compras de material de custeio é inteiramente justificável incluí-las dentro das mesmas despesas;

8.º—Que é também inquestionavelmente necessário que se façam modificações na regulamentação do trabalho e nas escalas de serviços (escala *fonos*) em vigor, de modo a permitir uma melhor utilização do trabalho do pessoal com evidentes vantagens para eles, visto como viria a reduzir no futuro as despesas de custeio e, portanto, facilitar, em maior amplitude, que se melhore a situação económica das Companhias.

O Presidente da Nação Argentina decide:

1.º—As Companhias deverão manter para todo o pessoal, não só administrativo como dos sindicatos «Unión Ferroviaria» e «La Fraternidad», as reduções de salários agora em vigor, ou que possa ser posta em vigor das várias estradas de ferro, de acordo com as combinações existentes, feitas com a «Unión Ferroviaria», substituído o sistema conhecido por trabalho a curto tempo por um equivalente corte nos ordenados e salários estimando que cada dia despendido representa uma economia de 3,3 %. Ficam exceptuados desta regra os trabalhos da via permanente, das oficinas e obras, contando que o trabalho a curto tempo seja efectivo.

2.º—Tais cortes terão a natureza de retenções a serem devolvidas na proporção permitida pelos saldos de custeio das vias férreas.

3.º—Devem ser consideradas como despesas para o fim acima referido:

- a) As despesas industriais comuns a todas as estradas;
- b) A contribuição estabelecida pela lei n.º 5315;
- c) 6% da percentagem fixada pelo decreto regulamentar n.º 5315; para o propósito de fazer face às despesas

de renovações, contanto que as Companhias executem as renovações por esta quantia;

da furos e amortizações das obrigações hipotecárias (*debentures*) em pesos da moeda nacional, ao par.

4.º—Logo que a renda bruta exceda tais limites, o saldo no fim de cada ano financeiro será distribuído proporcionalmente por cada Companhia entre a soma total de retenções e as somas representadas pelos prejuízos do câmbio.

5.º Se, no curso do ano financeiro, os resultados do custeio, computados em períodos trimestrais, indicam a possibilidade de devolução de parte das retenções, só poderá ser feito como um adiantamento, sem prejuízo de cancelar toda a retenção, quando, com os saldos já obtidos, a devolução total estiver assegurada.

6.º A Repartição Nacional de Estradas de Ferro pesquisar os meios e estabelecerá processos para manter os sindicatos operários informados, por trimestres, da situação económica das Companhias.

7.º As diferenças que possam surgir da aplicação do artigo 5.º serão estudadas pela Repartição Nacional de Estradas de Ferro e submetidas à resolução do Ministério dos Trabalhos Públicos;

8.º A Repartição Nacional de Estradas de Ferro, dentro do período de três meses, após haver consultado as partes, submeterá ao Poder Executivo as modificações permitindo de uma parte obter uma melhor utilização do pessoal dentro do dia máximo de trabalho estabelecido, e, do outro, estabelecendo as categorias correspondentes aos vários ramos de actividade ferroviária.

Seja esta decisão comunicada, publicada e devolvida à Repartição Nacional de Estradas de Ferro para os seus efeitos.

AGUSTIN P. JUSTO

Um notável parecer

(Continuado da pág. 52)

Trib. La Seine 20 déc. 1877. Godar.—Trib. Rouen, 28 juin 1878, Thomas.

Temos à mão livro mais precioso, exposição mais completa: é *II Codice Ferroviario dell'Avvocato C. L. Gasca*, em quatro volumes.

Lê-se no 3.º vol., pag. 511:

«Non può reclamare la rifazione del dano colui che in qualche modo gli ha dato causa con la propria colpa (Corte d'Appello di Firenze, 20 giugno 1865).

Desde que, de qualquer modo, os autores deram causa ao dano com a própria culpa (soltando os bois perto da via férrea), perderam o direito à indemnização. Especialmente, sobre o caso em debate, encontramos pareceres luminosos no primeiro vol., pag. 263.

Tolerem-nos a transcrição:

«Infanti venne deciso:

Che l'obbligo imposto al concessionario d'ella ferrovia di costruire i ripari occorrenti affinché il bestiame non possa penetrare sul binario non esclude l'obbligo dei proprietari del bestiame di vigilarlo, mediante appositi guardiani.

Che nonostante la mancanza, o cattiva condizione dei ripari prescritti al concessionario della ferrovia, egli non è tenuto a risarcimento di danni ai privati, qualora questi non avessero potuto impedire l'ingresso degli animali sulla ferrovia.

Guardemos firmemente na memória o texto precioso:

«Non obstante a falta ou mau estado das cêrcas prescritas ao concessionário da estrada de ferro, não é ele obrigado ao ressarcimento dos danos causados aos particulares, no caso em que estes não hajam podido impedir o ingresso dos animais na linha».

O jurista explica, em nota sob n.º 6, que, assim como ele opina, decidiu a Corte de Cassação, de Florença, a 23 de Dezembro de 1878.

Lamentamos ter dilatado bastante esta exposição; porém era necessário propiciar ensejo de se fixar doutrina sobre assunto de tal relevância.

Os autores, longe de obter ressarcimento de perdas e danos, acham-se obrigados a indemnizar o mal que fazem à linha os seus bois e burros soltos. Parece, portanto, dever dar-se provimento à apelação para julgar improcedente a acção.

Carlos Maximiliano, Procurador Geral da República.

Correios e Telegrafos

O Sr. Ministro das Obras Públicas enviou à Presidência do Conselho, a-fim de ser submetida à apreciação da Assembleia Nacional, uma proposta de lei criando o fundo de caução destinado a indemnizar quaisquer prejuízos de alcance ou peculato.

Educação Sexual da Mocidade

Pelo Dr. ALMERINDO LESSA

a) Programa máximo

I

Antes do nascimento

Como para criar bons filhos são precisos bons pais e é educando os pais que educaremos os filhos:

Promova-se:

- A selecção eugénica dos genitores;
- Ter presente, antes de procriar, que cada criança tem direito a pão bastante e cama limpa;
- Que em cada lar haja um leito para cada filho;
- A adopção desta regra sanitária; procriar bem, bem estar e melhor parir;
- Eficiente puericultura ante e post-natal e assistência à gravida, à parturiente e à mãe que amamenta;
- E a legislação correspondente.

II

Depois do nascimento

1.º

- Antes do conhecimento da natureza:
- Até ao dois anos em casa, a mãe ou a ama educadas em cursos de puericultura ou em escolas de mães;
- Dar bom leite e boa cama;
- Criar ao ar;
- Ter o corpo do filho bem limpo e respeitado;
- Tratar com muito amor e pouco mimo;
- Não excitar as zonas sensíveis eretogêneas e nesse sentido vigiar os filhos e quem deles cuidar;
- Entreter com jogos graduais e próprios;
- Despistar as afecções herdadas e tratá-las.
- Dos dois aos cinco anos numa escola maternal e dos cinco aos sete numa escola infantil;
- Perservar nas noções anteriores;
- Vigiar os exercícios eróticos hetero-iniciados ou auto-descobertos;
- Nunca mentir;
- Disciplinar os sentidos e a sensibilidade;
- Organizar uma ficha sanitária individual—somática, psíquica, endócrina e sexual.

2.º

- Com o conhecimento da natureza:
- Dos sete aos catorze anos na escola e em casa;
- Substituir o internato pela colocação em família;
- Manter a higiene de corpo e a de cama;
- Continuar a vigília das práticas auto-eréticas—atendendo sobretudo ao onanismo—e à sua despistagem, bem como dos princípios das nevroses;
- Criar ao ar livre, quer nas lições culturais, quer na educação gímnica, quer nos desportos, substituindo os jogos vulgares pelos jogos do folclore regional;
- Coinstruir e coeducar nas classes e nos recreios;
- Começar a instrução sexual pelas ciências da natureza;
- Promover nas classes leituras orais comentadas duma bíblia da humanidade;
- Prosseguir na observação médica e conservar a ficha

sanitária-sexual, averbando nela a evolução do moço;
Seleccionando os anormais e os subnormais.

3.º

- Para além do conhecimento da natureza:
- Dos sete aos dezanove anos no liceu, nos primeiros anos das escolas superiores enas obras para e extra-escolares;
- Em casa;
- Cuidar da higiene moral e física, nomeadamente durante a puberdade;
- Na escola:
- Na classe de ciências naturais:
- Terminar a instrução.
- Na classe de filosofia:
- Educar sobre o espiritual e o físico em amor;
- Sobre a democracia e a nobreza da higiene;
- Expor a responsabilidade sexual e genética do homem;
- O respeito que deve ter pelos direitos sexuais alheios e fenotípicos da sociedade;
- Lutar contra a prostituição;
- Servir-se dos prolóquios, das sentenças populares e dos conceitos fundamentais das civilizações para deduzir máximas de conduta individual;
- Apontar os cânones, espirituais e físicos, que a mocidade deve imitar;
- Criar no adolescente um conceito de nú e de figura do animal humano de acôrdo com a ética contemporânea;
- Em resumo: educar para uma nova moral sexual.
- Na classe de educação cívica:
- Dar educação cívica sexual.
- Na classe de higiene:
- Instruir sobre os cuidados que se devem ter no campo da higiene física e mental para conservar a limpeza do corpo, incluindo a do cérebro.
- Pela assistência médica:
- Cadastrar a pessoa sanitária e sexual do moço e da môça, cujos desvios e épocas particulares serão apontados aos professores, aos patrões, aos distribuidores da justiça, etc., enfim, a todos os que se intrometam na órbita da sua acção.
- Nas universidades populares:
- Cursos de filosofia e de higiene sexuais.
- Aos vinte anos casar.

b) Programa mínimo

(Deduzido do anterior e para aplicação imediata ao regime familiar e escolar da República).

I

Antes do nascimento

- Exigência legal dum atestado médico prenupcial.
- Grande propaganda pelo livro e folheto, a conferência, o artigo, o filme e a imagem, desta nova arte de ter bons filhos;
- Grande propaganda dos direitos da criança;
- Instituir escolas de puericultura e introduzir nos cursos de enfermeiras-visitadoras noções de higiene se-

AVIAÇÃO

A acção da Aero-Portuguesa nas pesquisas do avião em que viajava o governador da Africa Equatorial Francesa

A pedido do governo francês, o avião da Aero-Portuguesa, em combinação com os aparelhos da « Air France », « Air Afrique » e das esquadilhas militares tomou parte nas pesquisas para a descoberta do avião onde viajava com sua esposa o sr. Rénard, governador da Africa Ocidental Francesa, que foi destruído por um tornado.

O avião da Aero Portuguesa atravessou longitudinalmente o continente negro de Tanger a Dakar, num reconhecimento aturado, pelo que os seus tripulantes foram louvados pelas autoridades francesas de Marrocos.

O ponto onde caiu o avião conduzindo o governador geral Renard, sua esposa e vários oficiais, na Africa Equatorial Francesa, é conhecido pelo Bilodo, a 150 quilómetros ao sul de Coquilhatville. O avião, ao cair, abriu uma espécie de clareira na floresta e abriu um sulco no terreno de mais 200 metros. Os destroços do avião puderam ser identificados pelo emblema « tricolor ». Todos os ocupantes deviam ter morrido instantaneamente devido ao terrível choque.

Georges Rénard, que nasceu em 1883, em Oran, era bacharel em Letras e em Direito, entrando para os quadros prefectorais em 1909. Foi director da Segurança em 1927 e prefeito do Sena em 1929. Como se sabe, demitiu-se nas vésperas de 6 de Fevereiro do ano passado num gesto de solidariedade com Chiappe, prefeito de Polícia, demitido pelo governo Daladier. Este, que era um dos mais íntimos amigos do governador Rénard, saiu do gabinete do Ministério das Colónias, soluçando, ao ser-lhe comunicada a triste nova.

Campo de aviação no Pôrto

A Câmara Municipal de Matozinhos adquiriu à Empresa Fabril do Norte uns terrenos situados na Senhora da Hora, destinados ao aeródromo da capital do Norte.

Adquirido o terreno, pensava a Comissão Administrativa do citado município em solicitar do Estado a sua comparticipação, para o adaptar convenientemente ao fim em vista.

Mas uma notícia lacónica fez pôr um ponto final neste projecto: o Conselho Nacional do Ar em nota ao presidente da Câmara de Matozinhos classifica de impróprios os terrenos que acabavam de ser comprados para neles se instalar o aeroporto do Norte.

Este facto motivou o presidente daquela Câmara, comendador Magalhães Carneiro, a pedir a sua demissão, resolução que se estendeu a toda a Comissão Administrativa.

Aero Clube do Pôrto

Ficou assim constituído o Aero Clube do Pôrto, filiado no Aero Clube de Portugal.

Da sua primeira direcção fazem parte os srs. tenente Dário Tamegão, Jorge Novais, tenente Rogério Abranches, A. Lopes Cardoso, Alberto Costa, Artur Félix e tenente Seabra de Albuquerque.

A promoção dos tripulantes ao « Dili »

Têm continuado com insistência as solicitações dirigidas às instâncias oficiais no sentido de serem promovidos ao posto imediato os heroicos aviadores, tenente Humberto da Cruz e sargento Lobato, que a bordo do modesto avião « Dili » realizaram uma das mais brilhantes viagens aéreas dos últimos tempos.

Na enorme quantidade de telegramas, que ao Sr. Ministro da Guerra têm sido enviados, contam-se os da quasi totalidade dos organismos administrativos, colectividades científicas, escolares, recreativas e desportivas, etc.

Portaria de louvor

A fôlha oficial inseriu a portaria de louvor aos srs. António Pinto das Neves Ferreira, Adelino Dias dos Santos, Eurico Carlôti dos Santos Pousada, Ricardo Gaioso de Penha Garcia e Alfredo Figueiredo pela forma desinteressada como concorreram para que o campo de Espinho seja utilizado na aterragem de aviões.

O 1.º Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil

Por iniciativa do nosso colega *Diário de Notícias* vai realizar-se no Pôrto o 1.º Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil.

A data marcada para a sua inauguração é 20 do corrente mês.

O avião « Salazar »

Este avião deve embarcar para Inglaterra no dia 8 do corrente, afim de sofrer na casa construtora, De Havilland, as necessárias reparações.

A desmontagem do aparelho e o seu encaixotamento, foram superiormente dirigidos pelo engenheiro da casa construtora Sr. Hopkins.

O avião ao serviço de missionários

Segundo notícias telegráficas da Cidade do Vaticano, pela primeira vez no passado dia 21 foi visto nos estados pontíficos um avião. O acontecimento atraíu em frente do palácio do governador, onde o avião foi exposto, uma multidão de cidadãos do Vaticano, assim como numerosas personalidades.

O aparelho em questão foi oferecido, com outro avião do mesmo tipo, por uma sociedade alemã, especialmente constituída, a fim de pôr à disposição dos missionários alemães, exercendo o apostolado na Africa do Sul e Ocidental, meios rápidos de comunicação. Os dois aviões foram trazidos sucessivamente para Roma pelo piloto alemão, Hermann Korhl, que Sua Santidade recebeu em audiencia especial. Sua Santidade, visita hoje avião.

As viagens do « Zeppelin »

No dia 6 de Abril, o « Conde Zeppelin » recomeçará as carreiras regulares para a América do Sul. As outras



partidas mais próximas estão marcadas para 20 de Abril, 4 e 18 de Maio e 1, 15 e 29 de Junho. O regresso ao Rio de Janeiro efectuar-se-á na quinta feira seguinte à data da partida.

A projectada ligação aérea França-Madagascar

No intuito de tentarem bater o «record» da ligação aérea França-Madagascar, partiram de Marselha no passado dia 19, pelas 12 h. e 10 m., os aviadores franceses Paul de Forges e Maurice Finat.

O valor especial desta viagem consistia em os aviadores utilizarem um pequeno avião tipo «Farman Sport», com um motor de construção inglesa, de 135 C. V. apenas.

As escalas que estavam previstas eram: Tunis, Benghazi, Cairo, Karthoun, Salam e Moçambique.

A viagem foi feita normalmente até que devido à fuga de um reservatório de óleo os aviadores foram forçados a aterrar em Moçambique.

Educação Sexual da Mocidade

(Continuado da página 55)

xual infantil, que elas levem, por sua vez, a todos os lares.

II

Depois do nascimento

1.º

- Antes do conhecimento da natureza;
- Campanha pró-aleitamento materno;
- Por cada criança em cama apartada;
- Manter, bem dirigida, a actividade da enfermeira-visitadora;

Nunca mentir;

Organizar uma ficha médica-sexual.

2.º

- Com o conhecimento da natureza:
- Levar as direcções dos internatos a introduzir imediatamente nos seus quartos de assistência, de educação e de ensino mães de família, que deem ao escolar a ilusão dum lar completo e a convivência feminina;
- Introduzir na escola na região e o folclore nos jogos;
- Instituir nas escolas duas horas semanais de ensino da higiene e do perigo venéreo;
- Continuar a assistência médica, nomeadamente escolar, e criar escolas para anormais.

3.º

Para além do conhecimento da natureza:

Despertar na mocidade, por todos os meios, uma consciência sexual e uma inteligência e respeito pelos negócios do sexo, levando-a, suave mas decididamente, para uma nova moral sexual.

Favorecer e proteger a organização do lar.

ALMERINDO LESSA

Os progressos do jornal "O Diabo"

ESTE jornal, admirável demonstração do talento jornalístico e das grandes faculdades de realizador do nosso querido amigo Artur Inez, acaba de sofrer uma profunda remodelação no seu aspecto gráfico.

Essa remodelação, que atesta um acentuado bom gosto, veio-nos demonstrar que, ainda é possível, sem auxílios especiais, realizar alguma coisa de interessante e de moderno no campo jornalístico.

A tentativa audaciosa de um moço inteligente e desempoeirado, que ergue sobranceiramente a cabeça, não como um acto de petulante desafio, mas como uma afirmação de dignidade e da altiva independência, venceu!

Tudo aconselha que os novos de valor se juntem a Artur Inez, valorizando com o seu talento as colunas do *Diabo* e emprestando-lhe todo o seu valioso auxílio, para que a expansão do jornal se desenvolva permitindo a continuação de melhoramentos como aqueles que Artur Inez lhe acaba de imprimir.

São êstes os nossos votos.

Para desenvolver o turismo alguns países oriam uma moeda especial

A criação da moeda turística, iniciada pela Alemanha e seguida pela Suíça, vai ser posta em vigor na França e na Bélgica durante a Exposição Internacional de Bruxelas.

A Alemanha, a quem se deve esta interessante inovação, criou uma moeda *registered marks*, que se obtém com 40 % de redução sobre o valor do marco. Esta moeda serve aos estrangeiros na Alemanha para pagar aos hotéis, linha férrea, e outros meios de transporte.

Dados os bons resultados obtidos, a Suíça adoptou o mesmo regime monetário de turismo pôsto em circulação pela Alemanha. A França tem já no Parlamento uma proposta criando o franco-turista e a Bélgica vai fazer a sua experiência durante a sua próxima Exposição Internacional.

Dados estatísticos referentes ao rendimento do turismo

Segundo os elementos colhidos num dos últimos números da revista *Le Mois*, a indústria do turismo originou no ano findo a entrada de dinheiro em milhões franceses:

França	3:000	Inglaterra	550
Canadá	2:000	Alemanha	425
Itália	1:725	Espanha	325
Estados Unidos	1:425	Bélgica	300
Suíça	700	Austria	300
México	575	Grécia	250

Calcula-se que as despesas feitas pelos turistas tenha baixado muito.

No ano de 1929 essa verba foi calculada em 43 mil milhões de francos franceses. Essa receita no ano de 1933 desceu a 15 mil milhões!

Apesar das restrições que se têm feito à saída de capital nos diversos países, a que fizemos referência no nosso número anterior, a França mantém ainda uma posição importante no problema do turismo internacional.

CURIOSIDADES

Como antes da construção do palácio da Ajuda se pensou em estabelecer a residência da família real em Campo de Ourique

DEPOIS do terramoto de 1 de Novembro de 1755, que destruiu os sumptuosos Paços da Ribeira, a família real passou a residir em barracas de lona para êsse fim instaladas numa das suas propriedades na Ajuda.

O receio que D. José tinha de que o abalo sísmico se repetísse levou-o a mandar construir, em sólidas madeiras do Brasil, na sua Quinta de Cima, ao Alto da Senhora da Ajuda, uma ampla e confortável moradia, onde passou a residir.

No entanto, as exigências da Córte impunham a construção de um palácio que fôsse a condigna residência da família reinante; pensou-se na escolha do local apropriado, que dominasse o Tejo, onde se delineassem bairros modernos destinados à construção de habitações para a nobreza do reino.

Diversos foram os locais visitados, mas o que mereceu as honras de ser aprovado foi o de Campo de Ourique. Chegou-se mesmo a levantar a respectiva planta do terreno e depois a do palácio, que naquela época se denominou de palácio de S. João dos Bem Casados.

Para êsse efeito fez D. José o seguinte decreto que tem a data de 2 de Julho de 1759:

«Tenho resolutu, que o Palacio da minha residência seja edificado na elevação de terreno superior ao Tejo, e á Cidade de Lisboa que jaz entre o Largo dos Bem-Casados, e o caminho, que vai do Senhor Jesus da Boa-Morte para o Rato; demarcando-se no rumo do Norte pelo Largo da mesma quinta de S. João dos Bem-Casados até aos Arcos das Aguas Livres, na parte, em que por eles desce a estrada, que vai para a quinta do Sargento Mor e que termina na Ribeira de Alcântara: No do Poente, pela mesma Ribeira descende do ponto, onde termina a sobre-dita Estrada, até ao fim da quinta do Loureiro: No do Sul, pela Estrada, e Rua que se deve abrir em linha recta da sobre-dita Ribeira para N. Senhora dos Prazeres; ficando ao norte dela as terras de Bartolomeu Domingues, e quinta chamada do Baúto, até á outra rua nova, que tambem mando demarcar para sair por linha recta ao dito Aqueduto das Aguas Livres: E no rumo do Nascente pela ultima rua acima indicada. Porque no espaço do referido terreno se compreendem diferentes propriedades de partes, que devem passar para os próprios da minha Real Fazenda sem prejuizo dos seus possuidores, aos quais não é da minha Real intenção prejudicar: Sou servido que o Doutor Manuel José da Gama e Oliveira, Desembargador da Casa da Suplicação proceda logo á avaliação e demarcação de todo o sobre-dito terreno, e propriedades nele comprehendidas, com os officiaes de Infantaria com exercício de Engenheiros, Carlos Mardel, e Elias Sebastião Pope: Nomeando para cada uma das ditas avaliações um louvado por parte da minha Real Fazenda: Admitindo outro pela parte dos

interessados: E nomeando terceiro para desempate no caso de discórdia.

Das vendas das sobre-ditas propriedades se celebrarão escrituras com os mesmos interessados nelas; para serem pagos, ou a dinheiro de contado ou em padrões de juro; qual mais convier aos mesmos interessados, sendo as propriedades livres; ou á natureza dos bens, no caso de serem do Morgado: Fazendo-se as ditas escrituras na Secretaria de Estado dos Negócios do Reino: E assinando nelas por minha parte o Conde de Oeiras, do meu Conselho, a quem para êste efeito dou por êste mesmo Decreto todo o necessário poder: Atendendo ao mesmo tempo a que pelo estabelecimento do meu Palácio naquele novo Bairro, e pela residência, que a Nobreza, e pessoas occupadas no meu Real serviço devem fazer nas vizinhanças dele, como é natural, e costume das outras Cortes da Europa; se faz justo e necessário, que as Ruas do mesmo Bairro sejam regulares, e decorosas, e como tais, decentes para por elas passarem os cortejos nas funções mais célebres da Corte, e para o prospecto dela, e comodidade das pessoas que devem alojar-se no dito Bairro: Tenho mandado formar um plano, e alinhamento de todo o terreno, que jaz pela banda do Nascente desde o Mosteiro do Rato até S. Bento da Saúde: Pela banda do Sul desde o principio da Calçada de S. Bento caminhando por ela cima até ao Largo do Senhor Jesus da Boa Morte: Pela banda do Poente desde o dito largo do Senhor Jesus da Boa Morte, caminhando pela Rua, que dele sai até ao Armazém, onde se enxuga a pólvora: E pela banda do norte, desde o aqueduto das Aguas Livres, e sitio, onde estão os Arcos; que cortam a Estrada, que vai pelo Arco do Carvalho para a quinta do Sargento Mor, até ao dito Largo de S. João dos Bem Casados. E sou outro sim servido, que o sobre-dito Ministro e Officiaes Engenheiros, logo que houverem demarcado o Terreno do meu dito Palácio na sobre-dita forma, passem a delinear, e abrir as Ruas, que a êle devem sair, e a formar os projectos delas, para se publicarem, afim de que os donos dos terrenos possam edificar neles, na conformidade dos mesmos alinhamentos, e projectos, e das disposições das outras Leis, e Ordens, que tenho estabelecido sobre esta matéria as quaes em tudo, e por tudo se observarão aos ditos respeitos quanto a elles forem applicaveis, Nossa Senhora da Ajuda, a dois de Julho de mil setecentos e cincoenta e nove».

Não passou de projecto a construção dêste palácio, pois não só o rei continuou, enquanto vivo foi, a residir na Quinta de Cima, como D. Maria I ali viveu, até que um violento incêndio a destruiu em 1795.

Só mais tarde, em 1802, quarenta e três anos volvidos sob a promulgação do decreto, se lançou a primeira pedra para o palácio da Ajuda, construção que ainda hoje está longe do seu termo.

Marinha Mercante

PORTUGAL, nação colonial, tem necessidade imperiosa de desenvolver a sua frota mercante, de maneira que a sua bandeira, no topo dos mastros, leve a todos os portugueses que em longinquas paragens mourejam a lembrança do seu País e sirva para o inter-câmbio dos seus produtos.

Agora que com tanta insistência se fala no seu revigoração, não será inoportuno lembrar qual o número de toneladas construídas e lançadas à água no ano que findou:

Segundo estatísticas rigorosas, o número de barcos construídos em 1934 elevou-se a 536 e o número de toneladas subiu a 967:419.

	Toneladas
Inglaterra e Irlanda.	459:877
Japão.	152:420
Alemanha.	73:733
Dinamarca.	61:729
Grécia.	49:542
Holanda.	46:905

O Brasil, apesar da grave crise que atravessa, está discutindo uma proposta para o desenvolvimento da sua marinha mercante, mediante um empréstimo do Estado.

Em Portugal torna-se necessário enfrentar o problema.

Uma numerosa comissão de delegados dos sindicatos nacionais dos capitães, oficiais nauticos e comissários da marinha mercante, dos maquinistas e motoristas fluviais, dos marinheiros mercantes, dos fogueiros de mar e terra, do pessoal de câmaras e dos fragateiros do porto de Lisboa entregou no dia 25 findo, ao sr. Leal Marques, chefe do gabinete do sr. presidente do Conselho, representações pedindo: — a criação de um sub-secretariado de Estado da Marinha Mercante, dependente do Ministério do Comércio e Indústria; a subordinação ao Instituto N. de Trabalho e Providência de todas as questões de ordem social relativas ao pessoal da marinha mercante; a criação de um serviço de assistência aos tripulantes dos navios que se destinam à pesca do bacalhau na Terra Nova, ultimamente bastante desenvolvida com as medidas de protecção já decretadas pelo Governo; a criação de novas condições para renovação do material das companhias da marinha mercante existentes e o estabelecimento de novas carreiras; a nomeação de uma comissão para o estudo de contratos colectivos de trabalho respeitantes a estes sindicatos; o pagamento das verbas de 750 e de 700 contos, inscritas a favor da Caixa de Previdência e Assistência dos Officiais e Tripulantes da Marinha Mercante nos decretos 11:807 e 13:852; a preferência dos inscritos marítimos e fluviais; a abolição da inscrição para embarque nas capitánias, criando-se agências de colocação nos sindicatos, nos termos dos decretos 23:050 e 23:712; estabelecimento das 8 horas de trabalho a bordo; fixação de refeitórios a bordo, casas de banho e outras condições de boa hygiene e o estabelecimento obrigatório e em partes iguais de uma percentagem do Estado e dos armadores e tripulantes em beneficio da Caixa de P. e Assistência aos Officiais e Tripulantes da Marinha Mercante Nacional, para eiteitos de pensões de reforma e subsidios aos desempregados.

Pôrto de Leixões

Pelas pastas das Finanças, Obras Públicas e Comunicações e Marinha foi publicado o seguinte decreto:

«Considerando que não deram resultado as diligências empregadas pelas entidades oficiais para que o capitão do vapor «Orania», afundado dentro do porto de Leixões em 18 de Dezembro último, procedesse à sua remoção;

Considerando que a permanência do vapor afundado na bacia de Leixões causa, em certas ocasiões, sérios embarrações à entrada dos navios que demandam aquele porto:

Toma o Estado a iniciativa de mandar proceder urgentemente aos necessários trabalhos de remoção, sem prejuizo de promover, oportunamente, nos termos das leis e convenções em vigor, a cobrança das despesas a que houver lugar.

Nestes termos, usando da faculdade conferida pela 3.ª parte do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º E' autorizada a Administração dos Portos do Douro e Leixões pela Direcção dos Serviços Tecnicos e sob a orientação da Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Electricos, a contratar por concurso publico ou limitado a remoção do vapor «Orania», afundado dentro do porto de Leixões

Art. 2.º A Administração dos Portos do Douro e Leixões superintenderá em tudo que respeite aos trabalhos de remoção do vapor «Orania», ouvindo a Alfandega e a Capitania do Porto, quando o julgue conveniente.

Art. 3.º Os encargos resultantes dos contratos a efectuar serão satisfeitos por conta da verba a inscrever oportunamente no Orçamento da Administração dos Portos do Douro e Leixões, por decreto referendado pelos ministros das Finanças e das Obras Publicas e Comunicações.

§ único. Concluidos os trabalhos de remoção será a respectiva nota de despeza enviada á Capitania do Porto para o efeito do disposto no artigo 28.º do decreto n.º 5.703 de 10 de Maio de 1919».

Ferrovíários da Companhia Nacional

Já nos referimos no nosso último número à situação em que se encontram cerca de 250 ferroviários, a quem a Companhia Nacional acaba de reduzir a 12 dias o trabalho por mês.

O que neste momento nos obriga a escrever estas linhas é o facto de encontrarmos no nosso colega *O Trabalho*, de Viseu, um cerrado artigo de ataque à referida empresa e onde se apontam factos que, a serem verdadeiros, se podem considerar de graves.

Compete à entidade alvejada esclarecer o assunto e ao Estado inquerir da verdade dos factos apontados.

Depois de ter conhecimento da exposição que uma comissão de ferroviários da Companhia Nacional, havia entregue ao Sr. Governador Civil de Viseu em que expunham a afflictiva situação em que se encontravam reduzidos a trabalharem apenas três dias por semana o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações determinou que pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro fôsem autorizados alguns trabalhos de reparação nas linhas sub-arrendadas á referida Companhia e bem assim beneficiações em locomotivas, iluminação eléctrica e aquecimento nas carruagens e construção de alguns vagões, a fim-de que seja possível aumentar ao respectivo pessoal assalariado o número de dias de trabalho por semana.

NOTAS COLONIAIS

CAMINHOS DE FERRO DE LOANDA

Já aqui fizemos referência ao estado em que se encontra o material circulante destes caminhos de ferro e hoje novamente lhe temos que fazer referência, transcrevendo de *A Província de Angola* as palavras que se seguem:

«Dá-nos o serviço de *Press* a notícia de haver sido outorgada pelo Sr. Ministro das Colónias a abertura de um crédito de 1.500 contos destinados às obras de reconstrução da linha férrea de Loanda, a cargo da Companhia Geral de Construções, que para esse efeito mantém desde 1921 um contrato com o Estado. Ainda o mês passado, neste jornal demonstrámos a urgente necessidade de se abrir um crédito, mesmo superior a esse, em benefício do próprio Estado, a fim de se não perder grande parte do trabalho feito. Não podemos, portanto, deixar de nos regozijar com a notícia vinda agora pelo muito que representa já em prol da economia das regiões servidas pelo Caminho de Ferro de Loanda. Todavia, importa ao mesmo tempo registar quanto são graves as deficiências actuais do seu material circulante, já também denunciadas recentemente neste jornal. Por um lado, pois, melhora-se e consolida-se a linha, mas por outro lado vai-se deixando inutilizar o material que tem de circular por ela por falta de dotações orçamentais que permitam renová-lo ou substituí-lo por outro. Daqui a pouco teremos linha, mas não haverá máquinas nem vagões para o transporte da carga, visto esse material estar, respectivamente, avariado já na proporção de 50 e de 40 %».

CAMINHO DE FERRO PARA O LIMPOPO

Foram iniciadas em Fevereiro passado as obras para a construção do caminho de ferro para o Limpopo, importante melhoramento para o desenvolvimento do sul do Save.

As obras são superiormente orientadas pela Direcção de Estradas e Construção dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Direcção que é chefiada pelo Sr. Engenheiro Freitas e Costa. O pessoal foi escolhido, na quasi totalidade, dos quadros dos Caminhos de Ferro e trabalhará debaixo da direcção do chefe da secção de via Sr. Luiz Duarte dos Santos.

Segundo nos informa o *Notícias*, toda a construção se encontra dependente e condicionada à ponte que deverá ser edificada sobre o rio Incomati, distante aproximadamente 8 quilómetros da estação de Magude, ponto de partida para a construção.

Essa ponte, que é a obra de arte de maior responsabilidade e de maior valor de toda a linha, será a ponte de passagem para todo o material a empregar na penetração da linha até ao Lionde, e, por isso, da sua construção dependem os trabalhos restantes.

Medirá 227 metros, estando orçamentada a sua construção em 4.200.000\$, moeda local, sendo de cimento armado, como as demais obras de arte do projecto. A ponte só poderá ser erigida na próxima estiagem, época em que o volume de águas é menor no leito do rio, devendo, por essa razão, fazer-se, agora, a construção do

primeiro trço, que mede 7.519,6 metros e que partindo da estação de Magude, ao quilómetro 127,300 da linha de Xinavane, irá terminar na margem esquerda do rio Incoati, em frente da circunscrição de Magude.

Este trço, que é aquele, de todo o traçado, onde há maior movimento de terras, deve levar cerca de seis meses a assentar, calculando, por isso, dar-se início à construção da ponte em fins de Junho do ano corrente.

No assentamento e demais trabalhos deste primeiro trço gastar-se-ão cerca de 3.450.000\$.

A linha de caminho de ferro de que ora se inicia a construção e assentamento foi projectada pela Brigada de Estudos do Caminho de Ferro do Vale do Limpopo, que trabalhou sob a direcção do engenheiro Sr. Joaquim Jardim Granger, actual director dos Serviços de Obras Públicas, que tinha como adjunto o engenheiro Sr. Joaquim Ferreira da Silva, tendo sido o projecto aprovado, em 18 de Novembro de 1932, pelo Conselho Técnico de Obras Públicas.

Do projecto constam ainda outras obras de arte, das quais destacaremos as de mais monta, que são, além da ponte sobre o rio Incomati, a que nos referimos atrás e que é a mais importante de todas, as seguintes: 80 metros sobre o rio Chassimo, 45,60 metros sobre o rio Pontia e 91,50 metros sobre o rio Mazinshope.

Todas estas obras de arte serão edificadas em betom armado, bem como as obras de arte correntes.

O terminus da linha é a barragem do projecto de irrigação Trigo de Morais, cerca de 20 quilómetros a montante do Canicado, isto é, a 105,870 quilómetros do ponto de partida, em Magude, perfazendo, portanto, 233,170 quilómetros a partir de Lourenço Marques.

De Lionde, centro da zona irrigada, construir-se-á, mais tarde, um outro trço de linha na direcção do Inchobane, com 22,394 quilómetros de extensão, que terá por fim servir a restante parte da zona irrigada, de harmonia com o projecto Trigo de Morais.

Por esse motivo a extensão total da linha do caminho de ferro do Limpopo será, então, computada em 128,207 quilómetros.

Em toda a extensão da linha, cujo assentamento se vai iniciar agora, serão empregados carris com o peso de 30 quilogramas por metro, sendo a bitola da via de 1,067.

O custo total do traçado foi orçamentado em £ 368,389, cerca de 40:600 contos, custando, por isso, cada quilómetro de via £ 2:880.

Se deduzirmos do orçamento desta obra o valor da construção da ponte sobre o Incomati, £ 39:555, verificaremos que cada quilómetro custará a quantia de £ 2:576 (cerca de 283:360\$), importância, esta, que, não sendo das mais elevadas em trabalhos desta natureza, é, contudo, superior ao preço por que se tem trabalhado no norte da colónia.

Completando esta circunstanciada informação, diz ainda o *Notícias* que a brigada de construção deveria ter montado a sua sede, em 7 de Fevereiro, na propriedade do Sr. Dr. Palma Calado, em Magude, devendo ser recrutados cerca de 1:000 indígenas, que serão empregados nos trabalhos iniciais da construção e assentamento da linha do primeiro trço, Magude (estação Km. 127,300 à margem esquerda do Rio Incomati, cuja extensão é de 7:519,6 metros.

Uma significativa homenagem prestada ao Director Geral de Caminhos de Ferro

ATINGIDO pelo limite de idade por haver completado 2 a do corrente 70 anos, deixou de exercer as elevadas funções de Director Geral dos Caminhos de Ferro, lugar que com muita distinção vinha ocupando desde 1926, o ilustre engenheiro Sr. Alvaro Aurélio de Sousa Rêgo.

Este facto motivou ser-lhe prestada no salão nobre do velho palácio do Conde de Penafiel, onde se encontram instalados esses importantes serviços públicos, no passado dia 25, uma significativa homenagem promovida por funcionários de todas as categorias da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a que se associou o Governo e outras entidades oficiais.

Para o efeito de se prestar essa homenagem constituíram-se inicialmente uma comissão do pessoal administrativo da Direcção Geral, composta dos Srs. José Maria Marques de Almeida, Luís César de Lemos, Antonio Pinto Serra, Dr. Mário de Sousa, Fduar do Augusto da Costa Santos e Luís Ferreira de Lima. Depois outra comissão se organizou, composta dos Srs. engenheiros Rodri, go Severiano do Vale Monteiro, Hermínio Soares da Costa e Sousa, Júlio José dos Santos, Diogo Neff Sobral, Mário Dias Trigo, José Chedas Bogarim, Luiz Costa, Joaquim Camilo Alvares, João Lima de Brito Mendes, architecto António Bravo e Dr. Carlos da Silva Oliveira, que ampliou a ideia inicial da mensagem, emprestando-lhe um maior significado.

A primeira comissão ofereceu ao homenageado a sua fotografia emoldurada na cruz de Cristo, em prata, e uma artística pasta de coiro, com cantos em prata, contendo uma homenagem coberta de assinaturas. A segunda comissão ofertou-lhe as insígnias de grande oficial da Ordem de Cristo com que o Governo recentemente o havia galardoado.

Tanto as insígnias como a fotografia e a pasta foram adquiridas por subscrição aberta voluntariamente entre o funcionalismo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que assim quis manifestar o seu reconhecimento para com um homem que no exercício do seu alto cargo demonstrou sempre a muita consideração que o pessoal lhe merecia.

Presidiu à sessão o Sr. Ministro das Obras Públicas, que tinha à sua direita o Sr. engenheiro Hermínio Soares e, à esquerda, o homenageado, que foi recebido com uma vibrante salva de palmas. Encontravam-se ainda em lugar de honra os Srs. engenheiro Carlos Alves, chefe do Gabinete daquele membro do Governo; Diogo Neff Sobral, Mário Costa, Ernesto Rocha, da referida Direcção Geral; Fernando de Sousa, Monteiro de Barros, de legado do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado e presidente da comissão administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte Portugal; José Maria Alvares, presidente da Associação Industrial; architecto Eugénio Correia, Dr. Carlos de Oliveira e Luiz da Gama, director da Associação de Agricultura.

Em nome da Comissão promotora usou da palavra o ilustre e considerado engenheiro Sr. Hermínio Soares da Costa e Sousa, que pronunciou um interessantíssimo discurso, do qual damos o resumo que se segue:

Não é vulgar uma manifestação desta natureza. Todos os subordinados do Sr. engenheiro Sousa Rêgo dentro desta Direcção Geral sentem profundamente a saída do seu chefe, lamentando não ser possível obter, dentro das leis em vigor, a continuidade da sua acção como director geral dos caminhos de ferro, mas ficando confiados em que a sua comprovada capacidade permitirá ainda utilizar os seus serviços com evidente proveito para a Nação.

Tendo consagrado exclusivamente a sua actividade ao serviço do Estado, como engenheiro, durante 42 anos, desempenhando sempre exemplarmente as missões que lhe foram confiadas, exerceu a direcção geral dos caminhos de ferro no período mais difícil da nossa história ferroviária.

A agitação da vida dos caminhos de ferro nacionais, desde 1926, com os múltiplos e complicados problemas que surgiram, derivados por um lado do contracto de arrendamento da exploração das linhas do Estado e, por outro, da evolução sofrida pelos sistemas de transporte em todo o Mundo, a crise económica e tantíssimas outras importantes questões encontraram sempre da parte do Sr. engenheiro Sousa Rêgo um cuidadoso interesse e ponderada apreciação.

Presidindo a duas comissões importantíssimas, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e a Comissão Administrativa do Fundo Especial, soube sempre, pelo seu apuro moral e intelectual, conquistar a simpatia de todos aqueles que, despidos as paixões que enfraquecem a humanidade, compreendem a dificuldade com que hoje se dirigem e orientam serviços da importância dos que lhe têm estado confiados.

Impulsionando, pelo seu elevado exemplo, os funcionários seus subordinados, dotado de uma tenacidade e de uma energia invulgares, conseguiu os resultados que estão bem patentes no desenvolvimento notável dado a todos os serviços da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Mas, ainda em muitas outras questões em que as suas elevadas funções o fizeram intervir, fê-lo sempre com a prudência e ao mesmo tempo com a firmeza necessária, das quais o País colheu os melhores e mais propícios resultados.

Pertinaz e decisiva foi a sua acção nos sentido da mais conveniente localização do trço da linha de Cascais, entre o Cais do Sodré e Alcântara, contra todos os obstáculos que então se levantaram, e não foram poucos permitindo o alindamento da Avenida 24 de Julho, que hoje se presenciam com prazer.

Os arquivos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro encerram preciosos documentos em que se acha claramente demonstrado o cuidado com que este organismo, sob a direcção deste ilustre engenheiro, defendeu tenazmente os dinheiros do Estado no caso das garantias de juro, no dos transportes de materiais a realizar pelas empresas para obras a custear pelo Fundo Especial, no da protecção ao trabalho nacional, e em tantos outros, procurando dar um grande impulso aos trabalhos de estudo e construção de novas linhas e aos melhoramentos a efectuar nas linhas do Estado.

Sob os altos auspícios de V. Ex.^a Sr. Ministro, empenhado em fazer progredir os trabalhos de caminhos de ferro dentro da maior economia e do máximo aproveitamento dos recursos disponíveis, atingiram estes trabalhos nos últimos três anos um desenvolvimento nunca excedido no nosso País!

V. Ex.^a encontrou sempre neste ilustre engenheiro um devotado colaborador, que, inspirado nos elevados exemplos dados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, procurou obter o maior rendimento de todos os serviços que lhe têm estado confiados.

De uma correcção e de um apuro inexcusáveis, que não excluiu nunca uma disciplina bem orientada, conseguiu uma amizade sincera de todos os seus subordinados, que reconheceram no seu Director Geral as qualidades de chefe necessário para o desempenho de tão elevado cargo.

Para lhe significarmos que sentimos por o vermos deixar a chefia do nosso serviço nos permitimos oferecer a Sua Ex.^a as insígnias de grande oficial da Ordem de Cristo, distinção com que o Governo da República, sob proposta do Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, proposta que muito nos desvaneceu e profundamente lhe agradecemos, houve por bem agradecer o Ex.^{mo} Sr. engenheiro Alvaro de Sousa Rêgo.

E de V. Ex.^a, Sr. Ministro, solicitamos mais um favor: que seja V. Ex.^a a entregar-lhe essa recordação da nossa sincera

amizade, bem como uma modesta lembrança que lhe é oferecida pelo pessoal administrativo.

Calorosos aplausos sublinharam este discurso.

O Sr. engenheiro Duarte Pacheco, usando da palavra, disse que o Sr. Presidente da República quisera anuir à sua proposta no sentido de ser condecorado o Sr. engenheiro Sousa Rêgo. Tal distinção representa o prémio dos altos serviços prestados pelo Sr. engenheiro Sousa Rêgo ao País. Durante 44 anos, em que soube captar a maior simpatia e a mais sincera dedicação de todos os seus subordinados, representa isto a prova exidente das qualidades excepcionais do homenageado. Como Ministro das Obras Públicas, êle, orador, teve ocasião de verificar quanto eram apreciáveis as suas qualidades, a ponto de manter uma grande ternura pelo pessoal subordinado. Disse tratar-se duma homenagem justíssima, acrescentando ser para êle um desgosto e uma dificuldade a substituição de tão distinto engenheiro, mas a lei é implacável.

Ao impor as insignias da Ordem de Cristo, o Sr. Ministro abraçou e manifestou ao Sr. engenheiro Sousa Rêgo os melhores agradecimentos pelos serviços que tem prestado à Nação.

Terminado o seu discurso, foi o Sr. Ministro das Obras Públicas calorosamente aplaudido.

Agradecendo a carinhosa manifestação de fôra alvo, o sr. engenheiro Sousa Rêgo, profundamente sensibilizado, produziu um importante discurso, de que damos algumas das suas mais vinçadas notas:

Disse que o sr. Ministro das Obras Públicas, péssimamente impressionado com o descrédito fácil e levemente propalado, a propósito de tudo e de todos que honestamente produzem, por aqueles a quem o trabalho permite sobejas folgas, quis inquirir e investigar, como era seu direito e dever, sobre o rendimento útil deste seu departamento.

Longos foram para mim os poucos meses necessários a que a sua acção se desenvolvesse em pesquisas diversas e pormenorizadas, riquissimas umas, oferecidas outras espontaneamente, com extensa documentação escrita e realizada em obras que eram o nosso orgulho pela perfeição e economia operadas.

Assim verificou o Ministro directamente que bem diversa era a actuação destes serviços da versão maldosa que o impressionara, e num impulso de consciente justiça passou a aplaudir e a louvar o que lhe fôra dado conhecer pessoalmente e—quis ir mais longe—premiando quantos me acompanhavam com o seu esforço e zelo pelo serviço, propondo-me para uma condecoração honrosa, que generosamente foi conferida.

O orador enumerou depois muitas obras urgentes de renovação e construção que mercê de oportunas e acertadas providências governativas, desde 1927, vêm sendo realizadas: extensas balastragens, construção das estações do Terrêiro do Paço e do Pinhal Novo, de Rio Tinto, as segundas vias de Campanhã a Ermesinde e do Barreiro a Pinhal Novo, a sinalização eléctrica entre S. Bento e Campanhã, a substituição de várias pontes, como as de Moimenta, Quinta Nova, Pala, Quebradas, etc.

A economia obtida orça por 30 por cento do grande empréstimo dos 100 mil contos consignados a esta Direcção Geral e cujo emprêgo por ela tem sido zelosamente fiscalizado.

O Sr. engenheiro Sousa Rêgo, prosseguindo, enumera ainda outros trabalhos a que paralelamente foi dado notável incremento

como o estudo e construção de novas linhas férreas: mais 53 quilómetros já entregues à exploração e cerca de 100 a inaugurar dentro de 1 a 2 anos, com belos edifícios que vão educando e desenvolvendo o gosto regional, com obras de arte, das quais algumas são verdadeiras, obras primas a enriquecer o património nacional, como as pontes da Régua, de Varosa, de Leça, etc.

Referindo-se às novas oficinas gerais do Barreiro, o homenageado disse, que se trata duma obra colossal no nosso meio ferroviário, que, por acto nobre de esclarecida e oportuna decisão do Sr. engenheiro Duarte Pacheco, se ergue dum montão de pilhas de materiais há anos sepultados improdutivamente e com dispendiosa conservação.

Todo aquele valioso capital despendido indevidamente por excessivo para as oficinas do Sul e Sueste só agora encontrou interessante aplicação para a sua enorme capacidade produtora pelo arrendamento da exploração da rede do Estado, que tornou possível generalizá-las às demais linhas exploradas pela C. P., e até às de outras empresas numa bem orientada cooperação nacionalista.

Terminou por prestar homenagem aos Srs. engenheiros Frederico Cambournac e Carlos Pinto Machado, já falecido, pelos assinalados serviços que prestaram naquela Direcção Geral.

—Retiro-me de consciência limpa, seguro do dever cumprido, embora benévola e exaltado pelo affecto generoso dos que, seguindo-me de perto, quiseram por esta maneira encantadora testemunhar-me a sua solidariedade—concluiu o orador por entre vibrantes aplausos.

Por último, usou da palavra, em nome do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, o Sr. engenheiro Fernando de Sousa, que falou da sua acção nos caminhos de ferro. Historiou a acção dos organismos fiscais antes da vereação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Disse que é preciso uma fiscalização criteriosa, mas é necessário que se tratem as empresas com carinho. Referiu-se aos serviços prestados aos caminhos de ferro pelos Srs. engenheiro Pedro Anastácio Cabral Couceiro e Policarpo Lima. Fez ainda outras considerações sobre a criação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e terminou por se associar calorosamente à justa homenagem que era prestada a um engenheiro tão ilustre como o sr. engenheiro Sousa Rêgo que tão assinalados serviços tem prestado à causa dos caminhos de ferro.

A oferta do pessoal administrativo que constava de uma fotografia emoldurada na cruz de Cristo, em prata, e uma pasta com cantos de prata, contendo uma mensagem com as assinaturas do pessoal, foi depois entregue ao Sr. engenheiro Sousa Rêgo pelos membros da respectiva comissão, Srs. José Maria Marques de Almeida, Luiz Cezar de Lemos e Luiz Ferreira de Lima.

Os Srs. engenheiros Frederico Cambournac e Severiano do Vale Monteiro; os inspectores Srs. David Ribeiro e Raúl Esteves dos Santos, e o fiscal Sr. Artur de Freitas, não podendo assistir à solenidade, dirigiram ao homenageado telegramas e cartas.

Igualmente enviaram telegramas e cartas de adesão e cumprimentos, além de outras individualidades, os Srs. Visconde da Trindade, engenheiro António Ermida, da Companhia do Norte de Portugal, Sr. Abel Mota Veiga, almirante Afreixo, engenheiro Estêvão Torres, antigo presidente do Conselho Superior das Obras Públicas, engenheiro Bernardo Espregueira, engenheiro Flávio Pais, presidente da Associação dos Engenheiros Civis do Porto.

LIVROS DA EDIÇÃO "GLEBA", Já publicado

«Oiro»—Mário Dionísio
«Ana Rita»—Jorge Antunes
«Nova Luz»—Leite da Costa
«Dor»—Guy d'Oliveira

«Lírica de Camões» (florilégio), prefaciado pelo
Dr. Rodrigues Lapa

A S A I R J Á
«Consultório psicológico» (doenças do coração e
miôlo)—André Brun com prefácio de D. Alice
Ogando e uma auto-biografia do autor.
«Homens que passam»—Victor Santos

D. Deolinda de Sousa Gomes

BEM merece estas simples palavras de homenagem quem, pelas suas invulgares qualidades de inteligência e de cultura, vem desempenhando na imprensa especializada do País um tão destacante papel.

Como principal colaboradora de seu marido, o nosso



muito distinto amigo, Sr. Alberto Gomes, na interessante obra que vem realizando na «Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo», tem a Senhora D. Deolinda de Sousa Gomes demonstrado possuir aquele conjunto de predicados que distinguem as pessoas superiores.

Vinhos da Madeira

(Notas sobre a evolução do seu comércio)

O ilustre homem público e nosso distintíssimo amigo Sr. Dr. Nuno Simões acaba de publicar em separata o notável estudo que com este título publicou no «Arquivo Financeiro e Segurador».

Pertence o Sr. Dr. Nuno Simões ao número de homens públicos que na vida do País já ocuparam os mais destacados lugares e que hoje com uma persistência digna dos maiores louvores se dedicam a estudar com afincos os mais importantes problemas, continuando assim a pôr ao serviço da Nação o seu alto valor, firmado na experiência e no saber adquiridos numa vida de intenso labor mental.

Como nos seus últimos trabalhos, «As nossas relações económicas com a Inglaterra», «Os vinhos do Porto e a defesa internacional da sua marca» e «O Brasil e a emigração portuguesa», o nosso categorizado colaborador demonstra mais uma vez o profundo conhecimento que tem dos grandes problemas nacionais.

TRÊS MORTOS

Na última quinzena levou-nos a morte três pessoas que muito estimávamos: o Dr. Alvaro Costa, a Sr.^a D. Ana de Castro Osório e o Dr. Manuel Barata de Alpoim Cerqueira Borges Cabral.

O primeiro, republicano dos mais sãos princípios, a sua vida foi uma lição permanente de dignidade e de dedicação pelo ideal que desde a mocidade lhe iluminava o espírito.

Podia o Dr. Alvaro Costa ter ascendido aos mais altos postos, mercê dos seus méritos que eram muitos, e da posição justamente proeminente da sua ilustre família, mas não desejou ser mais que um honrado e inteligente advogado.

Com ele trabalhámos numa comissão, num período doloroso e incerto, e então tivemos ainda melhor ocasião de lhe apreciar as admiráveis qualidades de que era dotado e o muito que valia o seu carácter de eleição.

A Sr.^a D. Ana de Castro Osório foi uma das mais ilustres mulheres portuguesas dos últimos 50 anos. Notável foi a sua acção em prol da propaganda das ideias democráticas no nosso País.

A difusão da instrução e da educação popular tiveram na ilustre escritora uma apóstola dedicada. A actividade que exerceu largamente na Cruzada das Mulheres Portuguesas foi daquelas que merece palavras de justiça.

Como esposa e mãe amantíssimas, ninguém a excedera. Era um alto modelo das maiores virtudes que ornaram a mulher portuguesa e a cuja memória se terá um dia que prestar justiça.

Muito novo ainda, pois contava apenas 36 anos de idade, faleceu o Dr. Manuel Barata de Alpoim Cerqueira Borges Cabral, que em vida foi um espírito requintadamente gentil, encantando com a sua lhanza todos quantos tiveram a virtude de o conhecer.

Muito inteligente — como todos os Alpoins — o Dr. Manuel Barata de Alpoim conquistara já um sem número de admiradores, presos pelas suas fidalgas qualidades que irradiavam naturalmente do seu formoso coração.


Exercia com superior competência o cargo de Conservador do Registo Predial na Lourinhã, onde era estimadíssimo, causando a sua morte prematura a mais viva dor na sua família e nos seus amigos que eram muitos.

A's famílias dos três mortos queridos envia a *Revista Portuguesa de Comunicações* as suas mais sentidas condolências.

A urbanização da Costa do Sol

A proposta de lei enviada pelo Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações à Assembleia Nacional em 2 de Fevereiro último, referente à urbanização da Costa do Sol, foi, depois de apreciada pela respectiva secção na Câmara Corporativa, discutida pela Assembleia Nacional, que a votou depois de algumas emendas na sessão de 12 do mês findo.

A FISCALIZAÇÃO DO GOVÊRNO NAS EMPRESAS FERROVIARIAS

 trabalho que com este título o nosso director publicou, trabalho que só especialmente interessava aos meios ferroviários, mereceu carinhosas palavras por parte de alguns dos mais cotados valores no ferroviarismo português.

Porque a sua tiragem foi deminuta, enviámo-lo unicamente a um ou outro jornal das diversas regiões do País e às revistas de carácter técnico.

Já no nosso número anterior fizemos referência ao aplauso com que nos distinguiu a considerada *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pela pena autorizada do Sr. Engenheiro Armando Ferreira. Hoje novas referências temos que fazer.

De entre essas manifestações, uma muito especialmente nos sensibilizou, referimo-nos à considerada *Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo*, que teve a amabilidade de publicar uma fotografia de Raúl Esteves dos Santos acompanhada das seguintes palavras:

Raúl Esteves dos Santos, nosso muito distinto amigo e ilustre director da *Revista Portuguesa de Comunicações*, acaba de publicar com este título um valioso trabalho que é mais uma sólida demonstração da sua privilegiada inteligência e das suas invulgaes qualidades de investigador.

E' que é raro nos tempos frívolos que vão correndo, encontrar alguém que se preocupe com o estudo sério e reflectido dos assuntos e dos problemas que de uma maneira geral só despertam interesse e motivam curiosidade a um reduzido número de pessoas.

E porque é inglória a tarefa, poucas são as pessoas que sentem o prazer de procurar nos arquivos poeirentes, que uma série de remodelações e mudanças tem desorganizado e desmantelado, os documentos necessários ao estudo de uma época, ao conhecimento detalhado da evolução dum problema, ou ainda à apreciação do desenvolvimento de determinados serviços de interesse público.

São estas as razões que determinam que esses obreiros sejam dignos de especial apreço e de merecido carinho. Tal é o caso de Raúl Esteves dos Santos, o funcionário distinto e sabedor que tem passado uma grande parte do tempo que muitos empregam em futilidades, a dentro dos arquivos passar pelo crivo da sua lúcida inteligência todos os documentos, pesquisando, coligindo e publicando preciosos elementos que muitas vezes são admiráveis subsidios para trabalhos definitivos.

Eram desta ténpera, Luz Soriano, Clemente José dos Santos, Inocêncio F. da Silva e o ainda ainda felizmente vivo Pirés Avelanoso, homens a cuja tenacidade e qualidades de estudo se devem trabalhos de incalculável valor.

O ilustre engenheiro e publicista de relêvo Sr. Armando Ferreira, publicou no lugar de honra da velha e considerada *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo em que apreciando o folheto de Raúl Esteves dos Santos produziu uma série de considerações e de comentários elogiativos das

quais vamos transcrever dois sugestivos trechos.

«O recente opúsculo «A Fiscalização do Governo nas Empresas Ferroviárias» devido à pena de Raúl Esteves dos Santos, e que o apresenta como subsidio para a história dos caminhos de ferro portugueses, faz-nos pensar que os espíritos arregaçadamente amantes do «ferroviarismo» são expressões vivas dêsse sentido de fraternidade, e de espírito da colectividade que deve existir no perfeito cidadão».

«Este trabalho árduo e monótono de pesquisar todos os documentos legais desde 1845 a 1910 referentes à fiscalização do Governo nos trabalhos de caminhos de ferro, não é menos indício duma personalidade dedicada em extremo aos assuntos ferroviários».

Aplaudindo incondicionalmente a doutrina do artigo do Sr. Engenheiro Armando Ferreira, que sentimos não podermos transcrever na íntegra, apaz-nos dizer que devem ser motivo de orgulho para os serviços públicos que têm nos seus quadros funcionários que como Raúl Esteves dos Santos, sabem prestigiar as funções que exercem.

E como não é este o seu primeiro trabalho de investigação de assuntos ferroviários, estamos certos de que ao autor de «A Estação do Sul e Sueste» e da «Fiscalização do Governo na Empresas Ferroviárias» e de tantos outros trabalhos espalhados pelas revistas da especialidade, será prestada por quem de direito os louvores a que tem merecido jús.

“Revista Indústria Portuguesa”

Infatigável e são obreiro intelectual, este nosso presado amigo acaba de dar à estampa numa pequena e airosa *plaque*, separata do n.º 99 da sua magnífica *Revista Portuguesa de Comunicações*, alguns valiosos subsidios para a história dos caminhos de ferro, primeira parte de um estudo que estava por fazer acerca de «A fiscalização do Governo nas empresas ferroviárias», abrangendo o trabalho de agora o período que vem de 1845 a 1910. O valor dêste estudo depreende-se do seu simples enunciado. Ao autor agradecemos vivamente o exemplar que enviou, com amável dedicatória, ao secretário da nossa redacção.

Leiam o próximo número



**«Legislação Actualisada de Empre-
tadas e Fornecimentos de
Obras Públicas»**

De interesse a todas as Repartições de
Obras Públicas, Empreiteiros

PEDIDOS A

Custódio Cesar das Neves

Trav. das Aguas Livres, 6 r/c-Dt.º—LISBOA

— À venda em todas as Livrarias —

Dr. Jaime Lopes Dias

«RECEITAS E DESPESAS MUNICIPAIS»

Um livro de grande interesse para a vida Municipal
do País,—Os organismos administrativos devem adqui-
ri-lo pela série de ensinamentos que êle contém.

O produto da sua venda destina-o o seu ilustre autor a
um fim altamente humanitário—auxiliar a construção
do quartel e sede dos Bombeiros Voluntários de
Castelo Branco

Depositário—«LIVRARIA FERIN»

70—Rua Nova do Almada—74 — LISBOA

Revista Portuguesa de Comunicações

A publicação especializada de maior expansão no
país.

Colaborada por alguns dos nomes mais eminen-
tes na técnica e na economia.

REDACÇÃO:

rua andrade corvo, 19, r/c

Telefone 40625

LISBOA

RESERVADO

RUA
Telhel
N.º 65
Telefone
23284
LI/10A

Imprensa
Baroëth

A APARECER EM BREVE:

CAMINHOS DE FERRO

PELO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

300 páginas de palpitante actualidade, em que se faz a história documentada do caminho de ferro em Portugal (1845-1935) a análise da evolução do transporte e a dos problemas e soluções da crise da exploração ferroviária.

Depositário Geral:

Empresa Nacional de Publicidade, L. Trindade Coelho, 10 e 11
L I S B O A

LAMPADAS

Para iluminação, para decoração, para minas, para laboratórios, para automoveis, para aviação, para fotografias, para telefones, para projecção, para cinema, para st'dios, para fins medicinais, etc.

Consultem

Peçam

PHILIPS

Aguiar & Mello, L.^{da}



Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salitrol — Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.

Tan-Tex — Tinta impermeabilizadora e lavável, de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco — Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.

Castor — Hidrófugo para cimento. **Everseal** — Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith** — Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RÁPIDO

FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

AGUIAR & MELLO
L.^{da}
PRACA do MUNICIPIO
13 - LOJA - LISBOA
Tel. 21151 e 21152

Dr. Aurélio Gelo Portela

CLINICA GERAL — SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

Telefone. 2 0168

L I S B O A

Restaurante — Gare do Entroncamento

Magnífico serviço a todos os comboios — Almoço portátil completo — Dejeuner portatif complet

Proprietário:
FRANCISCO MERA

ENTRONCAMENTO — PORTUGAL

LISBOA
M A I O
1 9 3 5

Vejam o quanto de
nostálgico, de artístico
e de poético existe
neste maravilhoso pôr
do sol lourençomar-
quino, que podemos
admirar da ponte cais

D. Rel. de 5 de 188

Número
especial
dedicado
a
Lourenço
Marques

REVISTA
PORTUGUESA DE
COMUNICAÇÃO

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

<i>Raúl Esteves dos Santos</i> — Algumas palavras	65
<i>Teófilo Rodrigues</i> — Ligeiras explicações	66

BELEZAS DO DISTRITO

<i>Palmeira Junior</i> — Lourenço Marques—Impressões breves dum lourençomarquino	67
<i>José de Mendonça</i> — Polana Beach	69
<i>Daniilo Pereira</i> — Marracuene—Vila Luiza—Caminhos de Ferro e estrada de turismo, seus edifícios, comércio e agricultura. Monumentos aos heróis de Marracuene. «Incomati» e paisagem	71

NECESSIDADES DA COLÓNIA

<i>Sobral de Campos</i> — O problema da infância e da mocidade em Lourenço Marques	73
<i>Pedro A. Fragoso Viana</i> — Estudo e fomento da produção agrícola e florestal colonial por organismos da metrópole	75
O Pôrto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques	76-115
<i>Fontalva</i> — Quatro assuntos importantes.	78
<i>Frazão Junior</i> — Política cultural	80
<i>Lusitânia</i> — Imigração e desemprego.	83
Lourenço Marques moderno—Esforço dos pioneiros	84-92-110
S. A. — Serviços de viação de Lourenço Marques	86

RELAÇÕES COM O EXTERIOR

<i>Manuel Guerreiro Beatriz</i> — A navegação nacional e a colónia de Moçambique	89
<i>Domingos Barreto</i> — Radiodifusão e colónias	91
<i>Joaquim Campos Vieira</i> — Exportação de citrinas da colónia de Moçambique	94

LITERATURA

<i>Teófilo Junior</i> — A Dor—novela africanista.	97
---	----

ASSUNTOS INDÍGENAS

<i>T. J.</i> — Os Pretos	100
<i>Rui de Noronha</i> — Dos ritos e das superstições de algumas tribus negras	103

VIDA ASSOCIATIVA

<i>Faria de Almeida</i> — A Associação dos Empregados no Comércio e Indústria de Lourenço Marques	105
---	-----

CRÍTICA

<i>A. L. Loureiro</i> — Uma crítica—aos altos conceitos emitidos por dois sábios da «estranja» sôbre um hipotético determinismo astronómico	107
<i>João da Câmara Mesquitela</i> —A imprensa de Lourenço Marques vista por um canudo	108

VIDA DESPORTIVA

<i>Flores Cardoso</i> — Desporto em Moçambique—Aspectos e aspirações vistas por um moçambicano	113
--	-----

NOTÍCIAS DIVERSAS

Palavras amigas	72
Revista Portuguesa de Comunicações	90
Agradecimento	120
Palavras finais	120

O facto de *A Revista Portuguesa de Comunicações* oferecer aos seus categorizados colaboradores uma tribuna livre a todas as ideias e tendências em matéria técnica, económica e política, desde que tenham como objectivo a discussão dos grandes problemas nacionais, a defesa dos altos interesses do País e o ————— prestígio do Ideal republicano, não significa que com elas se solidarize em absoluto. —————

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Política, Economia e Finanças

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 40625
— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR, PROPRIETARIO E EDITOR

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—**Eng. Frazão Sardinha**
Lourenço Marques—**T. Rodrigues**
Pôrto—**Joaquim Salgado**

====
Delegado em Moçambique
Alfredo Frazão Júnior

COMPOSTO E IMPRESSO
Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

ALGUMAS PALAVRAS

De RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

QUEM consultar as páginas desta Revista com facilidade notará que desde o seu início, o problema colonial lhe vem merecendo uma cuidadosa atenção. Pelas suas colunas tem passado a prosa de colonialistas ilustres, alguns dos quais exerceram já na nossa vida colonial altas posições de comando e de direcção, e outros são valores que se afirmaram no estudo dos vários aspectos em que se divide tam complexo problema.

Nessa extensa lista de valores marcantes, figuram homens como Cunha Leal, Vicente Ferreira, Nuno Simões, António Videira, Albano Moncada, Chaves de Almeida, Manuel Peres, Corregedor Martins, D. António de Almeida, Carlos de Alpoim, Miranda Guedes, Rodrigo de Abreu, Guilherme de Azevedo, Carlos Frazão Sardinha, Joaquim Ribeiro, Sheppard Cruz, Ribeiro Gomes, Carlos Duque, Luiz da Fonseca, Francisco Veloso, Pimenta de Castro, José Carvalho dos Santos, etc., etc.

Mas se êstes homens, muitos dêles carregados de serviços do País, têm dentro das possibilidades de momento, discutido com superior competência, propondo ou alvitando as medidas que julgam mais úteis ao progresso e desenvolvimento das nossas colónias, o certo é, que existe mais alguém que tem o direito de ser ouvido.

Saber pois neste momento em que as questões coloniais tanto preocupam as atenções gerais, o que pensam alguns dos portugueses que longe da metrópole empregam a sua fecunda actividade em levantar bem alto o nosso nome de país colonizador, parece-nos tarefa interessante e oportuna.

Foi esta uma das principais razões que nos levaram a franquear estas páginas aos que, longe das sessões espectaculosas dos congressos protocolares, das deslumbradoras exposições e dos banquetes ruidosos, dedicam o melhor do seu esforço de pioneiros no desenvolvimento da nossa importante colónia de Moçambique.

E abrindo as nossas colunas a uma série de interessantes depoimentos, temos a convicção de que prestamos mais um serviço ao País, facultando a quem de direito valiosos elementos, que,



LIGEIRAS EXPLICAÇÕES

ASTE número da *Revista Portuguesa de Comunicações* era sob todos os pontos de vista absolutamente indispensável para um conhecimento mais completo e um auxílio mais preciso da parte da Metrópole a incidir sobre a cidade de Lourenço Marques, a melhor — supomos — das nossas cidades ultramarinas. Para realisá-lo foi preciso que o seu digno director, perspicaz, patriótico e protector das boas ideias, desse o seu apoio, fazendo da sua Revista o porta-voz potentíssimo das necessidades, das belezas e do progresso de Lourenço Marques.

Eu sei que jornalistas metropolitanos espalharam pelo coração da pátria a notícia de uma situação desafogada nas Colónias, em Moçambique, expondo um rosário de cousas... boas, lindas e tentadoras para os incautos se aventurarem...

Melhor seria que assim fôsse, porque este número não viria à luz da publicidade ou não seria nestes termos que eu o apresentaria.

Longe de mim está o pensamento de censurar ou recriminar alguém e muito menos os camaradas da imprensa que, levados pelo seu entusiasmo, desconhecendo algo da vida colonial contemporânea, fazem, inconscientemente, uma propaganda que só nos poderá acarretar dissabores, obviando que a província venha a possuir aquilo a que tem reconhecido direito e inadiável carência.

Procurar conhecer a verdade dos mais transcendentos problemas e apontá-los a quem de direito, a fim de urgentemente serem solucionados, é o meu dever de português

e de aspirante a colonial. E os ilustres autores dos artigos que enchem o presente número da Revista, contribuindo bastante para o seu brilhante êxito, favor e honra que com sinceridade agradeço, corroboram, desgraçadamente, as minhas penosas afirmações. Individualidades insuspeitas,

as suas opiniões merecem toda a consideração e os seus conselhos ou as suas simples indicações devem ser devidamente ponderadas pelas entidades competentes.

Os portugueses que vivem no seio da pátria não conhecem integralmente a obra civilizadora que os seus irmãos, pioneiros dos mais esforçados, levantaram num dos membros de Portugal, que é esta possessão africana, credora de muitas vidas e de muito sangue de portugueses.

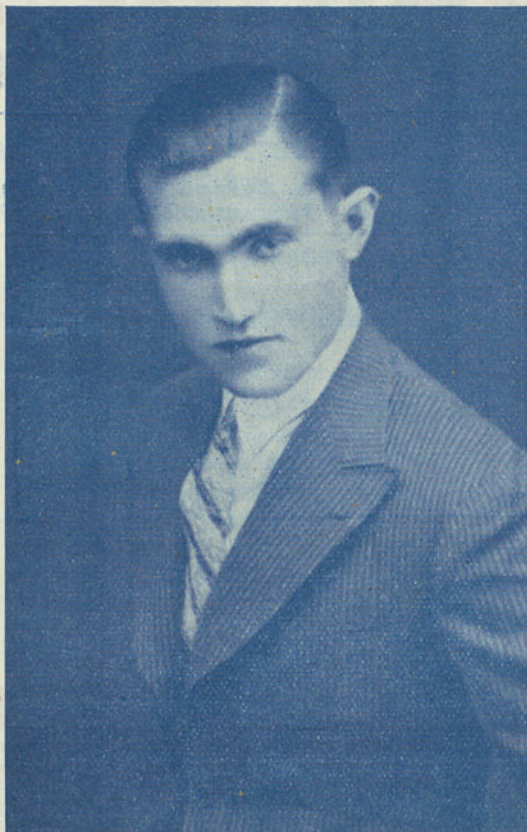
Portanto, não prosseguir, mais afincadamente do que até aqui, na obra uma vez iniciada, não a rodear duma auréola flamejante, não infundir no coração do indígena um respeito e um amor profundos pelo branco que o dirige, não evitar que os nossos inimigos digam que exploramos sem civilizarmos, constitui uma afronta ao nosso passado e a nós próprios.

Para se afastar esta vergonha é preciso estudar e realizar os pedidos e as necessidades que adiante apresentam os proficientes colaboradores deste número.

Têm a palavra S. Ex.^{as}.

Lourenço Marques, 1935.

TEÓFILO RODRIGUES



Teófilo Rodrigues

apesar de não terem a chancela dos relatórios e das missões oficiais, não devem deixar de merecer um circunstanciado estudo, uma detalhada apreciação.

Se assim procedemos é porque somos dos que entendem que a grande obra de ressurgimento nacional, que é necessário realizar, não pode ser levada a efeito por uma classe, nem por um grupo ou um homem apenas. Ela tem necessariamente de ser a resultante do esforço de todos que o mesmo é dizer obra da Nação.

Se analisarmos algumas das matérias expostas, chegaremos à conclusão de que, se lhe juntarmos uma criteriosa revisão de pautas, abrangendo um amplo aspecto protectocionista, e se puzermos em execução um conjunto de medidas tendentes a um maior desenvolvimento da agricultura indígena, ao estabelecimento de uma hidráulica agrícola digna dêsse nome, à reforma de serviços do crédito agrícola e industrial e ainda à criação de um organismo bancário que fomentasse riqueza, não se dirá que não ficam aqui apontados alguns dos problemas que urge resolver com a urgência que o momento inquietante que passa impõe.

Concluídas estas linhas, prólogo indispensável para a apresentação deste número especial, vamos dar a palavra aos nossos distintos colaboradores, para que eles digam de sua justiça.

R A Ú L E S T E V E S D O S S A N T O S



Um lindo aspecto do jardim «Vasco da Gama»

BELEZAS DO DISTRITO

LOURENÇO MARQUES

Impressões breves

dum

Lourenço marquinho



O pórtico, de estilo Manuelino, do jardim «Vasco da Gama»

QUEM pela primeira vez demanda o pôrto de Lourenço Marques, até ao contornar da Ponta Vermelha, tem a impressão de que a cidade se resume em meia dúzia de casas, as primeiras que se divisam da baía, sobranceiras à rampa da Polana.

Contudo, em oposição a esta primeira idea, dominando o panorama do litoral, como flagrante visão impressionista dos grandes centros, vê-se, em toda a grandeza das suas linhas, o Polana Hotel. Imponente edifício, apetrechado com todos os requisitos modernos, com mais de 181 alojamentos, ali está, sentinela do Turismo, a dar as boas vindas ao visitante que venha por via marítima.

Em baixo, onde as ondas se vêm desfazer-se numa esteira de arminho, a praia da Polana, com suas barracas apertadas em deminuto recinto, pintadas de branco, e o seu pavilhão de chá, onde nos tempos da *season* os *flirts* se sucedem por entre o saborear de duas chicanas e o fumo dum cigarro.

Ao lado o Grémio Náutico, onde a mocidade vai cultivando o mais são e melhor dos desportos — remo e natação. Aos domingos e feriados aquelas águas tomam um aspecto festivo com o movimento das embarcações, *out* e *in-riggers* tripulados por rapazes de troncos bronzeados pelo sol, e *out-boards* que deixam atrás de si sulcos alvacentos de espuma.

Transposta a Ponta Verme ha, onde está situado o Palácio do Governo, surge-nos então o pôrto e a cidade que se alonga numa extensão aproximada de 6 quilómetros.

O seu casario espaçado, com terrenos ainda não aproveitados para construções, formando aqui e além verdadeiras clareiras, esconde-se entre renques de arborização luxuriante, onde o verde toma tonalidades, as mais diferentes.

E o turista que vem por horas, ou o colono que aqui vem fixar-se, sente, ante a perspectiva da cidade, a impressão vaga do desconhecido, em que a imaginação vai ideando os mais dispares pensares. Porém, uma impressão que ressalta logo ao desembarcar é a de que a vida nestas paragens deve ser intensa, dum extraordinário movimento de acção.

No extenso cais os guindastes fazem ouvir a sua voz metálica ao erguerem nas lingadas fardos de mercadoria. Um formigueiro de negros num vaivem incessante vai dispondo toda aquela carga. A' chiada dos carros de mão casa-se a sua cantoria ritmando o trabalho. O indígena precisa de regular com a voz o movimento dos braços.

Vagões deslizam nos carris peçados de hulha rebrihando ao sol. Acostados, pequenos barcos e os grandes transoceânicos, vindos de toda a parte do globo, despejam as mais diversas mercadorias, ou aguardam que os abastecem do combustível.

Há um palpar forte de vida, um extraordinário movimento, dinamicamente intenso. E, tal movimento não é de estranhar se nos lembrarmos que o Transvaal faz quasi que exclusivamente por este pôrto todo o seu comércio de importação e exportação. Assim, deve Lourenço Marques em grande parte a sua vitalidade, o seu desenvolvimento progressivo, a essa circulação ininterrupta, onde passam diariamente milhares de toneladas.

Mas deixemos o pôrto e venhamos passar à *voile d'oiseau* uma vista de olhos pela cidade.

A parte baixa está situada onde se resumia dantes a antiga cidade. Vêem se ainda algumas construções antigas, on seu arcaismo vetusto, e umas ruelas turtuosas, de calçadas poluídas pelos anos, a atestarem a nossa colonização de antanho.

As casas de madeira e zinco, que há uns vinte anos atrás formavam o grosso da cidade, também vão desaparecendo para dar lugar a construções de alvenaria, podendo

dizer-se que, praticamente, não existem. Uma aqui e outra além pela cidade, isoladas, lembram-me essas casas que abrigaram os pioneiros que para aqui vieram, velhas atalaias imoladas no seu pôsto em holocausto ao Progresso.

De resto, a Lourenço Marques de hoje tem esplêndidos edifícios e avenidas espaçosas, de pavimento asfaltado, rasgadas em grandes extensões. Nos largos passeios que as ladeiam fileiras de acácias ostentam sua beleza nas copas floridas, em que o verde-esmeralda das fôlhas se combina em pinceladas de côr ao vermelho vivo das flores.

Na parte baixa da cidade existem já belos edifícios, de recente construção, casas de comércio, cinemas, etc. Para a alta estendem-se espaçadamente lindos chalés com jardins à porta, moradias onde impera a arquitectura moderna, lisa sem arabescos, e uma ou outra habitação tipicamente portuguesa. Deve dizer-se, em abono da verdade, que há também construções inestéticas a descambar para o género cubista, desastrosamente aproveitado. Eu admito o cubismo nas grandes capitais, onde os arranha-céus se erguem imponentes nas suas linhas rectas, agora em Lourenço Marques, com habitações de um andar, as casas construídas nesse estilo dão-me a impressão de *caixotes de cimento armado*.

Sôbre a sua viação, ainda no desejo de não iludirmos a verdade, devemos classificá-la de deficiente: auto-ómnibus em precárias condições de segurança e conforto, o mesmo sucedendo aos carros eléctricos, que mais mereciam o repouso num museu do que circular ainda pelas ruas duma cidade verdadeiramente moderna. E' certo que a Câmara Municipal tomou a seu cargo os serviços de viação e pretende remodelá-los, substituindo os decrépitos eléctricos por ómnibus a óleos pesados, mas esta remodelação está sendo tolhida pela morosidade.

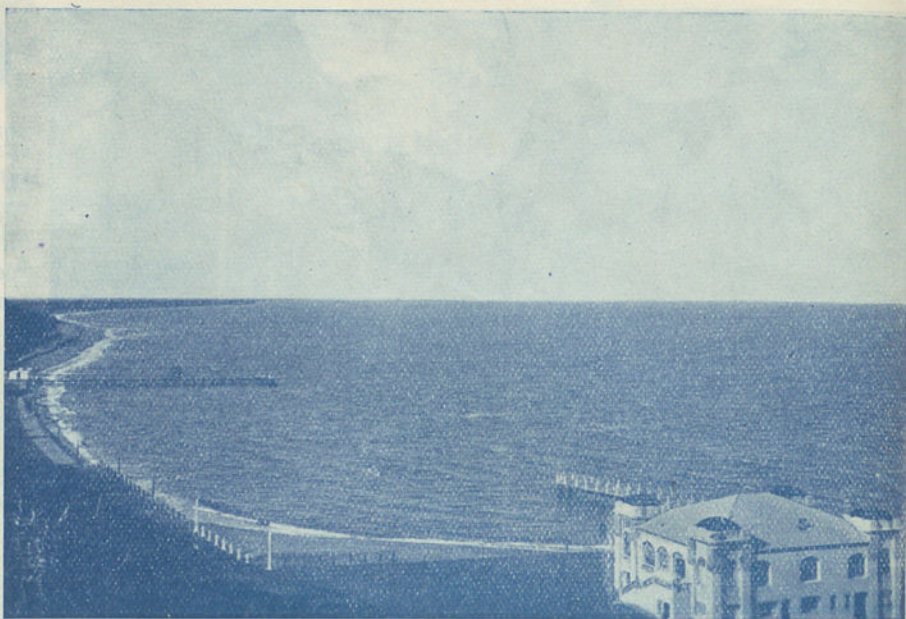
Industrialmente falando, Lourenço Marques é pobre. Todavia vai, a pouco e pouco, saindo do marasmo em que tem estado mergulhada, e assim temos já as indústrias de óleo, sabões, cimento, massas alimentícias, mobílias, cerveja, refrigerantes e tabaco em campo, sem dúvida alguma, florescente. Não obstante, tudo isto é muito pouco, em relação ao acréscimo constante da população, nomeadamente a mocidade que hoje frequenta o liceu e as escolas.

Como zona turística é medíocre, a despeito das excelentes condições com que a natureza a dotou. Com um vasto litoral, onde se podia formar uma praia ampla, cheiada atractivos, com piscina para evitar as contrariedades da baixa-mar, mas a actual praia da Polana lembra-nos, em relação às necessidades turísticas, um bebedouro para banhar patos.

A assinalar Lourenço Marques como zona de turismo há apenas casinos, bons hotéis, a propaganda feita pelos caminhos de ferro e a vinda de famílias da União, que vêm cá passar a *season*, indo a maior parte acampar para a Polana.

A sua população é acentuadamente cosmopolita. Não falando nos indígenas e europeus (portugueses), há de tudo: monhés, banyanos, parses, hindús, chinas, etc., que da Ásia para aqui emigram. Da Europa temos os ingleses, alemães, gregos, italianos, judeus e alguns suíços e franceses.

Desta diversidade étnica resulta também uma grande diferença de cultos e costumes. Assim temos ao mesmo tempo o cristão rezando a Deus na igreja (ca-



O Grémio Náutico vendo-se ao fundo o recinto de banhos

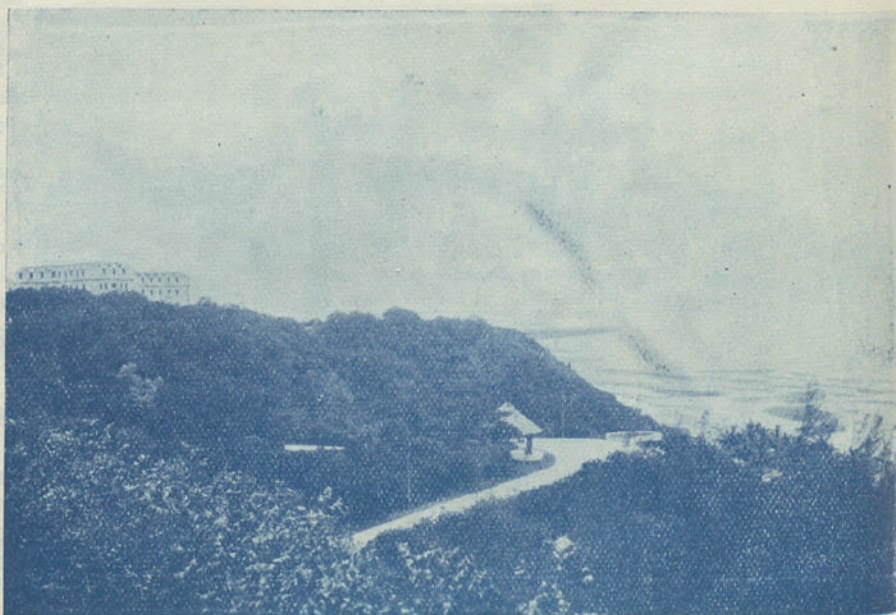
tólicos, protestantes e ortodoxos, cada qual em seu templo), os mahometanos na mesquita, os budistas no pagode e os judeus na sinagoga.

Os ingleses jogando o *golf* e o *tennis*, os alemães e suíços nadando e os portugueses fazendo um pouco de tudo, isto por diletantismo, e mais ainda, jogando *foot-ball*, assistindo a *matinées* cinematográficas e a bailes das associações recreativas. Os indígenas também já vão assimilando estas manifestações da Civilização.

■ ■ ■

E eis aqui, em impressões fugidias, o que é Lourenço Marques, com os seus usos e costumes tipicamente banyanos, com suas ruas largas e espaçosas, onde se cruzam à mesma hora eléctricos com ómnibus, *limousines*, bicicletas, turbantes com capacetes e *cofiós* com palhinhas.

PALMEIRA JÚNIOR



O Palácio Hotel, dominando um lindo panorama



JOSÉ MENDONÇA

POLANA

BEACH...

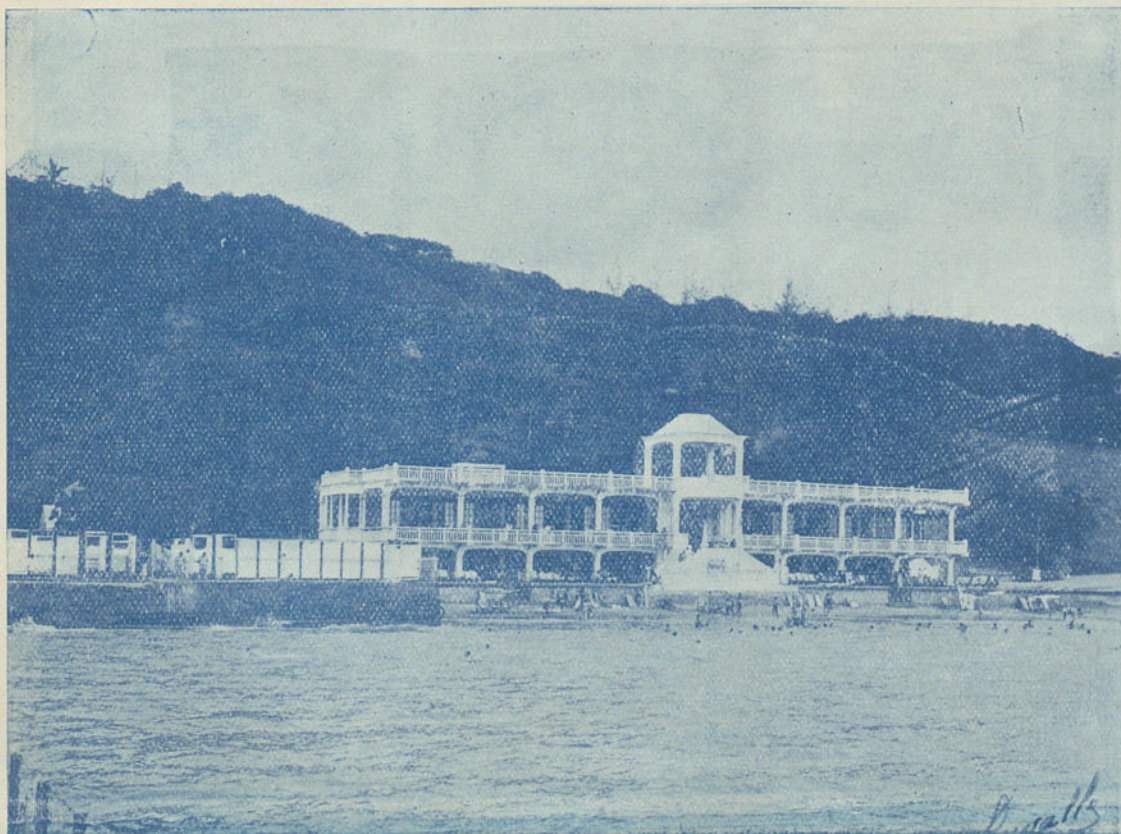
Por JOSÉ MENDONÇA

DEBRUÇADO para o mar imenso que beija o pavilhão onde me encontro, extasio-me ante a beleza suave, delicada, do panorama que se estende à minha frente.

Lá está o mar, largo, grande!... Vejo-o a distância infinita... Ora vai, ora vem... E molha a areia, na qual deixa borbulhões que breve se desfazem... E torna a ir... E volta, novamente... E salpica aqueles corpos que a ele se oferecem, gostosamente, com volúpia... O mar!... Sinfonia empolgantíssima de tonalidades várias.

Desvio agora o meu olhar para aquela cosmopolita multidão que costuma dar-se *rendez-vous* nesta Polana

azul, bonitinha... Multiplicidade de castas, impressionante... Portugueses, gregos, transvalianos, ingleses, indianos e o mais que não me ocorre... Tudo aqui se junta... Tudo aqui se concentra... São os novos e os velhos... As crianças brincam na areia, fazem castelos... As náíades da terra passam, electrizantes com os seus *maillots* caprichosamente justos aos corpos sádios, perturbadores... Em quatro ou cinco braçadas atingem o trampolim que está ao meio do recinto do banho e, num *plongeon* correcto e elegante a um tempo, tocam as ondas com os corpos belos, de sereias... Pela água vêm-se colchões de cauchu boiando suavemente, com o encargo de transportarem, ao sobor da corrente, os seus felizes possuidores...



A Praia da Polana, com o seu Pavilhão de Chá e as suas ninfas...

Ao longe, o fumo denso de um paquete que vai em demanda de novas paragens,...

O sol brilha forte, mesmo em cheio, num desejo veemente de embelezar este *décor* rico de matizes, pleno de *nuances*...

Saio do pavilhão e dirijo os meus passos para o Palmar. Logo ao começo da estrada constato, com mágoa, que o caminho está um tanto escangalhado, dificultando algo a passagem pelo mesmo. É pena que assim suceda, pois esta pequena estrada merece um pouco de carinho, já porque é de absoluta necessidade para os transeuntes, já porque está mesmo ali na Polana, aos olhos de todos...

O Palmar é um sítio bastante aprazível, copado por arvoredos frondosos, sob o qual todos os domingos se reúnem numerosas famílias, com bom farnel por companhia... A quando da *Season*, é lá, igualmente, que acampam os nossos visitantes transvalianos, em barracas de campanha, numa camaradagem impressionante, tocando as raías da promiscuidade... O à-vontade com que eles aqui vivem espantaria e agradaria, por certo, aos portugueses metropolitanos... As mulheres, numas *toilettes* um tanto sintéticas, com calcõezinhos pelo meio das coxas ou então com pijamas que se amoldam, sugestivamente, às formas, vão, assim, deste Palmar agradável até às mais concorridas ruas da cidade... Em Lisboa estas exhibições semi-paradisiacas teriam por termo, certamente, o Torel ou o Governo Civil... Mas isto é África, terra do calor...

Já de volta à praia, subo ao pavilhão onde momentos antes estivera e observo a sua clientela. Lá estão elas, as náiades da terra, junto duma chávena de aromático chá de Ceilão... Conversa-se... Há risos... Esta Polana está sempre *au complet*... Nem uma mesa vaga...



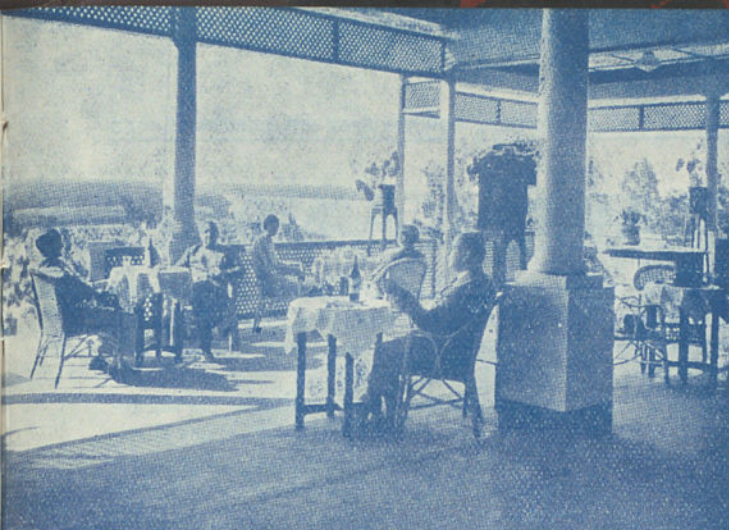
O PALMAR DA POLANA E O ACAMPAMENTO DOS TRANSVALIANOS POR OCASIÃO DO «SEASON»

Torno a sair... Encaminho-me para o lindíssimo *cara-col* que dá acesso à praia, caprichosamente redondo, esmeradamente florido... Carros moderníssimos, absolutamente aero-dinâmicos, sobem e descem, velozes e silenciosos, este bem tratado caminho que, lá do alto, se assemelha a uma gigantesca cornucópia...

Chegado ao cimo deste zigue-zague imponente, lanço um último olhar para o panorama impressionante que daqui domino... Ao fundo lá está o mar, largo, grande!... Vejo-o a distância infinita... Ora vai, ora vem... O mar!... Sinfonia empolgantíssima, de tonalidades várias...

A estrada que liga o Palmar da Polana ao restaurante «Ponte do Mar» e depois ao Polana Hotel, o que constitui um agradável passeio





O pavilhão de chá de Vila Luíza (Marracuene) de onde se descortina a paisagem que para além do rio se estende

MARRACUENE

VILA LUÍZA

CAMINHOS DE FERRO E ESTRADA DE
TURISMO. SEUS EDIFÍCIOS, COMÉRCIO E
AGRICULTURA. MONUMENTO AOS HE-
RÓIS DE MARRACUENE. «INCOMATI» E
PAISAGEM

Por DANILO PEREIRA



CHEGAMOS.

Começavam clareando, lá longe, no horizonte infinito, os primeiros alvares duma madrugada que se avizinhava. Foi então que ante os nossos olhos repletos de êxtase

pudemos ver ainda adormecida, envolta na sua religiosa mudez, a terra a que chegáramos.

Vila Luíza.

Nem o mais imperceptível rumor quebrava o silêncio das cousas adormecidas no seio da terra fecunda e abençoada. Apenas o Incomati, na sua marcha milenária e eterna — a caminho do mar — rolava o volume das suas águas escuras numa dor de tristeza e de desgraça, qual Ofélia que se vai a afogar. Nem um ai, nem um grito, nem o mais pequeno gemido ou rumor no seio da fauna ou flora africana.

E como disse o nosso divino:

«São precisos silêncios virginais,
Disposições simpáticas, nervosas,
Para ouvir estas falas silenciosas
Dos mundos vegetais».

Pouco a pouco o céu ia perdendo aquele tom plúmbeo e acinzentado e uma claridade variegada de côres e de sons vinha anunciar uma alvorada de esplendores e aleluias. Lá longe, nos confins do espaço infinito, rasgava-se o horizonte em clarão de fogo surgindo o sol, audaz guerreiro e conquistador do mundo, com os seus hinos de vitória. Como se um clarim vibrante e estridente ecoasse nos arraiais de um acampamento de guerra, tudo acorda e se ergue para a luta e para a vida.

Manhã radiosa e bela, que com as suas côres e os seus perfumes nos enche a alma de luz.

Começava agora o dia em Vila Luíza, sede da circunscrição do Marracuene. Dista 34 quilómetros de Lourenço Marques e é ligada por um caminho do ferro, servido por comboios diários e modernas automotoras, tipo *Micheline*, que a Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, no seu constante anseio de modernizar, ultimamente adquiriu. Paralelamente uma excelente estrada de turismo nos liga em meia hora a Vila Luíza. Estrada pejada de trânsito em constante permuta das produções agrícolas e abastecimento de mercadorias para o comércio do interior.

Tornikrofts gigantescos transportam indígenas que vêm tomar o combóio com destino às minas do Rand. Um sem número de carros de turismo se cruzam em constante vai-vém de visita àquela encantadora vila, cujo passeio é ainda um prazer inusitado para aqueles que na paisagem e nos ares campestres encontram amenidade para os seus nervos e delícias para o seu espírito.

A circunscrição de Marracuene, cuja capital é Vila Luíza, tem uma superfície de 1416 quilómetros quadrados. Confinha a norte com a circunscrição de Manhiça; ao sul com Lourenço Marques; a leste com a Manhiça e Sabié, ficando-lhe o Oceano Índico a oeste. Abrange as já consideradas povoações de Boane, Umbelusi e Matol, servidas por caminhos de ferro. A sua área agricultada atinge 3:500 hectares, pejada de povoações indígenas, cuja cultura produz abundante colheita de frutos, legumes e cereais, sendo as principais o milho, o amendoim, a batata e a banana. A sua exportação no ano passado, para o Transvaal, foi superior a 10:000 toneladas de banana, acréscimo do consumo regular dos nossos mercados.

A Agência de Propaganda dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques promoveu em anos transactos duas Feiras de Amostras, onde, num conjunto de boas vontades e esforços, se expuseram os mais ricos exemplares de avicultura, pecuária e agrícola desta fértil e abundante região. As feiras, que marcaram como um invulgar acontecimento de propaganda e de progresso, foram visitadas por alguns milhares de forasteiros, muitos deles vindos do Transvaal. O seu comércio é já considerável em número e qualidade.

Excelente serviço de restaurantes e *bars*, condignos à escolhida afluência dos visitantes e turistas. Todos os estabelecimentos se acham instalados em edifícios de alvenaria, conforme foi preceituado em portaria provincial. Alguns vistosos edifícios embelezam aquela vila e imprimem um carácter de modernismo e progresso. O edifício da estação dos caminhos de ferro; o pavilhão de chá que a Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ali mandou construir para regalo dos turistas e ainda o palácio onde se acha instalada a circunscrição, que serve de residência ao seu antigo administrador, Ex.^{mo} Sr. Cândido dos Reis, são construções que bem se destacariam numa grande cidade.

Marracuene — Vila Luíza.

Já falámos do seu comércio e da sua agricultura, dos seus edifícios, estradas e caminhos de ferro. Falemos agora dos seus heróis e das suas paisagens.

Quem segue de Lourenço Marques, percorrendo pela estrada de turismo os seus 34 quilómetros de paisagem, não entra em Vila Luíza — cai dentro dela. Seguindo estrada fora, deliciando a vista no panorama campestre, nos verdes descampados da selva, aqui e além fecundada de culturas vicejantes e soberbos milheirais, entramos num

singular túnel de verdura formado por espesso e compacto arvoredo. E' o terminus. Mas, não chegamos a Vila Luíza... estamos lá dentro.

No centro de Vila Luíza, bem dentro do seu coração, ladeada por um singelo quadrado de grades, que bem parece o berço duma criança adormecida, ergue-se, pequenino e humilde, o monumento dos heróis de Marracuene, a cujos corpos, rechaçados à fúria do gentio, serve de mausoléu. Foi ali, com aquele feixe de corpos mutilados, que se construiu um dos maiores padrões de glória do nosso Império Colonial.

Foi ali que, em prol da civilização dos povos, uma pléiade de bravos, tornados heróis, escreveram com as suas espadas, numa página da História, a epopeia duma Nação valente e imortal.

Foi ali que para sempre ficou tremulando ao vento o pavilhão das quinas como uma afirmação de soberania e conquista dum povo que soube — Dar novos mundos ao mundo.

Flameja o sol e seus raios dardejantes sugam a seiva da terra ressequida. Freme a terra repleta de sensações pletóricas ao contacto abrasador do seu beijo másculo e fecundo. Com os seios em brasa, num frémito de prazer e de dor, germina em suas entranhas a terra criadora.

Cruzam-se nos ares os cânticos das aves e os rugidos da selva com as vozes dum povo laborioso em bossanas de louvor e graça à Natureza.

DANILO PEREIRA

PALAVRAS AMIGAS

O *Boletim da Sociedade Luso-Africana do Rio de Janeiro*, notável publicação que tam alto levanta o nome de Portugal em terras de Santa Cruz, no seu último número dedica-nos as seguintes palavras:

«Entre as numerosas publicações periódicas, portuguesas, brasileiras e estrangeiras, que nos honram e nos distinguem permutando com o *Boletim da Sociedade Luso-Africana do Rio de Janeiro*, a *Revista Portuguesa de Comunicações* destaca-se, sem favor, como das mais brilhantes e das mais dignas de atenta leitura, visto que, em suas páginas, colaboram assiduamente muitos dos nomes mais ilustres na Política, nas Ciências, nas Artes e nas Letras de Portugal.

Mais, porém, do que as nossas palavras, que outro propósito não alimentam senão saudar o seu criterioso director, o distinto jornalista Sr. Raúl Esteves dos Santos, diz, das merecimentos da *Revista Portuguesa de Comunicações*, o facto infelizmente raro em Portugal, de já contar seis anos de existência, o que vale por dizer seis anos de actividade vitoriosa no debate e divulgação dos problemas que directa ou indirectamente interessam à vida e ao progresso da nacionalidade: os magnos problemas da Política, das Finanças, da Economia e da Sociologia».

A' sua distinta comissão directiva, e em especial ao nosso prestigioso amigo, Sr. António de Sousa Amorim, os nossos melhores agradecimentos.

Dr. Sousa Costa

Notário e Advogado



Avenida da República, 48

LOURENÇO MARQUES

P. Vogelpoel & C.^a

Armazem de tecidos
nacionais e estrangeiros para negócio
— indigena —

Rua Araújo, 55

LOURENÇO MARQUES

EMPRESA INDUSTRIAL DE TABACOS, Ltda.

Fabricantes de cigarros e

tabacos de diversas marcas

Lourenço Marques

Caixa Postal 726

NECESSIDADES
DA COLÔNIAproblema da infância
e da mocidade

e m

LOURENÇO MARQUES



O Dr. Sobral de Campos no seu gabinete de trabalho

Pelo DR. SOBRAL DE CAMPOS

ENTRE os diversos problemas que interessam à colônia, e especialmente a Lourenço Marques — onde está pôsto com maior acuidade — um dos mais instantes e de maior importância para um futuro, que já vem próximo, é o da educação e instrução da infância e o da conseqüente colocação e utilização dessa mocidade, que formará os homens e as mulheres de amanhã.

Logo que aqui chegámos, ou pouco depois, — e já aqui nos encontramos há oito anos — a nossa sensibilidade e a nossa inteligência foram impressionantemente perturbadas por alguns aspectos do problema. E, à medida que o tempo foi passando e nossos olhos sobre êle se abriram observadores, mais e mais se acentuaram, e foram detalhando, as graves conseqüências que poderiam e podem dele resultar, se enérgica, ampla e eficazmente não fôr encarado e conduzido, mediante um plano previamente estudado e executado com acerto e sem desfalecimentos. Côscios de que o nosso silêncio, à volta de tão palpitante assunto, seria um crime, e de que nos cumpria empregar algum esforço no sentido de o agitar e de para êle chamar e pedir as carinhosas atenções dos poderes públicos e dos pais, por diversas vezes a nossa pena se tem desentranhado em artigos, nos jornais lourenço-marquinos, focando com vivacidade certos dos seus aspectos, e insistindo noutras, com pertinácia, em campanhas ou cruzadas — diremos melhor — que à nossa consciência se imponham como um dever sagrado. Em boa verdade devemos confidenciar que quasi sempre nos encontramos desacompanhados, sós, brandando, isolada e quasi inutilmente, no deserto das consciências, das boas vontades, das competências e das instâncias próprias para que temos apelado... Algumas vezes nos temos reconhecido, como D. Quixote, esgrimindo com moinhos, à mercê da miragem e visões perturbantes, e Sancho Pança, prudente, cheio de bom senso, prático, conselheiro, nos tem chamado, outras tantas vezes, à realidade da vida, mostrando-nos o verdadeiro e sólido brilho que devíamos seguir e murmurando-nos ao ouvido, convincente, a inutilidade manifesta, flagrante, esmagadora, de todo o nosso esforço, cujos ecos se têm quebrado, amortecido, apagado, de encontro aos rochedos graníticos, a tudo resistentes e impassíveis, da Inércia, da Indiferença e da Rotina...

Mas... contra todas as indicações da nossa configuração física — bem mais próxima de Sancho que da do esgnaviado cavaleiro de Cervantes... — na nossa alma continua a viver, incorrigível a irrequietante... *insensata* de D. Quixote... E aqui tem o leitor explicado, agora, o estranho emotivo por que nos encontra, aqui esquecido dos conselhos de Sancho e das realidades da vida, por êle apontadas e tornadas evidentes, outra vez se lança em riste, cavalgando, em sonhos, um ginete de sonho, descortinando um exército... na poeira que levantam os rebanhos dos homens e os rebanhos das ideias rotineiras e inertes...



A criança aqui, regra geral, começa por ser quasi abandonada, desde a primeira infância, pelos próprios pais, digamos mesmo — indo directamente até ao âmago da questão sem tergiversar — pelas próprias mães. Desde a mais tenra idade vive quasi todo, ou todo o dia, na exclusiva companhia do preto ou da preta, que a leva a passeio, ao ar livre — pelas avenidas, pelo jardim municipal ou pela praia — nos carrinhos ou escarranchada às costas, à maneira indígena. A mãe quasi que preocupada com a vida mundana e com o repouso, com as suas *toilettes*, com as visitas às lojas, com os chás, com os jantares e almoços, com os passeios de automóvel, com bailes, os cinemas, as partidas de *bridge* ou de *majong*, toda a vida de sociedade e conseqüente descanso, indispensável depois dessa agitação, mórmente em climas como êste, abandona assim, aos pretos, regra geral, os seus próprios filhos, nas idades em que êles mais necessitavam dos seus carinhos, dos seus cuidados, do seu amparo, da sua protecção para que bem se fizesse o seu despertar para a vida, a aquisição das suas primeiras ideias, dos primeiros elementos da língua, dos seus primeiros hábitos. Pois bem: entregue aos pretos, de manhã à noite, é com êstes que se vai formando o seu espirito impressionável, que vai aprendendo, desgraçadamente, um português adulterado e horrível, de mistura com as palavras indígenas, que muita vez usa e prefere, que vai criando todos os seus hábitos. E é por isto mesmo que, mais tarde, na escola primária, e ainda mesmo nas primeiras classes do liceu, a criança, o rapaz ou a menina, nos surgem com os mais graves vícios de linguagem — de difficilima extirpação — no falar e no escrever, e em toda a maneira como se conduzem na aula e nos seus estudos, reflectindo quasi sempre, o péssimo ambiente que lhes foi dado conhecer desde o berço. Êste abandono a que as crianças são votadas, a bem dizer desde os seus primeiros dias, continua-se depois, quando mais crescidas, Mandam-

-nas para a escola—mais tarde para o liceu—mas raros são os pais, raras as mães, que se preocupam com elas, que as fiscalizam nos seus estudos ou sob o ponto de vista moral, que vigiam as suas companhias, que se aproximam dos professores para averiguar do seu porte, da sua frequência e do seu aproveitamento, ou que procuram o médico escolas para se informarem da sua saúde geral, dos seus defeitos de conformação e desenvolvimento, das suas deficiências orgânicas, etc.. E, como continuação deste condenável abandono, desta indiferença maternal e paternal, consciente ou inconsciente, mais criminal, os rapazes e as raparigas vão frequentando, sem qualquer fiscalização da sua parte, os cinemas—muitas vezes sós, outras na sua própria companhia—e assistindo aí à exibição de filmes absolutamente reprováveis para a sua formação moral e intelectual, imagens que ficam presas ao seu espírito e lhes perturbam, os nervos, os excitam por diversas e perigosas formas,

Sobre tudo isto, com mais ou menos insistência e vivacidade, temos já escrito, tendo mesmo feito, com certa pertinácia, mas desacompanhado do apoio dos pais—que ainda se revoltam quando é vedada, superiormente a entrada, nos cinemas, às crianças, por virtude de qualquer filme mais escabroso—uma campanha a favor da conscienciosa e elevada organização de *matinées* infantis.

E eu digo, então: Se a criança, aqui, é desamparada, por completo, pelos pais, que manifestam o máximo desprezo por tudo o que lhes respeita, desde a mais tenra infância, e que admira que o Município, o Governo e as empresas particulares não vejam o problema da formação física, moral e intelectual dessa infância e o futuro dessa mocidade, já tão numerosa, com aquela carinhosa preocupação que ela merece e reclama? Não admira nada, absolutamente nada.

As crianças, aqui, não têm jardins com jogos, com divertimentos, com tudo o que se torna indispensável à sua vida ao ar livre, à sombra, a coberto—durante uma parte do ano—das ardências violentas dos raios solares. Não há nada disto. Todavia—e isto confrange-nos e deprime-nos—a dois passos, ali, na vizinha União, por toda a parte vamos encontrar, na preocupação cuidada pela criança, no respeito pelo seu desenvolvimento físico e pela sua boa disposição, jardins, bosques, parques, com distrações e jogos, que a um tempo constituem um divertimento, um exercício, uma adaptação da atenção a diversas cousas, e bem assim um desenvolvimento do instinto e sentimento de sociabilidade entre tantas crianças que ali se juntam naquela sã e natural alegria.



Mas o problema é mais vasto e toma aspectos duma maior gravidade e duma anuidade notável. A população infantil tem aumentado consideravelmente nestes últimos anos, sendo perturbante o número das crianças de dois sexos que por completo pejam as diversas escolas primárias.

Dali, a única porta que essas crianças têm encontrado aberta, na sua frente, para lhes dar acesso a outros estudos, tem sido o liceu, estabelecimento de ensino que tem visto subir gradualmente, progressivamente, a sua frequência, a tal ponto que o edifício já não a comporta devidamente, surgindo daí diversos inconvenientes pedagógicos.

Tem-se falado muito, nestes últimos tempos, na criação duma escola técnica, mas a verdade é que, debatendo-se o assunto há cerca ou há mais de três anos, apresentadas e discutidas propostas, à data em que escrevemos—6 de Fevereiro—tal escola parece ainda constituir uma miragem.

Essa escola poderá vir, logo que criada e posta a funcionar, orientada por um critério prático e científico, com um sentido positivo das realidades presentes e futuras, a descongestionar a população escolar do liceu e a abrir novos caminhos à mocidade? Talvez. E' possível.

A maior parte dos pais não pode dar a seus filhos, por dispendiosa, uma instrução superior, não pode custear a despesa dum curso em Portugal. Assim muitos dos rapazes e das meninas ficam apenas com o sétimo ano do liceu e a imensa maioria só com o quinto ou com o terceiro—o que lhes pode dar acesso a certos lugares do funcionalismo, mas que não os prepara para quaisquer outras ocupações ou ramos de actividade. Está-se, pois, apenas a criar uma mocidade burocrática, de certo modo parasitária e quasi inútil. E, como os quadros do funcionalismo estão quasi sempre completos e ainda se não deu satisfação à aspiração da colónia, de que os seus filhos—o que é justo—sejam preferidos aos seus irmãos metropolitanos para a colocação nesses empregos do Estado, cada vez mais há-de ir aumentando a legião dos desempregados, dos inúteis, dos condenados à vadiagem, ao vício. Tudo isto tem produzido um outro fenómeno social, cuja gravidade não podemos deixar de focar de passagem: são já numerosos os pais que mandam educar seus filhos no Transvaal, porque tal educação lhes fica muito barata e se reveste dum carácter prático, que lhes pode ser útil na vida. Este facto, que começa a assumir progressivos aspectos assustadores, pode vir a tornar-se—e torna-se por certo—num poderoso e perigosíssimo factor de desnacionalização das futuras camadas de homens e mulheres da Colónia.

Depois deste sucinto exame do problema da infância e da mocidade—haveria tanto e tanto para dizer e detalhar!—pregunta-se: Como pensam os governos enfrentá-lo e solucioná-lo? Como pensam eles acudir a essa mocidade? Se a colónia se não desenvolver—este problema anda intimamente ligado aos problemas económicos e de fomento—se não rasgar, diante de si, novos horizontes, se não intensificar a sua vida em diversos sentidos, libertando-se da parasitária existência criada pelo Rand, gem que ramos de actividade poderão ocupar-se, dentro de dois, de três, de cinco anos, essas avalanches de rapazes e raparigas que as escolas todos os anos despejam?

Tudo isto se tem dito, observando e escrito, mas olha-se em roda e nada se visiona, além de desolação, de apreensões aflitivas, de angustiosos pontos de interrogação.

SOBRAL DE CAMPOS

Leiam no próximo número da

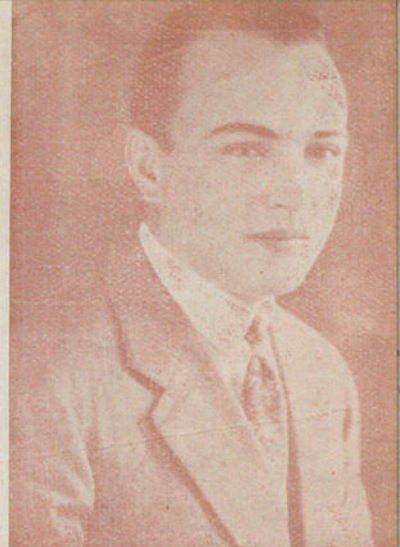
REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

UMA NOTÁVEL SÉRIE DE ARTIGOS DA AUTORIA DE ALGUNS DOS

NOSSOS MAIS ILUSTRES COLABORADORES, SUBORDINADOS AO TEMA

“Os problemas de Moçambique vistos da Metrópole”

Estudo e Fomento da Produção Agrícola e Florestal Colonial por Organismos da Metrópole



POR

PEDRO A. FRAGOSO VIAN

NUM trabalho aqui publicado (a) há pouco, entre outras conclusões enunciei a da necessidade da preparação conveniente das organizações de estudo e fomento da produção agrícola e florestal colonial como corolário do que indicara relativamente ao estado dessas organizações, às quais me referi na generalidade, abordando somente o caso especial dos serviços agrícolas da colónia de Moçambique, valendo-me da opinião do seu actual director. Hoje, em breves linhas, e, como amostra do que se deve aliás dar com todas as outras partes do nosso ultramar, vou apontar qual a acção exercida na colónia de Moçambique pelos organismos da metrópole que intervêm ou deveriam intervir directa ou indirectamente no estudo e fomento da produção agrícola e florestal colonial.

Não desejando referir-me às companhias agrícolas (estrangeiras — encapotadas ou não — e portuguesas) que estão fora do âmbito destes apontamentos, há a considerar duas espécies de organismos: os subordinados e os não subordinados ao Ministério das Colónias.

Dos últimos temos: o Conselho Superior de Economia Nacional (virtualmente existente), o Instituto Botânico de Coimbra e a Sociedade de Geografia, afora outros de somenos importância.

Os primeiros são: o Conselho Superior Técnico de Agricultura das Colónias, a Escola Superior Colonial, a Repartição de Estudos Económicos do Ministério das Colónias, o Jardim e o Museu Agrícola Coloniais.

O Instituto Botânico de Coimbra sei que apoiou os estudos de reconhecimento botânico, que há pouco tiveram uma efémera actividade na colónia.

Acção dispersa, mas valiosa, tem sido também a da Sociedade de Geografia.

A do Conselho Superior Técnico de Agricultura das Colónias, para não dizer que tenha sido nula, direi apenas que tem passado completamente despercebida. Nem sequer os relatórios anuais que os serviços agrícolas lhe deveriam remeter têm sido exigidos, e por indução, e sem fiscalização directa, tal Conselho não poderia, mesmo que o quizesse, dar directivas com conhecimento de causa.

Sob o ponto de vista agrícola e florestal a Escola Superior Colonial limita-se a leccionar, além de outros, os fracos conhecimentos científicos que da colónia há nesse capítulo, em que a maior parte dos trabalhos de reconhecimento nem iniciados estão.

Com respeito à acção dos três organismos que restam, infelizmente, a falta de ligação, as condições materiais, etc., inibe-os de uma acção mais forte que a acidentalmente desempenhada. A propósito da organização actual do Ministério das Colónias, a quem eles estão mais directamente ligados, passo a transcrever parte do

que há já alguns meses foi inserido no jornal *Notícias*, desta cidade:

« O Ministério das Colónias não sofreu ainda a transformação, a completa, a total transformação que já devia ter sofrido, e é hoje o que era há três anos, o que era há dez anos, o que foi sempre desde que viu a luz do dia, ronceiro nas suas resoluções, um labirinto em que os officios, os telegramas, os papéis, enfim, se perdem com frequência no fundo das gavetas ou das pastas, uma mistura do critério geográfico com o critério administrativo que deixa ou imprecisas ou duplicadas as atribuições, um Ministério com características absolutamente impróprias para a multiplicidade de funções que se lhe estão atribuindo ».

Ainda sobre este assunto o Sr. Pires Avelanoso, no *Novidades*, de 11 de Maio último, em artigo intitulado « Questões coloniais — Necessidade de proceder à criação e intensificação de alguns serviços nas colónias, e em especial dos de emigração e colonização », dizia:

« Os serviços da nossa administração, quer colonial quer metropolitana, têm-se ressentido sempre da falta de órgãos técnicos especializados de estudo e informação, a que os Ministros possam recorrer em todas as conjunturas para elucidação dos diferentes assuntos que correm pelas suas pastas, principalmente pela das Colónias.

Não invalida esta asserção o facto de haver um Conselho Superior Colonial e algumas repartições técnicas, e, ainda, sociedades de índole colonial, como a de Geografia e outras, com larga e benemerente história ».

e, referindo-se aos Ministros das Colónias acentuava:

« ... se os serviços estivessem convenientemente montados, ao tomar conta da pasta, ficavam logo inteirados da resolução que deviam dar a qualquer assunto, por mais difícil e complexo que fôsse.

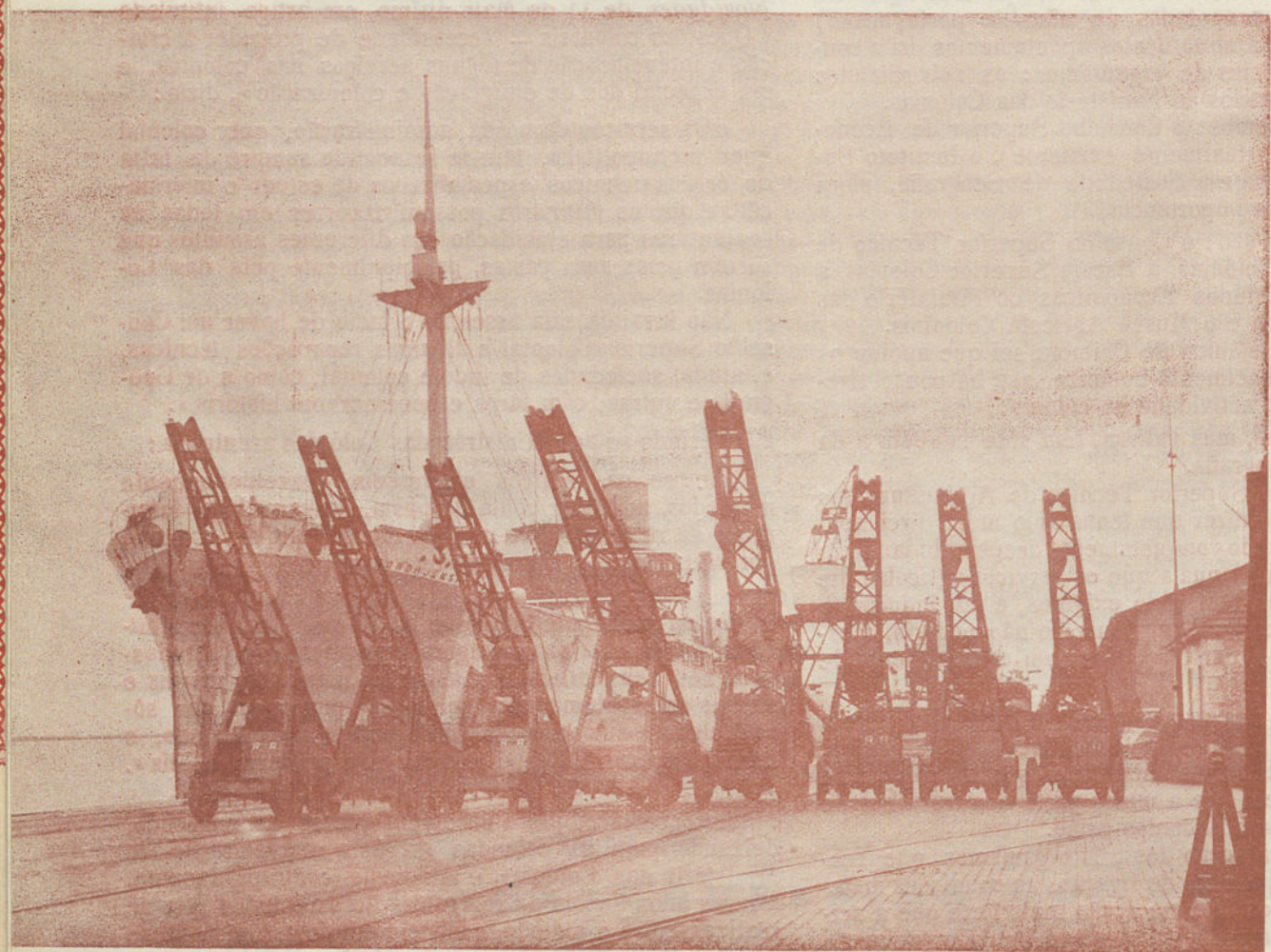
Se na metrópole houvesse há 20 ou 30 anos instituições da natureza da que agora propomos, que estudassem nos seus diferentes aspectos materiais, morais e sociais os problemas das colónias e pudessem dar sobre elles o seu parecer inteligente e documentado, o nosso Império Colonial estaria hoje próspero e feliz ».

Acrescentarei que a economia que se está fazendo, deixando para as calendas gregas a reorganização do Ministério das Colónias, é altamente contraproducente. Poucos anos depois da reorganização os estudos que se realizassem e o método, conhecimento e arrumo que se imprimiriam a todos os assuntos dariam uma compen-

(Conclue na pág. 79)



aqui no Pôrto que principia a mais importante riqueza da cidade e da colónia. As auto-motoras Michelline, brancas, cómodas e velozes têm um bom aspecto e levam o turista aos lugares mais interessantes.



Para nos dar uma imagem das suas «fôrças» apresenta-nos no Pôrto uma «parada» de auto guindastes eléctricos...

O PÔRTO E OS CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

Os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques dão a mais importante receita de toda a colónia, porque têm a auxiliá-los o magnífico Pôrto que é o início das nossas riquezas.

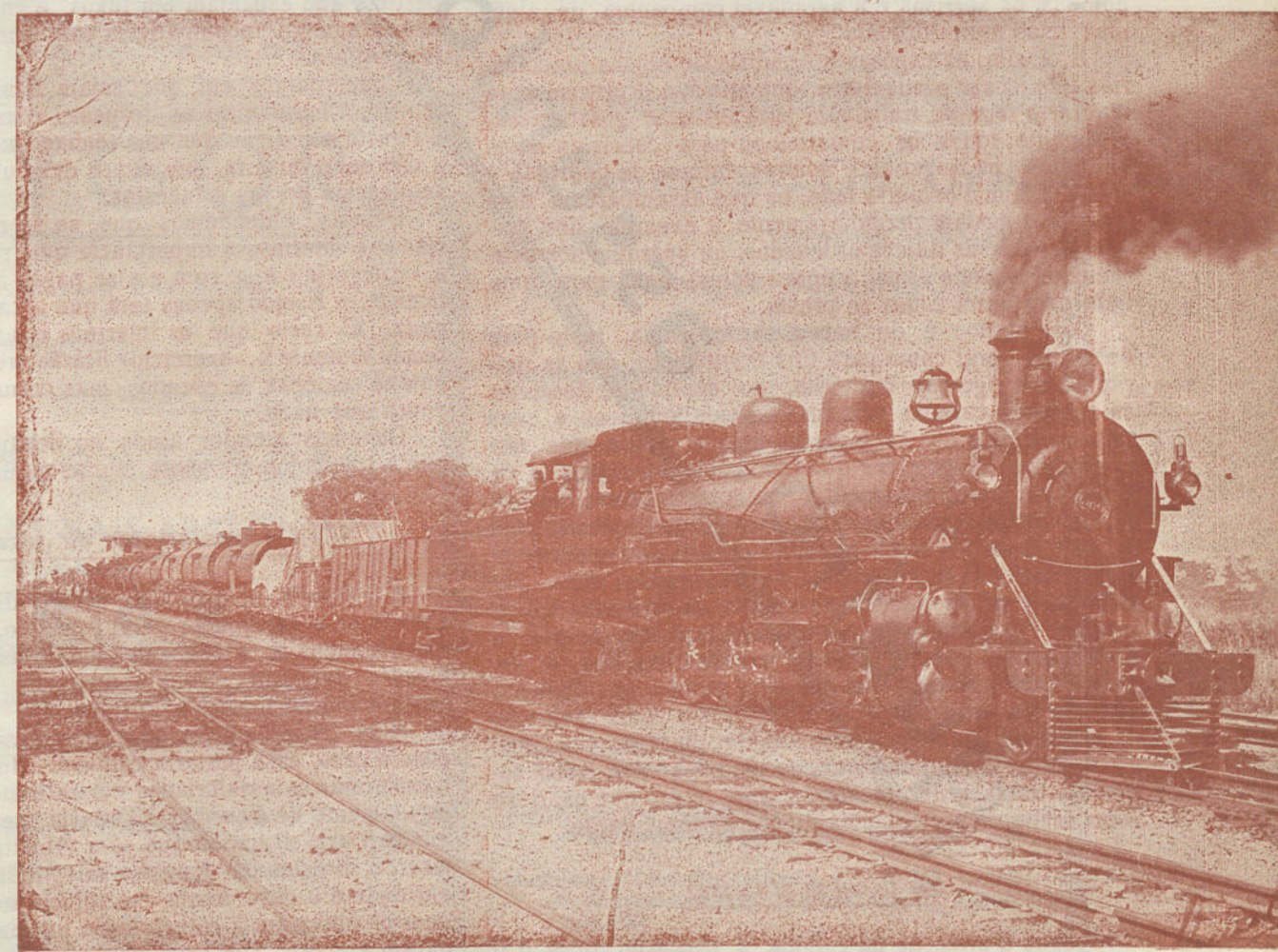
Para o seu desenvolvimento e valorização muito tem contribuído o aperfeiçoado apetrechamento e o moderníssimo material circulante de que se encontram dotados e ainda a capacidade directiva de quem superiormente os orienta.

Os nossos Caminhos de Ferro atestam ao mesmo tempo a passagem pela colónia de individualidades que muito nos honram e demonstram as admiráveis qualidades de adaptação e de disciplina das massas trabalhadoras, motivo por que são considerados dos serviços públicos mais bem dirigidos do País.

A Revista Portuguesa de Comunicações arquivando nas suas páginas algumas das mais flagrantes fotografias do Pôrto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, muito orgulhosa se sente por mostrar aos portugueses da metrópole o esforço gigantesco dos seus irmãos que em Moçambique labutam por um Portugal Melhor.



Um trecho do nosso Pôrto, que é uma perfeita demonstração da moderna aparelhagem com que os seus cais se encontram guarnecidos, onde se vê um casal passando «revista» ao «Batalhão de Guindastes...»



Uma locomotiva, transportando um carregamento de gasoílina, despede-se, com um prolongado silvo, da cidade

O E OS IOS DE O D E MARQUES

e Ferro de Lourenço
a mais importante
a a colónia, porque
agnífico Pôrto que
quezas.

vimento e valoriza-
uído o aperfeiçoado
lerníssimo material
contram dotados e
ctiva de quem supe-

os de Ferro atestam
ssagem pela colónia
e muito nos honram
ráveis qualidades de
na das massas tra-
que são considera-
os mais bem dirigi-

de Comunicações ar-
ginas algumas das
fias do Pôrto e Ca-
Lourenço Marques,
te por mostrar aos
ole o esforço gigan-
que em Moçambi-
Portugal Melhor.



*Um trecho do nosso Pôrto, que é uma perfeita demonstração da moderna aparelhagem com que os seus cais se en-
contram guarnecidos, onde se vê um casal passando «revista» ao «Batalhão de Guindastes...»*



Uma locomotiva, transportando um carregamento de gasolina, despede-se, com um prolongado silvo, da cidade

O Desemprego

É ASSUSTADORA a vaga de desemprego que ora passa sobre Lourenço Marques e mais aterradora é ainda a perspectiva do futuro.

Na época que atravessamos quasi toda a gente se interessa pelo seu dia de hoje, sem se lembrar que a sua velhice e a sua invalidez poderão ser de miséria, se não consolidar o futuro dos próprios filhos e, dum modo geral, da juventude.

A população vai aumentando, amplia-se o custo da vida, os salários diminuem e os empregos rareiam: por que o comércio é sobrecarregado com encargos, porque a lavoura é insignificantiíssima e finalmente porque a indústria é um zero.

Há funcionários públicos que, além do seu serviço na repartição, executam, remuneradamente, outros na vida comercial, industrial e associativa; há-os que têm suas espôsas como assalariadas em lugares do Estado ou cá de fora, mesmo quando os seus vencimentos chegam para acudir às despesas da vida; e também os que colocam suas filhas como dactilógrafas ou como caixeiras.

Desta revoltante anomalia e vil ganância nasceu e continua nascendo o desemprego, que vai prejudicar os chefes de família, que passam fome, os rapazes que, ansiosos por trabalhar e por gozar o fruto do seu labor, medram à vadiagem, vadiagem que depois se torna em vício, vício que por sua vez outros maus hábitos origina.

Estranharão os leitores que o elemento feminino tenha preferência para a dactilografia e para o balcão. É que, além de os ordenados que as mulheres e as raparigas auferem serem, na sua maioria, impróprios para homens, os sorrisos e a agradável companhia de algumas delas muito influem...

E, assim, as espôsas e as filhas de alguns funcionários públicos e particulares, que ganham o preciso para manter a família, trabalham para luxar e gozar excessivamente todos os confortos ou para cobrir as faltas que elles, na jogatina e noutros fulcros de podridão e ruína, criam. Por outro lado, os que assambram dos empregos gastam perdulariamente, a exemplo dos primeiros, os seus duplos ordenados, ou guardam-nos para, quando afinal a época actual nem para uma nem para outra cousa se presta.

Concluindo: é de toda a conveniência, tanto para bem-estar geral como para fins económicos, que se proceda a um rigoroso inquérito, no sentido de desalojar as senhoras casadas com funcionários públicos e suas filhas solteiras dos serviços do Estado, desde que não estejam nos respectivos quadros como effectivas, e de evitar que aqueles ocupem a sua actividade em funções alheias à da repartição. Para esses lugares seriam pela estatística ou por outra qualquer repartição convenientemente indicada recrutados os desempregados mais habilitados e necessitados, percebendo os mesmos vencimentos. Para que os leitores façam uma idea do que é a vida em Lourenço Marques, vamos dizer-lhes o seguinte: certo homem que possui o sétimo ano do liceu, por não ter outra occupação e por já não poder suportar as privações a que tem sido sujeito, pinta os telhados.

E daqui concluímos que, se medidas não forem tomadas, teremos de presenciar, num futuro que não deve estar muito distante, factos dignos de lamentação.

As licenças gratuitas

Porque a situação da colónia é precária, disse-o o próprio governador geral, as licenças gratuitas a gozar

pelo funcionalismo público, passados seis anos de serviço permanente, tiveram de levar um grande corte o ano passado.

Para quem não conhece Africa e para quem ignora a organica do funcionalismo moçambicano, o facto pouca importância tem. Mas se se disser e demonstrar as inconveniências que trouxe à vida colonial, talvez mudem a sua opinião.

Não foi esta a única vez que as licenças gratuitas foram atacadas; porém, como esta, nenhuma vez cavou tão grande e profunda vala de miséria, de desgraças e de dificuldades.

Os metropolitanos não sabem provavelmente que na vaga deixada pelo funcionário que vai de licença para Portugal ficava um homem exercendo interina ou assalariadamente as suas funções, tendo um ordenado igual. Desta forma, se iam cento e cinquenta de licença por ano, eram outros tantos desempregados e interinos que tinham o seu pão assegurado durante uma determinada temporada. Ora, no decorrer do ano que findou, este movimento baixou espantosamente sem que aqueles que já estavam transitoriamente colocados e tinham a sua vida por ali traçada fossem respeitados. Muitos dos que saíram nunca mais se empregaram e, passado que é um ano, não se vê maneira de se lhes dar occupação, havendo assim chefes de família a braços com a miséria, sem o auxilio de quasi ninguém.

Para esses pediu-se ao Sr. governador geral os lugares que as espôsas dos funcionários occupam adentro das repartições do Estado; mas S. Ex.^a peremptoriamente afirmou que com tal não concordava, permitindo que um pai seja martirizado pelas lamentações dos filhos famintos, enquanto essas senhoras ganham o superfluo que esbanjam em luxos e noutras futilidades absolutamente incompatíveis com o modo de vida contemporânea.

Concordamos em que sejam tomadas medidas que tendem a harmonizar as despesas com as receitas; mas é injusto e indigno que uns tenham tudo e outros nada, a não ser a miséria, que nunca deixou de acarretar consequências graves e funestas.

Demais, entendemos que, se se extrair dos assalariados e interinos a importância que recebem referente à «categoria» e se com ela se pagar ao funcionário de licença, o Estado apenas terá que arcar com as passagens. É certo que os interinos e assalariados percebendo somente o «exercício» ficarão prejudicados em algumas centenas de escudos, mas cremos que vale mais pouco que nada.

Devemos atender ainda ao depauperamento que o clima tropical opera sobre muitas naturezas humanas.

Os assalariados da fazenda

A Fazenda nomeou, ao abrigo duma portaria que autorizava o governador geral a fazê-lo, pouco mais de vinte homens para o desempenho, assalariadamente, das funções que anteriormente exerciam funcionários que haviam ido de licença a Portugal.

Mais tarde, por motivos burocráticos que não vêm para o caso, essa portaria caducou e forçoso se tornava transformar os assalariados em interinos ao abrigo do regulamento de Fazenda. Todavia, como essa transformação fazia despesas que só o Ministro poderia autorizar, o director da Fazenda telegrafou para a indicada entidade e o caso nunca foi solucionado; quer dizer: nem os elevaram à categoria de interinos, nem os mandaram embora. Uns trabalharam um ano, outros mais e outros menos, até que foram despedidos — isto há já

quási um ano — e ainda não lhes foi abonado o produto do seu esforço.

O caso tem em si um elevado grau de gravidade e cremos que o Governo Central, já considerando o direito que têm os que trabalham ao que lhes deve pertencer, já porque se trata dum caso de honra, e ainda porque o descontentamento e as consequências dêle provenientes poderão ser funestas, tomará na devida conta a situação dos ex-assalariados da Fazenda.

Em redor destes três assuntos muito há para se dizer. Concordando, porém, que seja suficiente o dito para quem deseja fazer justiça, por aqui nos ficamos, convictos de que as nossas palavras não caíram em terreno sáfaro.

O Liceu e o Hospital

Estes dois estabelecimentos, que deviam ser mais merecedores da atenção dos poderes públicos, não estão à altura das necessidades e do valor de Lourenço Marques, porque a sua população cresce e as suas instalações tornam-se insignificantes.

Para uma frequência de 500 alunos o actual estabelecimento académico já não chega, tanto mais que não foi construído para o fim a que o têm destinado, não reunindo fatalmente as condições pela pedagogia exigidas. Possui ele uma vasta área de terreno e há possibilidades de obter-se mais, desde que seja necessário.

Para igual número de doentes o Hospital Miguel Bombarda nem só é impróprio, sob o ponto de vista sanitário, como também pelas suas exíguas dimensões.

Outras povoações de valor inferior a Lourenço Marques, como seja a Beira, têm melhores casas de saúde. O Hospital, para indígenas, daquela cidade é superior ao nosso, que foi construído para brancos...

E' do domínio de muita gente que, em 1932, com o

nóvel e afamado architecto Carlos Ramos foram encetadas negociações a fim de cá vir superintender à idealização e realização prática dos dois estabelecimentos.

O governador geral, o director do Hospital, o reitor do Liceu, e cremos que também o director das obras públicas, portanto as entidades mais competentes e indicadas, desejavam que Carlos Ramos viesse; mas a autoridade superior das colónias, que não conhece nem sente as faltas da cidade porque vive longe dela, por um princípio de economia resolveu não o autorizar. E agora, passados quási três anos, continua tudo como dantes e nós envergonhamo-nos de dizer aos estrangeiros que nos curamos no Hospital Miguel Bombarda e que os nossos filhos passam, oprimidos, uma grande parcela da sua vida no Liceu 5 de Outubro...

FONTALVA

(Conclusão da pág. 57)

sação bem larga ao dinheiro e energias que se distraíssem para este fim. Evitava-se desta forma muita da utopia e ignorância que ora topamos e que só podem servir aos interesses e ambições dos lobos esfaimados, que vão apertando o cerco em volta dos restos que a concorrência não tem deixado usurpar.

Crete que a hora chegará em que estes assuntos sejam tentados resolver de frente, tratarei em subseqüente trabalho da organização e orientação que o estudo da matéria, que ora foco, me tem sugerido e que julgo capaz de modificar benéficamente as condições da técnica e economia agrícola das colónias.

PEDRO A. FRAGOSO VIANA

(a) — «Algumas considerações sobre a necessidade de novas directrizes e meios de acção na política agrícola e florestal do Império e em especial na colónia de Moçambique», publicado no n.º 101 da «Revista Portuguesa de Comunicações».

L. RYGOR

ESTABELECIDO EM 1913

Especialidade em espelhos

Renovação dos mesmos

LINDOS QUADROS

MOLDURAS AS MAIS ARTÍSTICAS

V I D R O S

EM TODAS AS GROSSURAS E CORES

QUALQUER MEDIDA DE MÔNTRAS

Rua Consiglieri Pedroso, 78

Caixa Postal, 453 — End. Teleg.: «Mirrors»

Lourenço Marques

F. BRIDLER & Co. LTD.

C. P. 65.

Telegramas: «BRIDLER»

LOURENÇO MARQUES

Importadores :

Fazendas Diversas
Mercearias & especialidades
Vinhos & Licores
Produtos Químicos & Farmacêuticos
Instrumentos cirúrgicos e de precisão
Máquinas diversas
Alfaias Agrícolas
Quinquilharia
Automóveis, Camiões, tractores e pertences
Agentes FORD

Exportadores

De todos os produtos da colónia

Agentes de Seguros:

Marítimo - Fogo-Vida - Automóveis

Comissários de Avaria

de Companhias Europeias & Americanas

Cosmo's Casino

Se V. Ex.^a vier a Lourenço

Marques, visite o

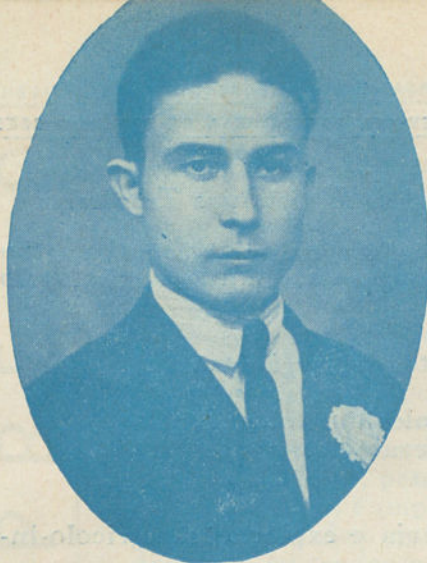
Cosmo's Casino,

*que está instalado num lindo
prédio da Avenida 24 de
Julho e que é no seu ramo
o melhor arejado*

*O seu salão de baile é, pelas
tonalidades de luz que o ilumi-
na e ornamenta, o melhor da
cidade.*

**Telefonando para o n.º 509 V. Ex.^a terá
ceias e tudo que desejar**

Automóvel gratuito



FRAZÃO JÚNIOR

POLÍTICA

CULTURAL

Por FRAZÃO JÚNIOR

TÁ muito se faz sentir a falta de institutos educacionais, em terras de Africa, capazes para a preparação teórica profissional da juventude em idade escolar. Têm adoptado o tradicional hábito, os velhos colonos, de enviar os filhos a Lisboa ou Coimbra para frequentar a Universidade Técnica.

Justificava-se tal *processus* quando a colónia se não encontrava desenvolvida e os seus residentes, nacionais, pouco mais iam além duma centena.

Como o problema educativo atingiu uma acuidade flagrante na actualidade, vem debatendo-se na imprensa local uma campanha pró-escola técnica. Houve uma certa atenção pela imprensa que tomou a peito este assunto, porque consubstanciava as aspirações da população. Para esse efeito foi nomeada uma comissão, proposta pela Direcção dos Serviços de Instrução Pública, que apresentou o seu parecer à aprovação, ao qual o Conselho do Governo opôs o seu «voto».

Tal projecto, porém, levou oito meses a elaborar, para, a avaliar pelas diversas críticas, «sair um abôrto», pelo que ficou sem efeito.

Possuía-se uma escola comercial «à-la minute» anexa ao Liceu 5 de Outubro; como esta carecia de valor pedagógico foi encerrada. Necessário é substituí-la no mais curto prazo por estabelecimentos de ensino que satisfaçam as exigências da moderna pedagogia.

E, num próximo futuro criar-se-ão de seguida, em Lourenço Marques, cursos superiores da técnica, tais como:

- Faculdade de Medicina Tropical.
- Escola de Engenharia e Minas.
- » Veterinária Tropical.
- » Pedagogia.

Torna-se no entanto oportuno abrir, desde já, os seguintes institutos secundários:

- Escola Prática de Agricultura Tropical.
- » Industrial.
- » Comercial.

Para a matrícula nos acima citados cursos adoptar-se-ia o genérico critério seguido nos estabelecimentos congêneres da metrópole: o exame de admissão à escola ou instituto secundá-

rios que se pretenda frequentar, saindo da escola primária.

O ensino ministrado aos filhos do povo seria gratuito—como o é em Portugal nos similares escolas secundárias, que pagam numa só vez uma módica importância, no acto da matrícula.

Geralmente em Portugal os alunos que frequentam estas escolas preparatórias são, na sua maioria, oriundos da grande massa dos trabalhadores, que, como se sabe, não usufruem salários por aí além, pelo que não lhes é exigido mais, para tornar desta forma menos pesada a educação dos seus filhos; salvo algum mais ambicioso em ver o seu filho *doitor*, que para esse efeito vai deitar mão dum padrinho doutor, ou padre... para lhe pagar a instrução.

Aqui, à parte raras excepções, dá-se o mesmo caso com o povo colonial, pelo que se torna de reconhecida utilidade estabelecer a norma do ensino se se quizerem mais serralheiros, electro-mecânicos ou cultivadores habilitados do que doutores ou oficiais dos quadros de administração civil...

A'queles que se encontrassem aptos ser-lhes-ia facultado o ingresso no Instituto Superior Técnico ou demais estabelecimentos superiores, mediante uma pensão tirada dum «fundo pedagógico».

Atendendo ao ciclo histórico em que entrou esta civilização, temos que atender às modernas tendências da pedagogia racional e científica.

Desta maneira as directrizes a seguir na estrutura do programa dos diversos cursos terá de obedecer ao espírito prático que hoje se impõe na vida económico-social em marchas forçadas para uma sociedade hodierna.

Nessa ordem de ideias abandona-se por inútil o supérfluo da teoria explanada em profusão por «compêndios» e «sebentas» para sómente utilizarmos os frutos do estudo colhidos no terreno experimental.

A utilização duma necessária mas pequena teoria em conjunção íntima com os trabalhos manuais só vai aumentar a capacidade de raciocínio e o desenvolvimento mental dos futuros valores sociais, ao invés das formas ronceiras da intrusão que, por baseadas na memória, desenvolvem esta, retardando o desabrochar da faculdade de raciocinar.

Pode até aplicar-se às nossas deduções aquele conceito biológico: «a função faz o órgão», pois que o órgão a que se active a sua função normal acabará por matar outro que viva na mesma dependência, dentro do complexo fisiológico, se se não excitam as suas forças motoras.

Só desta maneira as escolas modernas darão o preciso rendimento, que justifica a sua existência.

Depois dos vários planos apresentados por algumas entidades interessadas na solução do problema didáctico, pedimos um pouco de benevolência para o nosso programa, que vamos submeter à crítica da «opinião pública», e que foi bebido em boas e autorisadas fontes:

Plano dos programas:

Escola secundária (educação geral):

Economia Política e História Universal.
Língua e literatura portuguesa e geral (classica).

Matemática e Álgebra.

Zoologia e Botânica.

Física.

Química.

Geografia.

Inglês.

Trabalhos manuais (em locais apropriados).

Artes plásticas.

Canto coral (música).

Cultura física.

Este índice das matérias é ministrado durante os 3 anos do curso. O 1.º e 2.º ano com passagem por média; no 3.º ano o exame é obrigatório.

Educação especializada

I grupo: - Comercial:

Escrituração (abertura e fecho de escritas comerciais, mercantis e agrícolas.

Contabilidade (cálculos).

Inglês (métodos de escrituração inglesa em todos os ramos económicos).

Leis aduaneiras.

Despachos, tarifas e transportes necessários para todos os meios de comunicação.

Taquigrafia e dactilografia.

Seguros.

II grupo: - Secção de administração pública:

Conhecimento da orgânica do Estado; principais leis; processos, arquivos e rotina burocrática.

Contabilidade do Tesouro Nacional.

Pesos e medidas inglesas.

Impostos financeiros (sua forma e aplicação).

Correios e telégrafos.

III grupo: - Industrial:

Metalurgia.

Electromecânica.

Serralharia; mecânica e civil.

Física e Química.

Alemão.

Geometria e Desenho.

Matemática.

Escola Prática de Agricultura Tropical

Cultura da terra (e processos e complexos para a aclimação das plantas agrícolas da Europa.

Zoologia.

Anatomia e Patologia orgânicas.

Pecuária.

Botânica (Morfologia patologia)

Geologia e Mineralogia.

Meteorologia.

Agronomia.

Economia agrícola e explorações agrícola-industriais.

Esta divisão da Escola Secundária obedecerá, dentro do nosso modesto ponto de vista, às seguintes directivas:

Os trabalhos práticos serão, tanto quanto possível, produzidos em locais próprios; *in loco* oficiais ou particulares.

O curso especializado ou profissional constará de mais 4 anos lectivos; também no que diz respeito à escola de Agricultura.

A passagem do 4.º ano para o 5.º será feita por média de notas de classificação; para o 6.º ano exigir-se-á o exame e por fim, para o 7.º último do curso secundário, exame de saída obrigatório.

Será concedida, em portaria provincial, a preferência para os serviços públicos da colónia dos alunos diplomados pela Escola Técnica

A equivalência do curso, para efeitos de concursos ou acesso aos cursos superiores, gozará das mesmas regalias que as do ensino liceal, com preferência pela especialização vocacional.

Quanto ao mais vigorará a legislação estabelecida.

A nossa maneira de ver o momentoso problema, materializada, duma maneira relativa, nestes planos, visa, simplesmente, a fornecer subsídios para a elaboração dum programa de instrução pública a adaptar à útil e oportuna «Escola do Ensino Técnico», que falta faz em Lourenço Marques.

Favorecemo-lo assim, de boa vontade, às individualidades de claro entendimento a encarregar da elaboração dum novo programa e regulamento para que não lhes suceda o mesmo que à ulterior comissão, que levou perto de nove meses em cogitações abstractas para, ao final, lhe acontecer o mesmo percalço da *montanha* da fábula...

Pois tem sido desta maneira que se passa o tempo em discussões e trabalhos estéreos, sem se ver nada de útil, como seria óbvio.

Mete-se pelos olhos que Moçambique não deve esperar bom futuro dos intelectuais, mas outrossim das massas produtoras qualificadas.

Da forma como a questão seja encarada assim dependerá possuírmos *amanhã* brigadas técnicas de jovens especialistas, prontos a entrar em actividade, manejando tractores, máquinas, turbinas, dinamos e ferramentas nacionais...

FRAZÃO JÚNIOR

Delegado da
«Revista Portuguesa de Comunicações»
em Moçambique

CONTINUA avassaladora e crescente a onda de desemprego na Colónia. Dia a dia aumenta o número de desempregados, hora a hora se transmudam em lares famintos os lares onde se vivia remediadamente.

Consultam-se as estatísticas, quedamos perplexos ante os seus números, e o nosso espírito revolta-se contra a inércia evidente na solução de problema de tão capital importância.

Não somos dos que querem a metrópole para os metropolitanos, nem as colónias para os naturais delas. O nosso desejo seria que Portugal fôsse para os portugueses, êsse Portugal que se espalha por quatro partes do mundo, e para êsses portugueses que em qualquer delas nasceram. Queríamos que em qualquer parte onde ainda tremule a bandeira portuguesa encontrassem meios de actividade os filhos do nosso Império.

Queremos, pois, o que mais natural é que queiramos.

Todavia, é impossível, no momento, a realização do nosso desejo. Factores importantíssimos impedem que tal aconteça, e tanto assim é que o Governo, reconhecendo-o, promulgou uma lei tendente a contrariar o nosso desejo.

Queremos, por isso, mal ao Governo? Não. Bem pelo contrário achamos justa a medida adoptada, pois que ela é a única aconselhável no momento que passa. Temos os nossos filhos na metrópole, e dentro de alguns anos, chegada a idade de trabalhar, hão-de sentir, como outros a inclemência que lhes fechou as portas a um possível campo de trabalho. Mas que fazer? As medidas drásticas são sempre de aceitar quando as circunstâncias imperiosamente as determinam. A razão diz-nos que o desemprego na metrópole não tem os horrores do desemprego em África; a prática ensina-nos que noutros tempos, se dava o inverso, e as circunstâncias determinam que, por algum tempo, se levantem barreiras entre as terras do mesmo país, para que a crise se não suporte mais intensamente do que o que pode ser suportada.

E ouvida a razão, considerada a prática, e atentas as circunstâncias, tomemos como lógica, plausível e absolutamente necessária, a lei que restringe a immigração nesta colónia, com a finalidade de reduzir nela o desemprego.

■ ■ ■

Não é de hoje a lei que vulgarmente se designa por lei da immigração e desemprego. O jornal oficial deu-lhe letra de fôrma há mais de duas dezenas de meses.

Todavia, passadas as aflições que todas as leis, neste desgraçado País, dão nos primeiros tempos da sua promulgação, tudo continua como dantes, como se tal lei não existisse ou como se a sua existência não fôsse necessária.

As portas da colónia continuam abertas para os *afilhados* que vêm para aqui desempenhar cargos, que muitos dos nossos desempregados desempenhariam cabalmente; a percentagem de portugueses em casas estrangeiras não é observada, e, para cúmulo, porque se fez uma interessantíssima Exposição Colonial no Porto, os jornais de Portugal não fazem outra cousa senão incitar os metropolitanos à aventura das terras de África, onde não vêm colher mais do que uma tremendíssima desilusão.

Aos que não tiverem cá padrinhos que lhes abram as portas o menos que lhes pode acontecer é vender o casal ou a courela, gastarem-no na passagem, virem para aqui estafar as economias dalgum penalizado amigo e mandarem, como pensão para a família faminta, umas tristes linhas de saúde e desalento. E' êste o risonho quadro que espera os que se deixam vir pelo doce canto da sereia dos jornais da metrópole. E a legião aumenta, cresce e ninguém sabe onde chegará.

■ ■ ■

Um desconhecido escreve-nos, queixando-se amargamente por ter sido despedido, e por se aguardar para seu substituto um indivíduo *especializado* a chegar da metrópole. Colhemos informações do queixoso e soubemos que o mesmo chegou há, aproximadamente, um ano a esta colónia, para onde veio também como *especializado*.

Revolta-se o nosso correspondente pela inobservância duma lei que existe, mas não se lembra que, quando para cá veio, veio nas mesmas condições do que agora vem o que o vem substituir.

Compreende-se a sua revolta. E' natural. O caso que nos diz respeito é sempre o que tem mais interesse.

Mas, pondo-se de lado o caso especial, consideremos o caso geral, que é interessante:

O especializado de que se trata é *especializado em ferragens* e a sua actividade tem sido empregada numa das mais importantes casas da colónia, lá para o norte. A casa é um potentado; tem, naturalmente, qualquer sucursal na metrópole, e, por isso, meterá cá quantos especializados quizer.

Não considerando o caso particular do Sr. X., ¿há o direito de se permitir a entrada na colónia a um empregado de ferragens, quando conhecemos aí tantos, formados nas *universidades ferrageiras cá do burgo*, muito mais práticos em jardas e polegadas, medidas inglesas tanto do uso das casas de ferragens, do que os *formados* na metrópole?

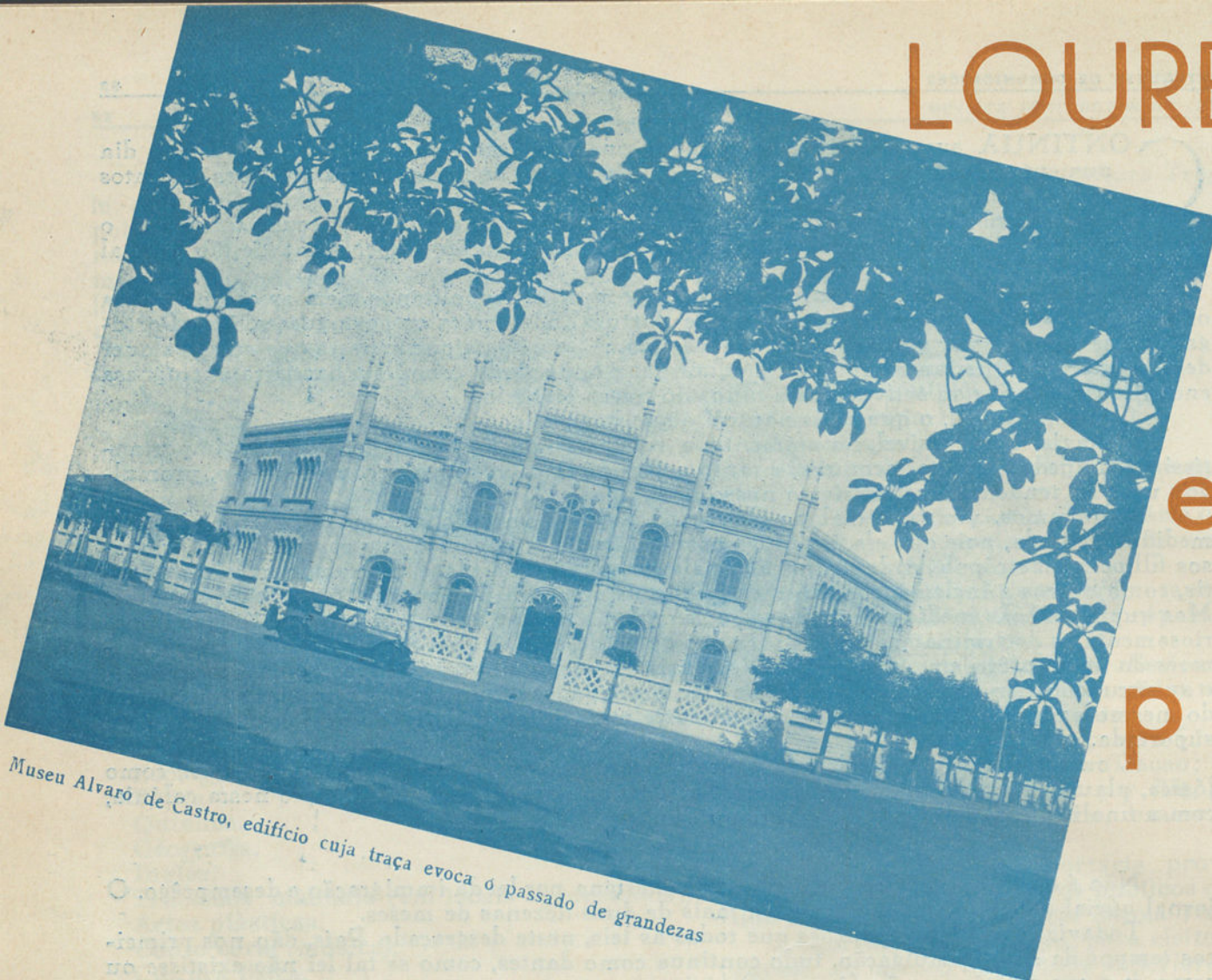
E saíndo fora do caso especial das ferragens, ¿há o direito de se permitir a entrada na

(Continua na pág 87)

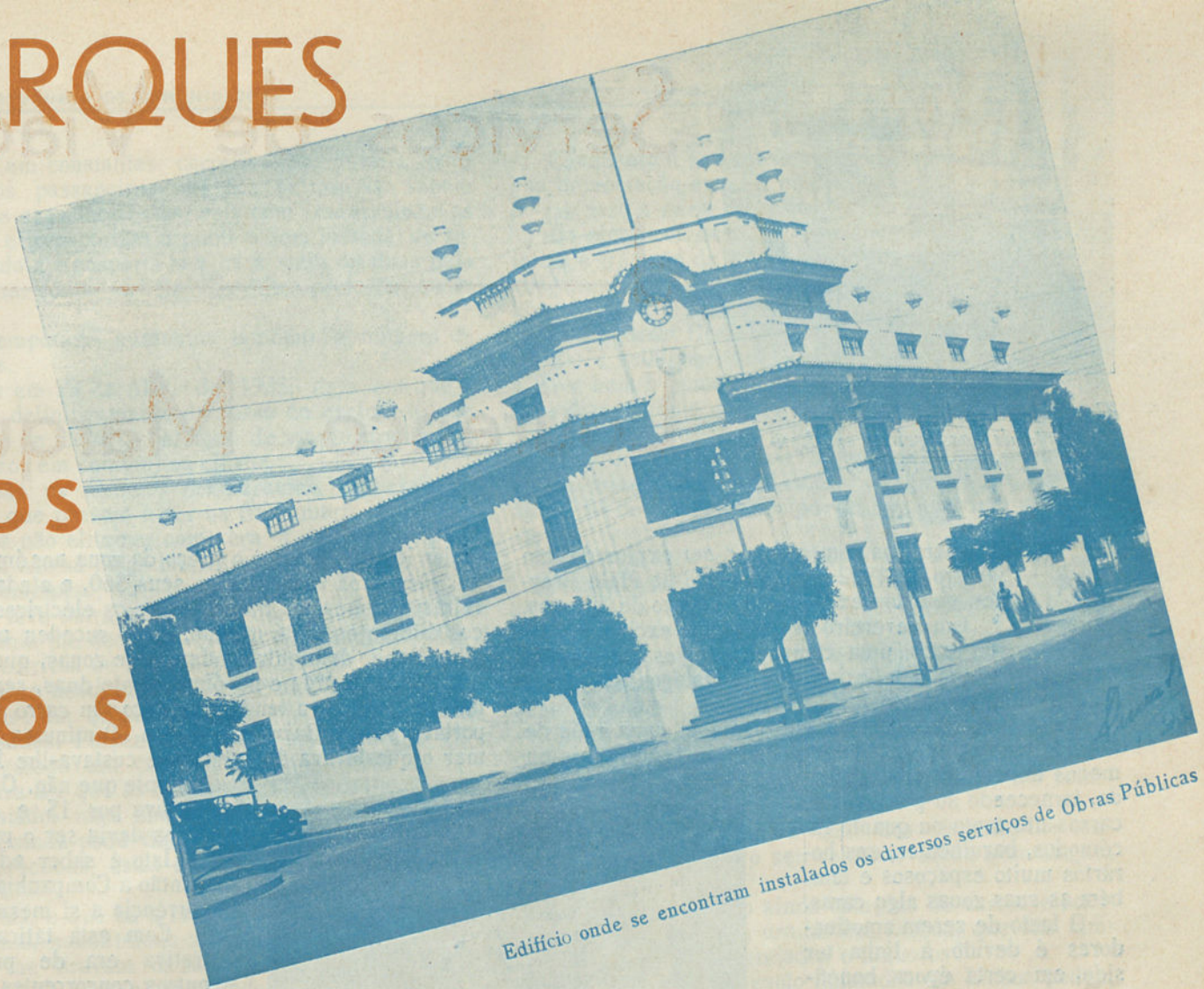
LOURENÇO MARQUES

MODRNO

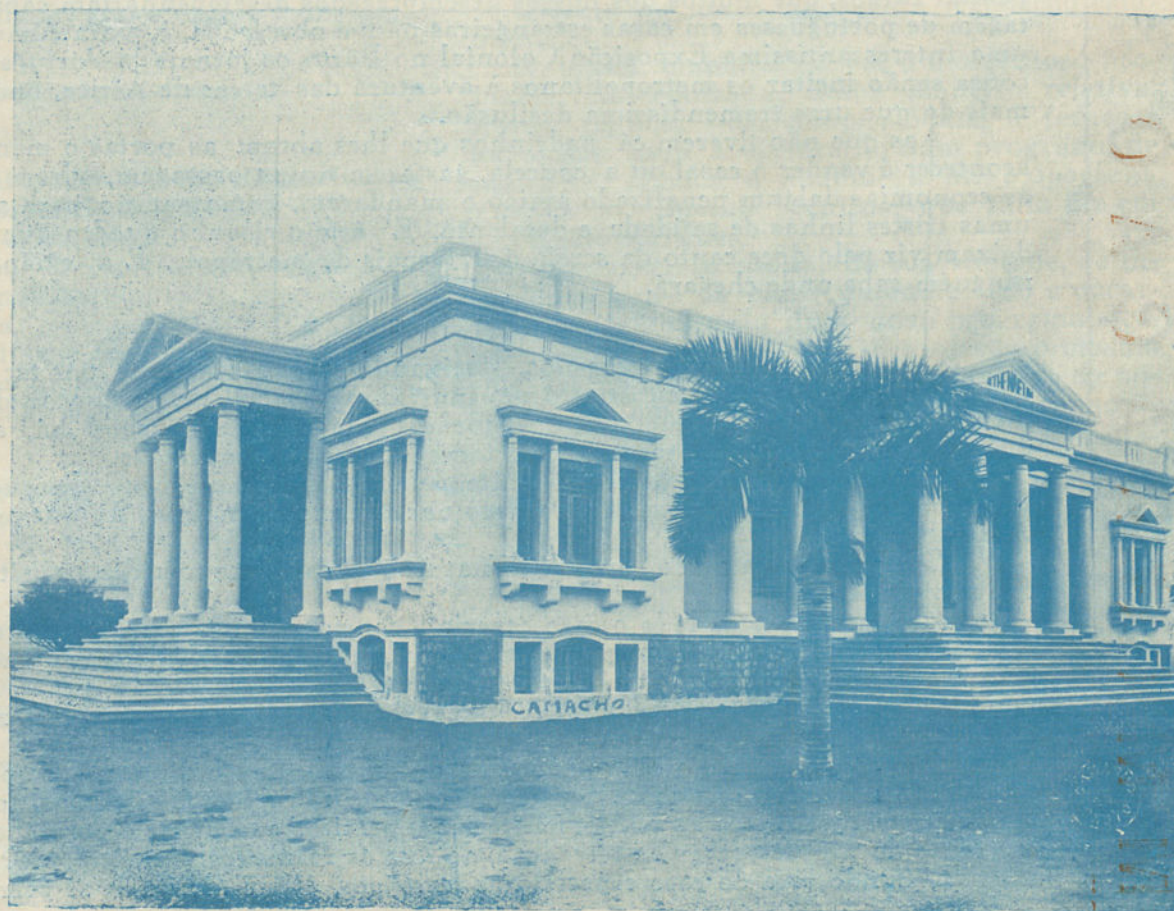
esfôro dos pioneiros



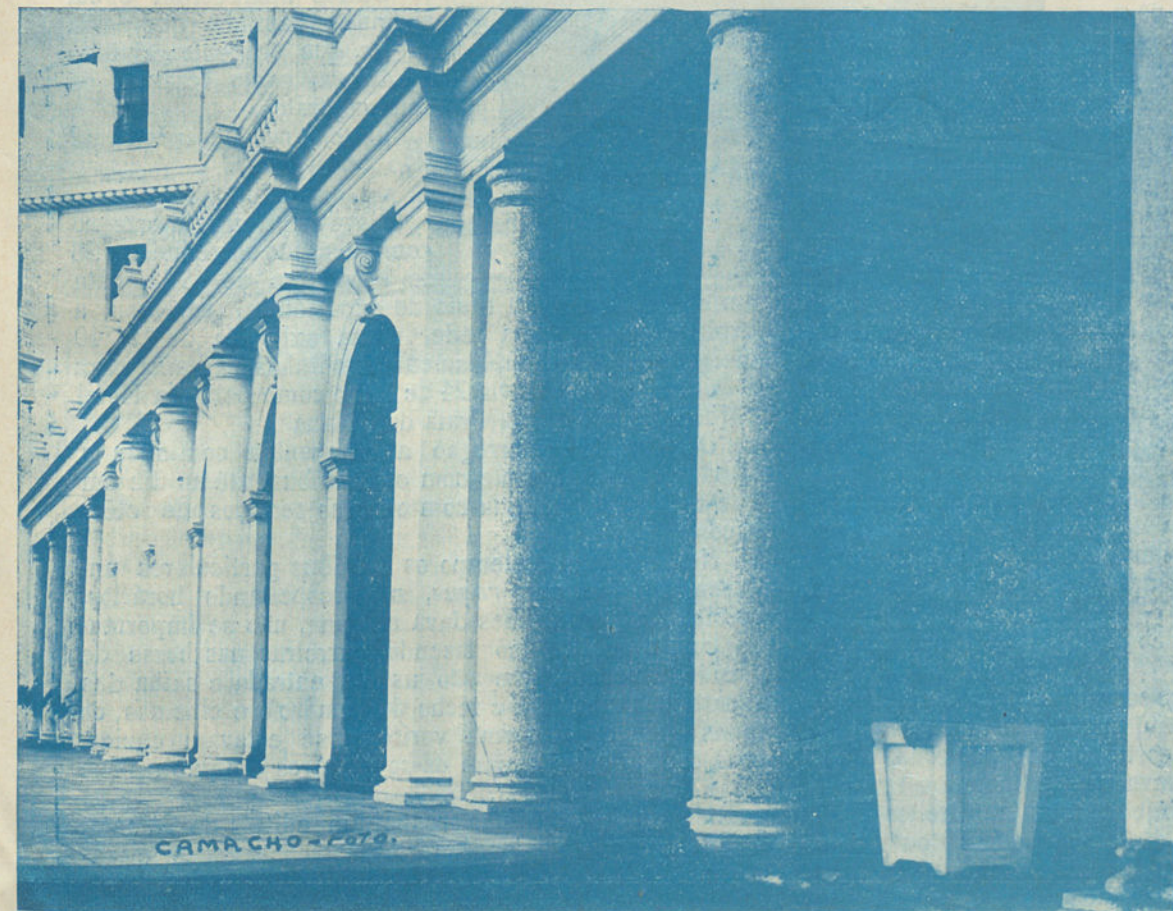
Museu Alvaro de Castro, edificio cuja traça evoca o passado de grandezas



Edifício onde se encontram instalados os diversos serviços de Obras Públicas



O Ateneu dos Gregos, mimo da arquitectura clássica grega

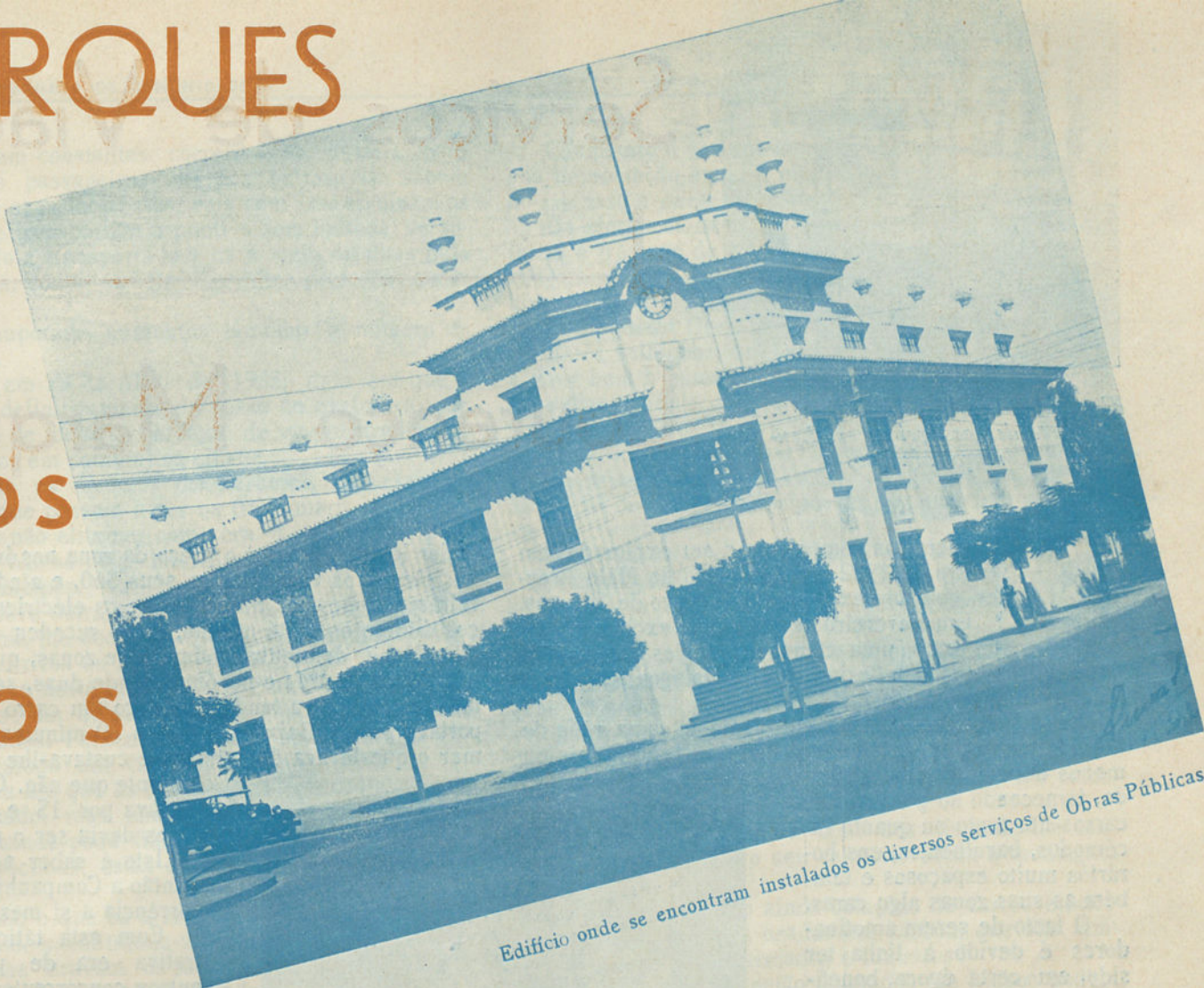


Uma das magestosas varandas do sumptuoso Polama Hotel

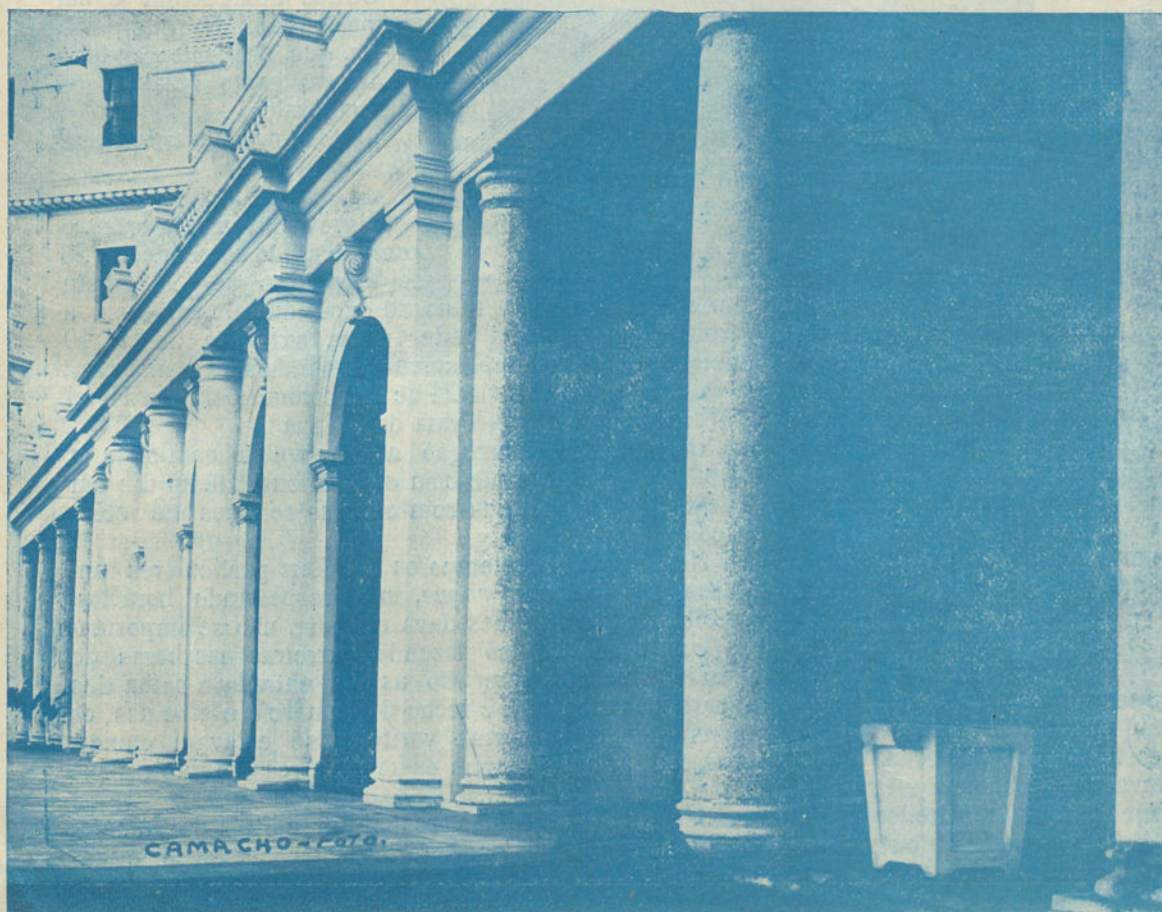
MARQUES

RNO

dos iros



Edifício onde se encontram instalados os diversos serviços de Obras Públicas



Uma das magestosas
varandas do sumptuo-
so Polama Hotel



Como em tempos idos se fazia o transporte de passageiros em Lourenço Marques.

Serviços de Viação de Lourenço Marques

ÊSTES serviços começaram a ser explorados em Janeiro de 1902 por Francisco de Melo Breyner, com um exclusivo pelo prazo de 50 anos. Em Fevereiro de 1904 este exclusivo passou para uma companhia inglesa, com sede em Londres, tendo a designação de Delagoa Bay Development Corporation Ltd.

Esta companhia possuía ultimamente uma rede de 16:854 metros. A sua exploração foi sempre mais ou menos deficiente e mal cuidada, fornecendo ao público uns carros um tanto ou quanto incómodos, barulhentos, uns horários muito espaçosos e também as suas zonas algo caras.

O facto de serem amotinadores é devido à linha ter sido, em certa época, beneficiada com algumas toneladas de cimento para a segurar, e tão segura ela ficou que para levantar qualquer carril que seja necessário substituir é preciso o emprêgo de guilhos e picaretas durante dias e dias. Quanto aos carros parecem ter sido todos eles adquiridos em 2.^a ou 3.^a mão e, além disso, ainda muito mal cuidados. São todos abertos, talvez em consideração ao clima. Não pensou a companhia, ao adquiril os, que, além do calor, nesta terra, havia também grandes chuvadas acompanhadas de forte vento sul, e que, quando este casal vem, não há cortinas que livrem o pobre passageiro de apanhar um respeitável banho dentro deles. Os carros fechados também podem ter ventilação e ser frescos como os abertos.

O pessoal que nêles trabalha, em dias de chuva deveria, em vez de se apresentar fardado, levar o seu facto de banho, pois desta maneira não estaria tão arriscado a apanhar alguma doença que o leva desta para melhor...

A sua administração não foi das melhores e senão vejamos:

Quando em 1926 apareceram os três ómnibus de Raúl de Carvalho, este, para puxar a si os passageiros, começou por fazer o transporte por \$50 por zona, o que para o público representava uma economia e também rapidez, visto que os trajectos que eram feitos pelos eléctricos em 40 minutos, ele os fazia em 30 ou menos.

A companhia, vendo que as lotações dos seus carros diminuía consideravelmente, entendeu comprar a esse concorrente os ómnibus e ainda adquirir mais três de

maior lotação, manter o preço da zona nos ómnibus, mas nos eléctricos conservar os seus \$60, e ainda fazer carreiras nos mesmos trajectos que os eléctricos com preços diferentes e até mesmo, como sucedeu na linha do Alto Mahé, diminuir o número de zonas, que no eléctrico eram de três e no ómnibus de duas, sendo o mesmo trajecto. Ora tendo o público um carro que o transportava para a Baixa por 1\$ em 20 minutos, devia tomar o que levava 40 minutos e custava-lhe 1\$80? Certamente que não. O que transportava por 1\$ e em 20 minutos devia ser o preferido.

Isto é saber administrar? Então a Companhia fazia concorrência a si mesma?

Com esta tática administrativa era de prever que outros concorrentes aparecessem, o que de facto sucedeu.

Outros apareceram e ela seguiu o caminho que devia seguir, que era entregar tudo à Câmara, como rezavam os seus contratos.

Fê-lo como eles rezavam? Não trafulhou?

Houve aqui um interregno compreendido entre Junho a 26 de Novembro de 1931, data

em que a Câmara, a título de experiência, começou a explorar parte desta rede, numa extensão de 12:740 metros composta simplesmente das linhas da baixa para a Polana, tanto pela via 24 de Julho como pela via Hotel Cardoso, e a linha da Praia da Polana.

Durante este interregno a companhia continuou a trabalhar, mas somente com os ómnibus, até ao dia em que a Câmara começou com os seus serviços de eléctricos.

Neste espaço de tempo os ómnibus particulares andavam *sem rei nem roque*, não respeitando horários, recolhendo quando lhes dava na gana, não se importando com o público, só fazendo carreiras nas horas de grande afluência, que são as da entrada e saída das repartições, abertura e fecho do comércio e cinemas, os quais tinham por norma verificar se estavam cheios, caso contrário, recolhiam os seus carros e o público que fôsse nos *calcantibus*.

Eles ainda hoje não respeitam editais da Câmara, onde são estabelecidos horários, lotações, zonas e paragens.

Com este estado de cousas não só periga a vida do passageiro, como também a do transeunte, visto que



Um rickshavvs, interessante meio de transporte que fez a sua época no Oriente

êles andam em constantes correrias ao desafio para roubarem os passageiros uns aos outros. Não sabem pugnar pelos seus interesses, pois com isso arruinam os seus carros e transportam o público sem método de zonas, chegando a transportá-lo z na e meia ou duas pelo preço de uma, como se êle lhe desse preferência por êste facto.

Nesta temporada aumentou também o número de concorrentes.

Estamos em 29 de Abril de 1933, data em que a Câmara fica definitivamente de posse do exclusivo que havia pedido de todos os serviços de viação (transporte de passageiros em comum) na cidade.

Agora são os mesmos concorrentes, que eram da companhia, que passam a ser os da Câmara, em virtude de ela os não eliminar como era o seu dever, pugnando assim não só pelos interesses do Município como dos seus munícipes.

Êle não teve outra mira senão deitar fora tudo quanto a companhia lhe doou e substituir por ómnibus, fôsem êles eléctricos ou a óleos pesados.

Levantou-se nesta altura uma certa polémica nos jornais locais: um queria ómnibus eléctricos o outro a óleos pesados. Parece que ambos estão deveras enganados, seguindo um caminho errado.

A Câmara diz que as linhas dos eléctricos estão em péssimo estado, mas não é tanto assim.

A recta ainda pode durar muitos anos; as curvas, agulhas e crócinhas, estas é que carecem de ser muito beneficiadas.

Nas rectas, o que há a fazer é despojá-las da camada de cimento, substituindo-a por travessas de madeira, pois assim lhe tiravam os saltos existentes. Mas para isso é necessário pessoal habilitado, ferramentas e materiais.

A Câmara pediu um empréstimo de 5:000 contos, julgo que em c/ corrente, amortizável em 20 anos.

Este empréstimo destina-o ela para a montagem dos serviços, na cidade, a óleos pesados.

Segundo os dados do fabricante, a existência destes carros é de 8 anos. ¿Como se compreende então que a Câmara faça um empréstimo por 20 anos para compra de uns veículos que apenas duram 8?

Parece que esta solução é errada.

Conquanto o seu consumo seja muito económico, a sua depreciação anual é muitíssimo elevada, absorvendo por isso a *parte de leão* nos lucros anuais.

Os eléctricos deixados pela companhia, uns são do início e três são de 1922. Não eram novos quando aqui chegaram; têm sido sempre mal tratados pela companhia, e ainda mais agora que a Câmara tenciona interná-los no *Asilo Crematório*...

Estes velhinhos, que levaram toda a sua existência a fazer bem à humanidade, têm agora de ir acabar os seus dias naquele *asilo*.

Muito ingratos são os homens.

Uma ideia: Não seria talvez mais justo mandá-los para o museu Alvaro de Castro ou guardá-los, porque ainda há-de chegar o tempo de se cumprir o velho rí-fão:

Atrás de mim virá quem bom me fará.

Mas não necessitamos que o tempo passe.

Façam a experiência, já que estamos no tempo dêles.

Metam-se no ómnibus a óleos, que actualmente trabalha, sentem-se nos bancos de trás, façam duas viagens seguidas, procedam de igual forma num desses velhinhos, e depois digam, conscienciosamente, qual dêles é mais cómodo.

No entanto o luxuoso ómnibus é estofado e o velhinho é de suma-páu...

¿Como sabe a Câmara qual dos sistemas lhe convém se ainda não fez o seu relatório sobre a montagem dum e doutro serviço?

¿Porque não pediu ainda cotações de carros eléctricos fechados, como os usados em Lisboa, que são também muito cómodos, arejados e luxuosos?

Os serviços que estão montados em Lisboa podem chamar-se modelares, tanto em material fixo e circulante como em organização. Não precisamos ir ao estrangeiro aprender nem copiar.

Dizer que as principais cidades do mundo estão pondo o eléctrico de parte nada quere dizer.

Não podemos comparar Londres ou Nova York com Lourenço Marques, mas também não podemos compará-la com Blenfontein.

S. A.

Imigração e desemprego

(Conclusão da pág. 83)

colónia a indivíduos que vêm aqui desempenhar funções que tanto desempregado daqui seria capaz de desempenhar?

Não há.

■ ■ ■

A revolta que sentimos ao verificar casos destes não é contra as autoridades que consentem a entrada desses indivíduos na colónia, pois não nos convencemos de que a sua entrada não se encontre devidamente autorizada e justificada nas capitânias dos portos. A nossa revolta é contra a lei, que tendendo a satisfazer uma aspiração e um desejo da população portuguesa da colónia, e no-tem que dizemos só portuguesa, nem sequer serviu «para inglês ver».

A entrada de imigrantes, embora com algumas dificuldades, vai-se fazendo e a percentagem de

portugueses em casas estrangeiras é cousa de que já ninguém se lembra.

Em Portugal a entrada de estrangeiros está absolutamente fiscalizada e controlada pelo Ministério respectivo e só ali podem permanecer os que vêm desempenhar trabalhos em períodos limitados, e quando não haja quem ali os desempenhe.

Faça-se aqui também uma lei a cuja sombra se não possam praticar os abusos que se verificam, obrigando-se os estrangeiros ao respeito absoluto pelas nossas leis, e se não mais, pelo menos tanto, como o que têm pelas leis dos seus países.

O governo da colónia não pode olhar com calma o constante aumento da legião de desempregados, que tem a justificá-lo o desrespeito da lei quanto à percentagem de empregados nacionais em casas estrangeiras, as portas falsas da lei que permitem a imigração e a inobservância do horário de trabalho. Se se eliminarem duma vez e para sempre estes três *cancros*, a legião dos desempregados diminuirá consideravelmente, e — quem sabe? — talvez venha a extinguir-se.

TEATRO
GIL VICENTE

A mais moderna, a mais luxuosa, a mais confortável casa de espectáculos — das colónias portuguesas —

O teatro preferido pela população da cidade, devido aos seus magníficos programas e inexcelável acústica da sua sala.

O "Gil Vicente" é o único Teatro de Lourenço Marques que é obra duma Empresa genuinamente portuguesa

G. SANTOS
(G A R A G E)

End. teleg. — Paull

Caixa Postal, 889

Avenida da República, 63

~~~~~ Lourenço Marques ~~~~~

Representante dos dois melhores automóveis: *Hupmobile* — de linhas correctíssimas e inconfundíveis condições aerodinâmicas — e *Willys* — o mais económico.

Reparações Gerais

# A navegação nacional

## e a colónia de

# M o ç a m b i q u e

Por MANUEL GUERREIRO BEATRIZ



MANUEL GUERREIRO BEATRIZ

EM de longe a insuficiência da navegação portuguesa para as terras de Aquém-Már; já desde quando as naus das descobertas e conquistas eram ao mesmo tempo navios de guerra e de comércio. Manuel Severim de Faria, no seu livro *Dos remédios para a falta de gente*, dizia, em 1655, «que de dois mil soldados que vão ordinariamente para a Índia, em três naus cada ano, morre grande parte dêles na viagem, pois o pobre soldado que adoece não tem cama, nem limpeza, nem regalo, nem consolação alguma». Sobre as provisões das naus lê-se na *Arte de furtar*: «Provêm-se de chacinhas podres, bacalhau corrupto, biscoito mascavado, vinho azêdo, azeite borra,—porque acham tudo isto assim mais barato na compra e sai-lhes mais caro no efeito, porque adolecem todos os passageiros, morre a metade, malogra-se a viagem, perde-se tudo, porque foram providas com unhas de fome, e, por pouparem o que se junta, fizeram com que o barato custasse caro a todos».

Hoje os velhos navios portugueses que ligam a metrópole às colónias não correspondem, a pesar de todas as boas vontades, às necessidades de expansão da actual vida portuguesa. Algumas das teses apresentadas ao Congresso do Intercâmbio Comercial, realizado no Pôrto de 15 a 18 de Setembro de 1934, deixaram antever o estado precário dessa navegação. No dizer do comandante Sales Henriques, presidente do Conselho de Tarifas e antigo encarregado do governo de Angola, «dentro de cinco a seis anos a nossa frota mercante estará reduzida apenas a um montão de sucata», se não fôr reorganizada e dotada com unidades novas. Não estão as duas únicas companhias nacionais, que mantêm carreiras regulares para esta colónia, em situação financeira que permita essa reorganização sem auxílio do Estado, e por isso êste terá de intervir subsidiando ou financiando de qualquer modo, largamente, cada uma delas ou a que resultar da sua fusão.

Sem marinha mercante eficiente, sob o pavilhão português, nunca poderemos realizar a união e a grandeza espiritual e económica do Império. A abolição do diferencial de bandeira, em relação aos navios ingleses, até 1 de Julho de 1939, quanto às colónias, torna premente a necessidade de proteger directa ou indirectamente a navegação nacional.

Mas essa protecção deve fazer-se sem provocar agravamento de fretes e passagens, antes procurando a sua redução e fazendo desaparecer actuais anomalias. Em troca de abastecimentos diversos nos seus portos o Governo da África do Sul subsidia com 750:000 libras esterlinas a navegação italiana, que mantêm carreiras rápidas entre aqueles portos e a Itália, com dois luxuosos e grandes navios, apesar da propaganda contrária dos imperialistas ingleses. Não sabemos qual o subsidio concedido actualmen-

te pelo governo metropolitano às companhias portuguesas de navegação para as nossas colónias, e apenas podemos verificar no orçamento de Moçambique para 1934-35 a de 1:404 contos à C. N. N. pelo serviço costeiro. Contra êsse serviço costeiro e contra o serviço entre a colónia e a metrópole depõe o facto de serem bastas vezes preferidos, pelos portugueses, os vapores estrangeiros, não obstante as protecções, privilégios e afeições nacionais. Em qualquer das companhias—Colonial ou Nacional de Navegação—o preço de uma passagem de 3.ª classe de Lourenço Marques para Lisboa é de 3.030\$.

A passagem até Londres, na mesma classe, é de 29 libras na D. O A. Linie, e por 30 libras vai-se do Cabo à Inglaterra todos os anos, em excursões pelo Natal, com passagem de ida e volta, nos paquetes da Union Castle. Aqui mesmo na colónia a passagem de 3.ª classe custa, para a Beira, 3 libras em vapor estrangeiro e 358\$00 em vapor português. Isto sem entrar em conta com a diferença nas próprias classes. E nos fretes há então perfeitos paradoxos. Os fretes de Lourenço Marques para os portos do norte da colónia e às vezes até mesmo para a Beira são mais caros do que para Lisboa. Uma tonelada de açúcar, que paga 224\$ de frete para o Ibo, paga para Lisboa 168\$. O *Anuário Estatístico da Colónia de Moçambique*, referente a 1933, de onde tiramos êstes números, fornece a êste respeito dados interessantes. Constata-se que a navegação portuguesa, de longo curso, é de uma flagrante inferioridade nos portos da colónia, principalmente nos do norte. Ao passo que no pôrto de Lourenço Marques entraram, em 1933, 374 vapores ingleses e 50 holandeses, entraram só 49 portugueses; no de Moçambique, contra 40 ingleses, 24 alemães e 20 holandeses, apenas entraram 16 portugueses; no de Ibo 2 ingleses, 1 holandês e nenhum português; no de Pôrto Amélia 24 alemães, 8 holandeses, 3 italianos e nenhum português; em Mocimboa da Praia 9 holandeses e nenhum português; no da Beira 268 ingleses, 34 holandeses, 28 alemães e 24 portugueses. Além dêstes entraram nalguns dos portos mencionados vapores de outras nacionalidades: americanos, japoneses, etc.

Quanto à navegação de cabotagem é para notar que durante o mesmo ano entraram em Quionga dois navios alemães, um holandês e nenhum português. Compreende-se a inferioridade numérica das entradas da nossa navegação de longo curso, pois só temos duas companhias fazendo carreiras mensais da metrópole contra 21 companhias estrangeiras fazendo carreiras mensais dos portos da Europa, 7 dos portos da América e do Canadá e 7 do Japão e do Extremo Oriente. E de cabotagem, já quatro companhias estrangeiras que a praticam temos a opor três portuguesas.

Se em número estamos em situação desfavorável, muito mais o estamos na qualidade, tonelagem e acomodações especiais dêsses navios. As frutas e o gado com que podemos abastecer a metrópole e o estrangeiro carecem de encontrar nos nossos navios largas instalações frigoríficas, enquanto se não puderem construir navios especiais que a exportação desta colónia e a de Angola, principalmente gado, já reclamam. O peixe e as frutas frescas da metrópole encontrariam também aqui maior mercado se pudessem ser vendidas por preços mais razoáveis e em melhor estado, o que principalmente depende dessas instalações frigoríficas apropriadas a bordo dos navios portugueses. Nenhum dos actuais navios tem essas instalações. Os seus

frigoríficos pouco mais comportam do que os géneros frescos indispensáveis à alimentação durante as viagens, a não ser o «Niassa» e o «Angola» com algumas câmaras sobressalentes. Para se avaliar da urgente necessidade que há em resolver esta falta basta dizer que tendo o primeiro daqueles vapores levado para a metrópole a primeira remessa-experiência de carne congelada, em quartos, o «Angola» só pôde agora carregar 10 toneladas das quarenta que da metrópole foram pedidas. Quando se poderão lá colocar, utilizando apenas vapores portugueses, as restantes noventa e quatro toneladas da venda fechada? E o prejuízo que advém de apenas serem enviadas vinte toneladas das quarenta pedidas? A escassez de carne na metrópole podia ser debelada com facilidade se houvesse as necessárias facilidades de transporte, dando-se ao mesmo tempo incremento às indústrias pecuárias.

Quanto à fruta, já em fins de 1933 os citricultores de Lourenço Marques fizeram uma exposição aos poderes públicos, mostrando a dependência em que estavam das companhias de navegação estrangeiras para a exportação das suas frutas para a Europa. Em virtude do acôrdo de Ottawa, e de contratos especiais com o Governo da União Sul-Africana, não só obtinham praça nesses navios apenas quando ela não era precisa para a fruta estrangeira como pagavam frete e direitos superiores em Inglaterra, mercado principal dessas frutas.

E, se lançarmos uma vista de olhos pelas importações e exportações de Portugal e da colónia durante 1933, veremos que largo horizonte de possibilidades oferece a terra portuguesa, ou é nela preciso desenvolver, para que não seja tão desconfortante a nossa dependência económica. Da *Estatística Comercial*, de 1933, vê-se que, durante esse ano, a metrópole importou 1:499 toneladas de lã e nem um quilograma das colónias portuguesas; 1:417 toneladas de óleos e gorduras animais, não especificadas, e apenas quatro quilogramas de Angola; 4:000 toneladas de peles e só 1:000 toneladas das colónias; 193 toneladas de tripas e nem um quilograma das colónias; 559 toneladas de fibra de abacá e nem um quilograma das colónias; 21:661 toneladas de algodão e só 2:350 toneladas das colónias; 1:391 toneladas de caíro e nem um quilograma das colónias; 213 toneladas de cânhamo e nem um quilograma das colónias; 47 toneladas de carvão vegetal e apenas 300 quilogramas das colónias; 379 toneladas de casca tanantes e só uma tonelada das colónias; 2:960 toneladas de juta e nem um quilograma das colónias; 424 toneladas de linho e nem um quilograma das colónias; 13:000 toneladas e 13:000 metros cúbicos de madeira, além de 5 milhões de aduelas, etc., e só 90 metros cúbicos das colónias; 2:691 toneladas de tabaco e só 447 das colónias; 33:000 toneladas de arroz e só 3:000 toneladas das colónias; 11:000 toneladas de batatas e nem um quilograma das colónias; 7:000 toneladas de farinha de trigo e nem um quilograma das colónias; 18:000 toneladas de trigo e só 8:000 toneladas das colónias; 627 toneladas de banha, unto e toucinho de porco, e só 37 quilogramas das colónias; 147 toneladas de carne e só 335 quilogramas das colónias; 220 toneladas de chá e só 12 toneladas das colónias; 22 toneladas de leite e só 42 quilogramas das colónias; 335 toneladas de manteiga e apenas um quilograma das colónias; 820 toneladas de óleo de côco e amendoim e nem um quilograma das colónias; 248 toneladas de queijo e nem um quilograma das colónias; e já não falamos noutras matérias primas que a metrópole importa e que as colónias podiam fornecer.

Durante o mesmo ano importou a colónia de Moçambique, do estrangeiro, 7:252 toneladas de arroz; 397:000 litros de bebidas alcoólicas, vinhos e cervejas; 5:726 toneladas de farinha de trigo; 249 toneladas de manteiga; 4:329 toneladas de tecidos; e só da África do Sul 1:632

toneladas de batatas, 625 toneladas de cebolas, 374 toneladas de mexoeira e milho, 510 toneladas de frutas frescas, 246 toneladas de hortaliças e legumes, 82:000 dúzias de ovos e 398 toneladas de produtos cerâmicos.

Não devemos aspirar a produzir em território nacional absolutamente tudo aquilo de que carecemos, pois é justo que os países aos quais vendemos o excesso de algumas das nossas produções também coloquem em nosso território os seus excedentes. Mas devíamos tender pelo menos para o equilíbrio de valores na balança comercial de importação e exportação e desse equilíbrio estamos bem longe.

Para uma exportação metropolitana no valor de 1.052.726 contos, em 1933, tivemos uma importação no valor de 2.532.745 contos. Se deduzirmos 377.094 contos de ouro e prata em barra e em moeda, importados, o *deficit* da balança comercial foi de 1.102.894 contos, o que equivale a constatar a triste realidade de exportarmos menos de metade do que importamos. E o mal vem de longe, dos anos anteriores. E, nestá colónia, a má importação para consumo durante 1933, no valor de 328.889 contos, correspondeu uma exportação nacional e nacionalizada de 198.095 contos, ou um *deficit* também, na balança comercial, de 130.794 contos, o que equivale a dizer que a exportação foi pouco além de metade da importação, *deficit* que igualmente vem de anos anteriores.

As deficiências da ligação entre a metrópole e as colónias, e destas entre si, contribuem mais do que quaisquer outras causas para esta desorganização do respectivo intercâmbio comercial e para a falta de desenvolvimento, agrícola principalmente, da metrópole e colónias.

E referimo-nos apenas às ligações marítimas, embora neste século de velocidades não possamos deixar de lado as aéreas. E mesmo nas marítimas não devemos deixar de parte a sua importância sob o ponto de vista de turismo e propaganda nacional. A facilidade de excursões da metrópole às colónias e *vice versa*, principalmente da mocidade escolar, muito contribuiria para o seu desenvolvimento e aumento de relações.

A própria ponte sobre o Zambeze, cuja inauguração deve ter lugar em Abril ou Maio deste ano, irá promover o desenvolvimento das regiões do lado Niassa, de parte do nosso território, e acarretará a necessidade de navegação nesse lago, que poderá vir a ser também muito visitado por turistas.

Não são palavras de derrotismo, de falta de fé nos destinos da raça as que aí ficam. E' um brado de alerta, clamando para o despertar de energias latentes, fazendo apêlo aos que directa ou indirectamente podem contribuir para que tenham vida, se transformem em realidades, as aspirações de todos os portugueses, de todas as côres e de todos os credos, que trabalham e vivem nas colónias: o seu engrandecimento e o bem-estar das suas populações para a grandeza e eternidade de Portugal.

MANUEL GUERREIRO BEATRIZ

## "Revista Portuguesa de Comunicações"

Tendo a direcção desta Revista constatado que os muitos afazeres do Sr. António Martins Ramos manifestamente o impossibilitavam de poder dar a esta publicação a cooperação que a mesma exige, deliberou, a partir desta data, dispensar o mesmo Sr. de toda e qualquer intervenção na vida da *Revista Portuguesa de Comunicações*, à qual durante algum tempo prestara o seu desinteressado concurso.

**Q**UANDO há uns anos estávamos de visita no Cabo da Boa Esperança, fomos despertados numa bela manhã de domingo pelo toque dos sinos da catedral citadina, executando trechos de óperas clássicas e de músicas populares inglesas e holandesas. Recordou-nos que também em Lisboa de outros tempos, na nossa mocidade, havia algumas igrejas cujos sinos executavam trechos de óperas clássicas e de músicas populares portuguesas aos domingos de manhã cedo.

Já em Johannesburgo, a capital comercial da União Sul-Africana, e em Dushanbe o notáramos.

Alguém nos explicou que entre estas três importantes cidades existia de há muito tempo a vitalidade desta e doutras cousas e que víssemos bem que, como nos sinos, a veríamos nas orquestras sinfónicas municipais, nos monumentais órgãos instalados nos Towa Hall e até nas emissoras de radiodifusão. E assim era.

A população habituou-se por educação à música e aos domingos não deixa lugar vago nos salões municipais, onde se exibem as suas magníficas orquestras sinfónicas, cujos programas são radio-dispersados, de modo que até os aldeãos de todos os vilórios distantes podem gozar comodamente em suas casas o prazer de ouvir boa música. Em poucos anos o número de licenças para receptores elevou-se a mais de 100.000, que, para uma população civilizada, não indígena, dá uma percentagem de 6,6%. Na Inglaterra é de cerca de 8%.

Como as licenças custam, em média, meia libra, a receita bruta monta a 50.000 libras — perto de 5.600 contos por ano! Como consequência imediata do facto resultou a melhoria das emissoras e dos seus programas.

Acabou a disputa citadina da radiodifusão porque o governo chamou a si o monopólio para transferi-lo para uma empresa que o explora comercialmente, sob o comando governamental. A dos sinos, a das magníficas orquestras sinfónicas e a dos magníficos concertos nos órgãos monumentais dessas cidades, essa continua e dela tira o melhor partido a radiodifusão, aproveitando-lhe o melhor dos seus belos programas.

Ora como não há ainda, que saibamos felizmente, cortinas interceptantes das ondas hertzianas, por maiores e mais grandiosas que sejam, que detenham a radiodifusão nas fronteiras territoriais, as emissoras do país vizinho podem ser ouvidas em toda a colónia de Moçambique, como já eram as emissoras da Europa, das Américas, da Austrália e da Ásia Oriental.

Pouco a pouco foi crescendo o número dos possuidores de receptores, depois que em Moçambique se promulgou a lei provincial que permitiu o uso público de receptores, mediante uma taxa anual de 100\$00. Os direitos de importação eram de 20 % do estrangeiro e 10 % de Portugal.

Elevados os direitos aduaneiros ao dobro, pode

dizer-se que só eles terão limitado o número de receptores, porque o custo destes não é muito elevado.

Ainda assim supõe-se que em toda a colónia existam 1.000 possuidores de receptores, cerca de 2,85 % da população não indígena.

Em Portugal deram-se paralelamente as mesmas circunstâncias e quando, lá mais do que aqui, o número de rádio-ouvintes se tornou grande não faltou quem aventasse a ideia da instalação de estações emissoras que lhes levariam a casa o prazer da música e que muito e muito principalmente seriam um excelente meio de educação artística e de propaganda da civilização lusitana.

Não ficou a ideia no ar. Ela assentou arraiais dominadores no espírito dos governantes, que muito sensatamente mandaram erigir a Emissora Nacional Regional — onda média — e a Colonial de onda curta.

Emprêsa que demanda o empate de avultado capital para produzir resultados visíveis, pôde Portugal empreendê-la porque tem capital, mas não podem as colónias, e daí não existir nelas a radiodifusão oficial ou oficializada, excepção feita a Macau.

Mas não esqueçamos as enormes distâncias que separam Portugal das suas colónias, estando a mais de 7.000 quilómetros aquelas onde é maior a concentração de portugueses.

Não esqueçamos ainda que se o uso de onda curta, para a emissão destinada às colónias, é o meio económico de realizar as emissões, por outro lado são muito caros os receptores que possam receber de tão grandes distâncias, sendo

mesmo de preços ao alcance de muito poucas pessoas, quando interessa que estejam ao alcance de todos — pobres e ricos.

Em Moçambique manifestou-se a iniciativa particular. Em 1933 constituiu-se uma agremiação, denominada Grémio dos Radiófilos, formada de amadores ouvintes e emissores de telefonia sem fios, recentemente filiada na Rede dos Emissores Portugueses, com sede em Lisboa.

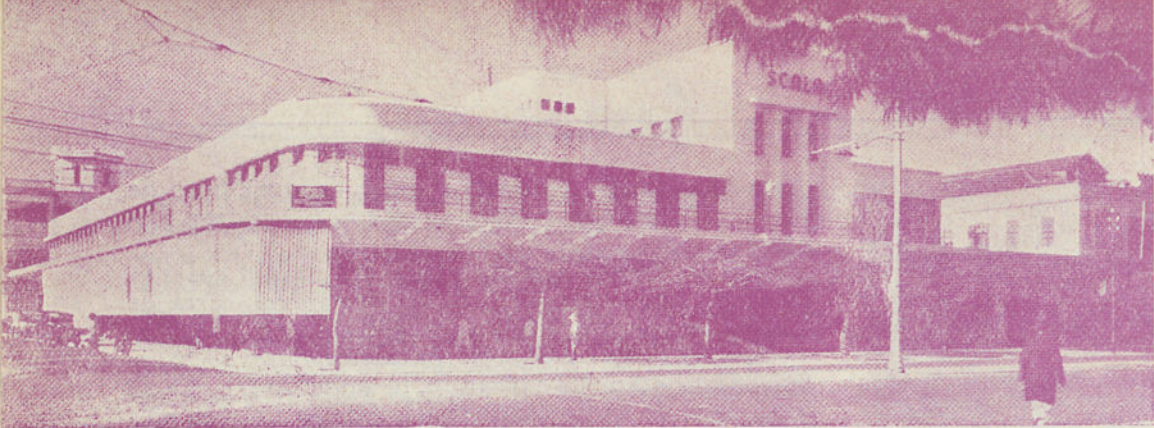
O Grémio, com um emissor de pequena potência (30 watts), tem feito a radiodifusão regular de programas três vezes por semana e ocasionalmente emissões extraordinárias comemorando datas históricas. Com um número diminuto de associados procura melhorar as condições de funcionamento do seu emissor, conhecido por CRTAA, lutando denodadamente contra mil e uma contrariedades, das quais a mais importante é precisamente a falta de apoio dos próprios rádio-ouvintes. Dos 1.000 possuidores de receptores existentes na colónia apenas 200 — ou pouco mais — dão o seu concurso à associação.

Nas outras colónias não há ainda, que conste, radiodifusão, mesmo de iniciativa particular, mas há com certeza muitos rádio-ouvintes.

(Continua na pág. 95)

## Radiodifusão e colónias

Por DOMINGOS BARRETO



O Teatro Scala, o que melhor processo de ventilação possui em todo o território português

# LOURENÇO MARQUES MODERNO Esforço dos Pioneiros



Instalações da Casa Guerreiro & Castro, Sucessores

O Teatro Gil Vicente, o mais elegante, o mais movimentado, o melhor situado, visto à noite



Banco Nacional Ultramarino

O novo edifício do Standard Bank

A Escola "Maneiro", a melhor cidade

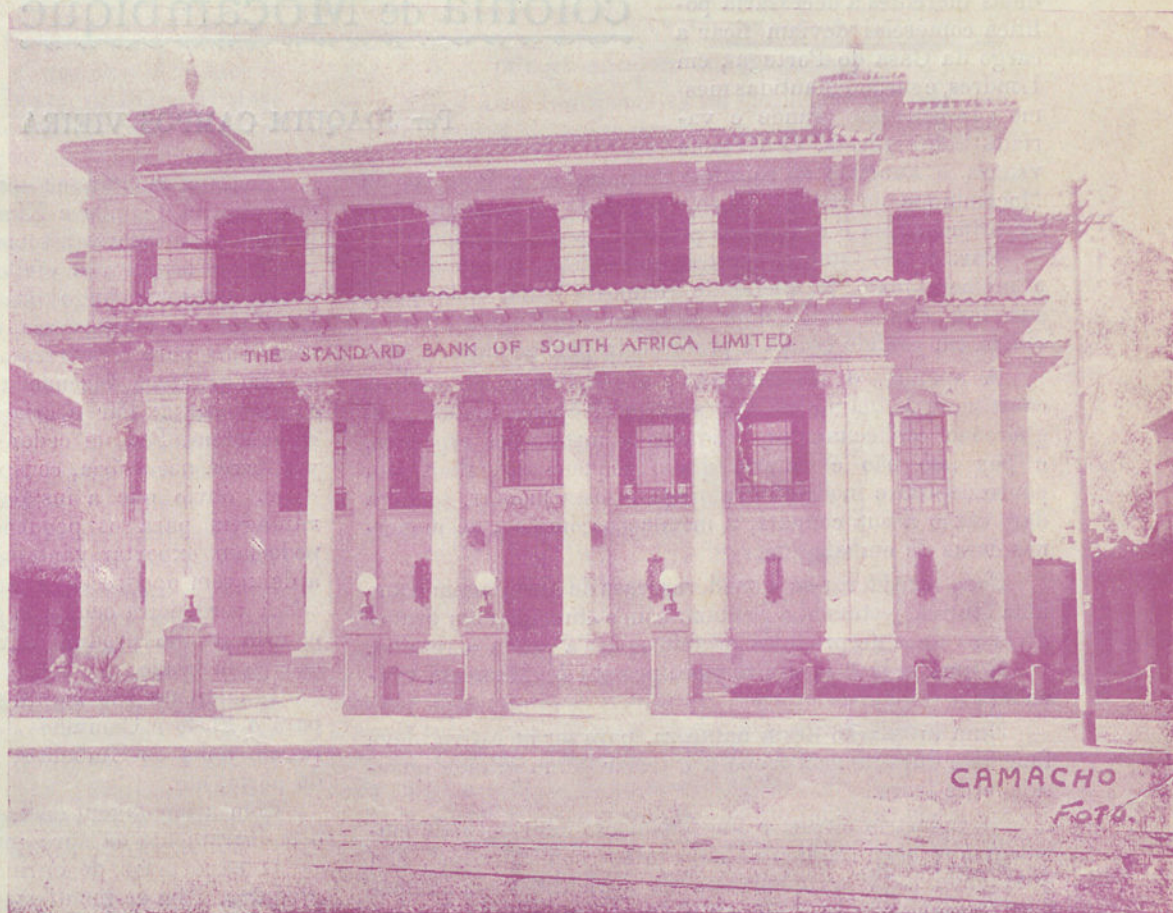


CAMACHO  
Foto.



O novo edifício do Standard Bank

aneiro»,  
dade



**C**M virtude da Conferência de Ottawa, realizada em Julho de 1932, as laranjas entradas no Reino Unido, que não sejam provenientes do Império Britânico, estão sujeitas a uma tarifa de 3/6 por cwt. (112 lbs.), de 1 de Abril a 30 de Novembro, e os Pomelos *grape fruit* da mesma proveniência estão sujeitos à tarifa de 5/- por cwt. (112 lbs.) durante todo o ano.

As laranjas são taxadas com 10% *ad valorem* durante o período em que as tarifas de Ottawa não estão em vigor.

Estas tarifas são aplicáveis por um período provisório de cinco anos. Como a época em que elas estão em vigor é exactamente a da nossa exportação para Inglaterra, é da máxima urgência para a Colónia tomar as medidas necessárias para melhorar a qualidade média das suas frutas citrinas, colocá-las no mercado a preços reduzidos e criar um sistema de exportação sólido e uniforme, que inclua o reclame em grande escala.

Devíamos fazer todos os possíveis para conquistar uma boa situação nos mercados do Reino Unido, de maneira a poder enfrentar a concorrência futura sem desvantagem para os agricultores.

Devido à inesperada e forte concorrência que surgiu recentemente nos mercados de além mar, torna-se urgente adaptarmos um programa comercial e de reclame que salvguarde de futuro os interesses dos agricultores da Colónia.

O reclame aos pomelos de Moçambique é essencial para aumentar o consumo e criar a procura do *Mozambique Grape fruit* de preferência ao do Brasil, da Califórnia, da África do Sul, etc.

A propaganda e outras medidas inerentes à necessária política comercial deviam ficar a cargo da Casa de Portugal, em Londres, e seriam mantidas mesmo que houvesse grande e variada concorrência. O reclame visaria o aumento do consumo de pomelos e laranjas de Moçambique no Reino Unido, induzindo o consumidor a experimentá-las e a dar-lhes preferência gradualmente.

Para isto é também mester, como disse, continuar com o melhoramento da qualidade média da fruta, visto que a sua boa qualidade é uma condição fundamental para a venda em grande escala e preferência pelo produto.

A apanha, o sazonalamento e a embalagem de citrinas constituem actualmente um serviço de especialidade, requerendo conhecimentos, cuidados e instalações especiais, e por isso não é natural que o pequeno agricultor, com pouco capital e modesta exploração, possa montar, só para dar vazão à sua colheita, a instalação completa de modernas casas de embalagem.

Pode considerar-se a moderna casa de embalagem como uma fábrica destinada a produzir com o «material em bruto» diversos tipos de produtos prontos para a venda a retalho.

É uma indústria que requiere pessoal devidamente treinado.

Uma instalação desta natureza, para ser lucrativa, deve funcionar durante toda a época e tratar duma grande quantidade de fruta.

Na indústria citrina o funcionamento dum posto de embalagem é essencialmente baseado no cooperativismo. Em área onde haja agrupamentos de agricultores de citrinas devia haver uma casa de embalagem para tratar e embalar a sua produção.

O sistema de cooperativa é o melhor para tratar das numerosas pequenas colheitas desses agricultores.

É provável que muitos agricultores duvidem da viabilidade do sistema da casa de embalagem em cooperativa, nos casos em que os pomares estão muito afastados entre si, pela conseqüente necessidade de transportar a fruta a grandes distâncias e muitas vezes por más estradas.

Indubitavelmente que o transporte da fruta nas caixas da apanha, abanando-a e atirando-a dum lado para o outro pode causar maior dano do que transportada depois de embrulhada e firmemente empacotada nas caixas de exportação.

Todavia tem havido casos de se transportar fruta do pomar a uma estação a 25 quilómetros de distância e daqui por caminho de ferro até à casa de embalagem, afastada 25 quilómetros, e essa fruta suportar a viagem marítima tão bem como a fruta colhida nas proximidades da casa de embalagem.

Contudo não há dúvida de que quanto maior fôr a distância e pior a estrada mais danificada será a fruta, por mais cuidadoso que seja o seu manuseamento.

Por outro lado as vantagens obtidas pela utilização das casas de embalagem, centralmente situadas, compensam bem quaisquer inconvenientes derivados do transporte da fruta em más condições.

Além disso há a possibilidade de as estradas serem consertadas e melhoradas, o que, dum modo geral, todos beneficiaria.

Quanto ao distrito de Lourenço Marques, é meu parecer que seria da máxima utilidade, para os vários pequenos agricultores com plantações de citrinas, formar-se uma cooperativa que instalasse, em certos pontos convenientes, casas de embalagem e exportação, dirigidas e administradas por pessoal competente.

Podiam montar-se: — uma na região de Umbeluzi e outra entre Moamba e Xinavane. Mas, como não será fácil para os citricultores associados cooperativamente organizarem-se e levarem a efeito duma maneira completa obra desta natureza, julgo que a Administração dos Portos e Caminhos de Ferro devia, em seu próprio interesse e para contribuir para o progresso da Colónia, prestar-lhes todo o auxílio possível, fazendo tudo o que estivesse ao seu alcance para axiliar a criação e montagem destas casas de embalagem. Podiam ceder os terrenos precisos, assentar a via férrea necessária, construir as casas, etc.

E' óbvio que a instalação destas casas seria da maior vantagem para os pequenos citricultores do distrito, que poderiam exportar vantajosamente a sua fruta em vez de a deixarem apodrecer, como às vezes sucede.

A verdadeira ocupação do citricultor deve ser a cultura e colheita do produto e não a sua embalagem e colocação no mercado.

Igualmente são manifestas as vantagens que adviriam para o Porto e Caminhos de Ferro pelo aumento de receitas na linha do Umbeluzi, maior movimento no frigorífico do porto, etc.

Com a montagem destas casas facilmente se conseguiria o melhoramento da apresentação da fruta.

O exportador de citrinas é em Moçambique o próprio produtor. Tem-se manifestado grande desenvolvimento, pois

(Continua na pág. seguinte)

## Exportação de citrinas

## da colónia de Moçambique

Por JOAQUIM CAMPOS VIEIRA



E' possível que a diminuição dos direitos aduaneiros que incidem na importação de receptores, em Moçambique, de 40 % do estrangeiro e 20 % de Portugal para 20 e 10 %, como anteriormente a 1933, contribua para elevar o número dos rádio-ouvintes e possivelmente o número dos sócios do Grémio dos Radiófilos.

A redução de direitos interessa também aos próprios serviços de radiodifusão de Portugal, porque os ouvintes da Emissora Nacional serão os mesmos das emissoras de cada colónia e dos países limítrofes, como das estrangeiras, sabido, como é, que um receptor pode, em regra, receber de qualquer parte.

Estabelecida, com a criação da Emissora Nacional, uma contribuição aos rádio-ouvintes das colónias, que pode ir até 50 % das taxas que pagam para o uso de receptores, é natural investigar a quanto pode montar esta contribuição e se ela não irá dar resultado contraproducentes.

Se supuséssemos que existem em todas as nossas colónias 200.000 portugueses susceptíveis de possuir receptores e se a este número applicássemos a percentagem de Moçambique, 2,85 %; e se admitíssemos que a taxa média anual, por receptor, fôsse de 100\$00, haveria 5.700 contribuintes que pagariam 570 contos, dos quais 285 seriam para a Emissora Nacional e 285 para as colónias, contribuindo Moçambique provavelmente com 50 dos 100 contos que cobrasse dessa taxa.

Note-se que a maior parte desses 5.700 contribuintes não ouvirá a Emissora Nacional, porque não terá, por não poder ter, os receptores bons que tal permitem, que são muito caros, mas terá de contribuir como se pudesse ouvi-la, o que é contraproducente.

Se a contribuição global ficasse nas colónias para custear a montagem de pequenas emissoras regionais ou se a Emissora Nacional instituisse estas emissoras com aquela contribuição, já o resultado seria outro, por isso que as pequenas emissoras poderiam fazer a retransmissão dos programas da Emissora Nacional, que chegariam, com certeza, a todos os receptores, dos pobres e dos ricos, com os resultados desejados, facultando meios de em cada colónia se utilizarem essas emissoras para fins semelhantes, de interesse mais local.

é Mesmo quando essa contribuição revertsse inteira às colónias e a exploração da Emissora Nacional não contasse com ela, não seriam bem empregados 285 contos metropolitanos na propaganda da nossa raça e da nossa civilização?

A Inglaterra com a sua potente emissora de Daventry e a França com a sua Rádio-Colonial muitíssimo mais potentes que a Emissora Nacional, para citar só as mais importantes emissoras estrangeiras de propaganda nacional própria fazem emissões destinadas exclusivamente às suas colónias e não cobram taxa alguma dos rádio-ouvintes nelas residentes. Deixam essas taxas livres para cada uma das colónias desenvolver a radiodifusão local, que congrega a freqüente retransmissão dos programas metropolitanos, assim mais eficientemente levados aos recantos de cada colónia.

As emissoras regionais têm esta missão. Nestas condições somos levados a pensar no pequeno futuro da radiodifusão portuguesa e das colónias,

vendo de um lado como os elevados direitos aduaneiros sobre a importação de receptores restringirão o crescimento do número de rádio-ouvintes e de outro como a taxa contributiva impedirá o desenvolvimento das emissoras regionais coloniais, e como de ambos os lados advirá a limitação, senão a inutilização, do esforço de penetração civilizador e nacionalista, cujos resultados visíveis se têm por objectivo como função principal da Emissora Nacional.

Não esqueçamos que o custo de um receptor para ouvir uma emissora regional não irá além de algumas centenas de escudos e que o custo de um receptor capaz de ouvir a Emissora Nacional, directamente e sem intervenção duma retransmissão, se eleva a alguns milhares de escudos,

Reduzir a ponto razoável os direitos sobre a importação de receptores, deixar às colónias o produto integral da taxa dos receptores e instituir a obrigação da montagem de emissoras regionais nas colónias com esse produto parece-nos serem as condições essenciais de que depende directamente o futuro e o progresso da radiodifusão em Portugal e nas colónias.

Doutro modo — direitos elevados, contribuição pesada, receptores bons inacessíveis, — não é de esperar que haja muito quem possa deleitar-se com os programas da Emissora Nacional, que será cousa só para os ricos, e nós perderemos as esperanças de ouvir os sinos das igrejas portuguesas, os concertos de música portuguesa e as vozes de portugueses ilustres que mantenham com os seus discursos instrutivos o contacto intelectual e o nível da mentalidade portuguesa, metropolitana e colonial.

DOMINGOS BARRETO  
Inspector dos Correios do Oriente

#### (Continuação da pág. 94)

em 1926 a área com pomares na Colónia pouco mais era de 200 hectares, ao passo que presentemente ela ultrapassa 2000 hectares.

Vejamos os números:

Exportação em 1930 — 18 465 caixas

» » 1931 — 45.665 »

» » 1932 — 46.554 »

» » 1933 — 49.319 »

» » 1934 — 51.501 »

ou sejam, respectivamente, em toneladas:

1.042,50

2.576,75

2.626,75

2.782,50

2.851,75

Isto representa o aumento de:

Em 1931 — 27.200 caixas

» 1932 — 889 »

» 1933 — 2.765 »

» 1934 — 2 182 »

A sobretaxa a pagar em Inglaterra está agravando a situação aflitiva dos citricultores. A única forma de evitar a ruína certa dum dos mais prometedores ramos da agricultura da Colónia é procurar reduzir ao mínimo o custo de cada caixa a colocar no mercado inglês.

O govêrno pode, a exemplo do que faz para o açúcar, algodão e outros produtos, estabelecer prémios de exportação e também procurar estabelecer uma base definitiva para os produtores poderem exportar o seu produto sem prejuízo.

JOAQUIM CAMPOS VIEIRA



Fornecedores gerais  
para toda a colónia

Casa  
**Allen Wack**

Comércio geral por  
atacado e retalho

Ferragens e materiais de construção — Todos os utensílios domésticos — Aparelhos de rádio — Geleiras eléctricas — Peças e acessórios para automóveis de diversas marcas — Alfaias agrícolas, Motores fixos e para embarcações — Mercadoria quinquilharias etc. etc.

SECÇÃO DE NAVEGAÇÃO E EXPEDIÇÕES



SERVIÇO DE REBOCADOR E BATELÕES

**Allen Wack & Shepherd L.<sup>da</sup>**

Caixa Postal, n.º 2

LOURENÇO MARQUES

**INTERNACIONAL  
GARAGE**

**AVENIDA DA REPÚBLICA, 70**

Caixa Postal 629

TELEFONE 63

End. Teleg. Nacional

**LOURENÇO MARQUES**

Capacidade para recolha de 120 carros — Grande Oficina de Reparações, Casquinheiros e Pintura e Soldagem

*Representante e distribuidor na Província de  
Moçambique dos  
AUTOMOVEIS « GRAHAM PAIGE »*

Aparelhos de Raios X para observação dos motores. Possantes macacos hidráulicos que levanta qualquer carro a 2 metros de altura com bomba de 300 litros de pressão para lavar e lubrificar

# A D O R

## NOVELA AFRICANISTA

Por TEÓFILO RODRIGUES

ao meu sobrinho

Quito :



Hoje és pequenino, pois que ainda nem sequer tens dois anos de idade. Por isso não comprehendes, nem comprehenderás tão cedo, o significado intrínseco desta novela, dêste extracto de vida real. Lê-a daqui a vinte anos, quando chegares à idade que eu hoje tenho. E, se tiveres o cérebro formado ou em vias disso, conhecerás os motivos por que a escrevi e atingirás o seu alcance. Mas, se mesmo assim, ou por estar mal descrita, não ficares fazendo uma ideia do que seja a dor, interroga alguém que viveu perto dela, alguém que, certamente, se fôr vivo, com ela continuará casado ao completares essa idade.

Sabes quem é êsse alguém? É teu pai!



Muito longe, quasi a tocar o mar, no seu declivio suave, o céu, naquela tarde morna, tinha a côr de uma casca de laranja incendiada pelos flamantes raios do sol africano, que se deixava adivinhar por detrás dêsse precioso véu de setim. Ao centro, muito quietinhas, dum azul-pavão transparente, a fascinar-nos, a encantar-nos, — imensas nuvens dormitavam. No lado oposto, ou seja ao nascente, muito cinzenta, dum cinzento escuro e amedrontador, fazendo lembrar o fumo das granadas em suspensão no vácuo, a abóbada celeste rebojava-se preguiçosamente, enquanto o vento, que se mantivera calado, principiava a zoar. Conjuntamente, o ar tornava-se pesado, abafadiço e quente... Dir-se-ia serem tensas as relações diplomáticas de suas excelências, os elementos...

E assim era, com efeito...

A' medida que o imperial astro procurava o seu flúidico leito, para nele repousar, o vento, às colunas, numa corrida bem ordenada, avançava descendo, descendo sempre sôbre a terra...

Tudo indicava que a revolução da natureza era inevitável. Mais uma dezena de minutos e ela eclodiria...

Pronto. Eram potentes metralhadoras que despediam sua metralha encharcante; gases pesados que sofucavam, saídos talvez das entranhas da terra ou do espaço infinito e triste; poderosos canhões que atroavam os ares com seus estâmpidos estupendos; projecteis piramidais que se desfaziam, iluminando, por um segundo, o globo, ferindo-nos a vista e assustando-nos. O vento, inclemente e destruidor, rugia, rugia constantemente, ameaçadoramente. As árvores gemiam; algumas partiam-se, aos gritos... As plantações eram devastadas: o campo passava a ser um montão de destroços, uma visão desoladora e tétrica, representando o início da fome, a imensidade da miséria. A cidade, às escuras, parecia um cemitério, em que as casas davam a ilusão de túmulos, onde as árvores eram ciprestes... As telhas voavam, aos bandos, como pombas sem azas, como aviões sem motor, numa acrobacia sem igual...

A noite era escura, duma escuridão profunda, arripiante, tão escura como as almas que sofreram muito, como as consciências apoderadas pelos remorsos dos seus crimes nefandos...

E o vento já não rugia, ululava. E os canhões não troavam — enlouqueciam. E os projecteis não iluminavam o espaço — incendiavam-no.

Os paióis da pólvora e das munições rebentavam, uns após outros, — às vezes três e quatro de uma só vez — nos pontos cardiais... O ar, de pesado, passara a ser frio. Os planetas estavam em guerra — o mundo ardia, o céu soluçava... derramava copioso pranto...

Assim se prolongou a situação pela noite adiante, até que se supôs raiar a aurora, a uma leve diminuição das trevas,



Ela, deitada sòzinha, não dormira em toda a noite. O seu corpo, agitado por convulsões nervosas, estava quasi frio — o espírito divorciara-se-lhe, fugira-lhe, deambulava por entre os fragmentos da tempestade, seguindo os movimentos do marido, que trabalhava na luta pela vida, na conquista do misero pão de cada dia!

Bastante lhe pedira que não fôsse, que se deixasse estar com ela, ou, pelo menos, que se não expusesse muito...

— Porquê?

— Porque tenho medo...

— Medo? De quê?

— Não sei... dum perigo vago...



Contemplando a luta tremenda da natureza, via como que a persegui-la uma nuvem que lhe toldava a vista e lanceava o coração.

— Cousas de mulheres, pensou Veridiano, levantando-se. Fôra; o dever chamara-o ao trabalho.



O trabalho principiara às vinte e quatro horas prefixas.

A ponte-cais estava cheia de vagões que, na profundidade das trevas, pareciam urnas funerárias. Totalizavam-se em muitas dezenas, em algumas centenas; era mester tirá-los dali, substituí-los por outros nas competentes linhas, nas respectivas zonas. O combóio rodava, fazendo pequenas paragens aqui e ali, para mudar de rumo, para abandonar uma dezena de vagões, para dar tempo aos capatazes de manobraem.

E a lida continuava a despeito da chuva, dos relâmpagos, dos trovões e do vento tempestuoso e violento...

Os sinais dos capatazes eram anulados pela acção do tempo, que dificultava os exercícios e os tornava muito perigosos.

Eram já quatro horas, portanto o despontar da aurora, e na ponte-cais estava concluído o serviço. Mas um combóio que manobrava ao longo das linhas, desobstruindo-as dos vagões que as pejavam, não podia prescindir do auxílio daquele em que Veridiano ocupava a sua actividade. E para lá foi ele com um vago mau preságio a debilitar-lhe o ânimo.

Nas suas reacções, porém, o espírito acabara por vencer e fazer murchar a planta daninha que tentara lançar raízes.

Todavia, a esposa, em tudo feminina, pensando nêle, mirando, assustada, a luta tremenda da natureza, via como que a persegui-la uma nuvem escura que lhe toldava a vista e lanceava o coração. Fraca e dedicada, prenúncio, e fôra por ele tão envolvida que não conseguiu dormir em toda a

não pudera afastar da mente o péssimo noite e muito menos serenar o espírito.

Ardendo constantemente em cuidados pelo marido que, àquela hora, corria mil perigos e estava sendo fustigado pela chuva ininterrupta, algumas lágrimas lhe corriam pelas faces, indo perder-se nas almofadas alvas de neve. Tentava reagir, apagar o agouro, desfazer a nuvem escura que lhe toldava a vista; e, todavia, os seus esforços perdiam-se num labirinto de pensamentos confusos e maus.

Obcecada, sentiu desejos de levantar-se da cama, de correr à procura do marido, de expor-se à inclemência do temporal, mas trazê-lo para casa, livrando-o assim dum possível trágico desfecho. Mas ele rir-se-ia do seu medo feminino e não obedeceria ao seu apêlo angustioso, certo como estava de que cumpria com o seu dever.

E em baixo, ao longo da linha férrea, Veridiano, ignorando a opressão da sua meiga companheira da vida mudava as agulhas sem descansar, dava ordens sem respirar, esquecido já da visão que lhe turvara o olhar por algum tempo.

Fatigado, esgotado, alagado em suor, batido pelo vento e pela chuva, engegueirado pelos relâmpagos, os tímpanos magoados pelo estrondar dos trovões, continuava o ingrato labor.



Saído da gare, um combóio de passageiros avançava sobre a linha onde Veridiano permanecia. O trepidar da máquina, velado pelo fragor dos elementos beligerantes, avisara-o, como num sonho, — vagamente — da sua aproximação. O mancebo voltou-se, sem talvez ter a precisão do perigo que o rodeava, para o lado de onde provinha o pulsar desse grande coração de ferro, insensível e destruidor.

Lá vinha ele, lentamente, ameaçadoramente.

No seu espírito obscurecido, na sua vontade debilitada pelo excessivo mau tempo, no corpo pesado, enfraquecido, quasi impossibilitado de mover-se, caíra o reposteiro, pesado e espesso, de um abatimento sórdido.

A locomotiva avançava, rodava, prosseguia a sua marcha, negra e espectral, espectral e negra, fascinando-o como a serpente aos indefesos, voláteis, atraído-o como o imã a uma agulha de coser... Veridiano olhava-a atônito, rendido, paralisado, subjugado, inconsciente, sem energia, devido à vigília da noite perdida e à tarefa árdua, quasi inverosímil debaixo da actuação do tempo insuportável, que o desmoralisara. Ei-la a 30 metros, a 20, a 10... Mais alguns segundos e esmaga-o, e tritura-o, e desfá-lo, e redu-lo a um montão disforme de carne e ossos!

Perante a eminência da ameaça, da ameaça de morte, recupera a vitalidade perdida num épice; e, como uma pantera, Veridiano, no último momento, dá um salto. Ficara salvo da morte do corpo; mas outro perigo com que não contava, de que não dera fé, no seu alheamento, o esperava, tendo consigo a morte da alma, a eterna amargura, a incomensurável fatalidade.

Semi-aturdido, ainda se julgando preso de um grande pesadelo, pasmado por ver-se livre do perigo, contemplava as carruagens a cujas janelas assomavam alguns passageiros.

Um combóio de serviços internos, fazendo marcha atrás, rodava sobre a linha para onde Veridiano se havia atirado, e da qual, por um destes



Espectral e negra, fascinando-o como a serpente aos indefesos...

naturalíssimos acasos, se desviara um passo. A máquina retrocedia devagar, monótona, silenciosa, indiferente à desgraça que ia causar, e colhe o infeliz, que, surpreso, dá um grito, um berro formidável, leonino, de louco! — As rodas haviam-lhe esfacelado um braço.

Veridiano ergue-se, corre, corre aos gritos, aos berros, louco de dor, até que, ao fim de algumas centenas de metros, aonde o transporte da dor o levava, caiu, desamparadamente, perto de um vagão, ululando alucinadamente.

Esgotado, esvaído em sangue, quási morto, o braço suspenso apenas por uma fina fita de pele, o corpo sacudido por convulsões, calou-se por fim.

E nem uma lágrima brilhou nos seus olhos ofuscados, quando meia hora depois, deu fé de si. Ergue-se com o amparo de dois companheiros de trabalho, outros dois que, provavelmente, mais dia menos dia seriam imolados em holocausto ao dever, à luta titânica pela vida!

O braço partido, carne convulsionada, contraída, dolorida, a sangrar; os olhos paralisados, secos, espantados, fixando-se num ponto longínquo e impreciso, magoados; a bôca fechada, os lábios sem sangue, roxos, apanhados, às pregas; os queixos a baterem, a treme-rem, Veridiano, na promiscuidade bruxuleante daquela manhã invernal e criminosa, era a estátua da dor, encarnada, erguida no cimo dum montão de des troços a concretizar o sentido máximo da Vida, transformada em calvário!

Transportado ao hospital, aí lhe foi amputado o braço, tendo-lhe sido feita segunda operação, em virtude de, por ocasião da primeira, não ter ficado completamente curado.

Os cuidados da espôsa, os carinhos de que ela própria necessitava para poder com tão terrível golpe, eram para êle um bálsamo vivificante, E' porque o amor, essência da vida, delicado sentimento que mesmo nos irracionais se manifesta em toda a sua extensão admirável nas mais críticas passagens sobre a vida, dera-lhe fôrças, operara o milagre... E pensando no fruto, já estremecido e idolatrado, que nas suas entranhas se desenvolvia, procurava varrer do seu espirito em fogo os negros projectos que pouco antes traçara no sentido de pôr termo à desdita de que, com seu marido, tôra salvo.

Uma tarde Veridiano delirou. A fronte escaldava em febre e o corpo, de quente, parecia ter saído de uma estufa; o coração batia desordenadamente. A princípio os lábios apenas articulavam desconexas palavras. Mas a pouco e pouco outras se reuniam, formando um sentido vago, como quando se não tem a exacta noção das cousas:

—A'gua... Dêem-me água gelada... Dentro de mim uma chama toma proporções gigantescas, destrói-me acabrunha-me, mata-me. Apaguem-na, senão morro.

Que frio, meu Deus... A chuva e o vento quási me impossibilitam de trabalhar... Que é isto? Parece que me maguei... Foi num braço... neste que se não move porque está a dormir... E' curioso ver-se um braço dormir, não é?...

Lá vem o combóio... E' negro, tal qual a côr da desgraça; ameaçador como o e a fome, e tem o aspecto de um transporte de tropas, de um transporte de morte... Que querêê? Já sei!!

E' preciso fugir-lhe; mas não posso: falta-me a vitalidade para o lazer, porque êle me atrai e me subjuga... Ei-lo a 10 metros... Minha mãe!, arranca-me daqui!! Auxilia-me! Dá-me fôrças! Eu morro, mãe!! Salva-me!!! Que fascinação opera em mim... Mas urge fugir-lhe... Um esforço... Não posso... Socorre-me, minha mãe!!!

Até que enfim... Obrigado, mãe!...

Ai!!!

E fez-se um pequeno silencio. O padecente acabava de sentir a mesma dor que sentira quando se levantara, já com o braço terrivelmente mutilado. Desvairado, o magro corpo sacudido por contracções nervosas, prosseguiu:

—O meu braço, ai o meu braço! Minha mãe, ó minha mãe!, abrande o meu sofrimento pelo teu incomparável amor!

Cansado, calou-se. A respiração era otegente, ruidosa como o resfolegar de um motor, irregular, congestionada. E suspirando, aos ais, ais que pareciam vir de um coração dilacerado, continuou sem falar.

Repentinamente, como electrizado:

—Quem me acode! Socorro! Socorro! Socorro!

Num instante serenou. E pausadamente, serenamente:

—Há em mim uma lacuna a preencher, não há? aqui, nesta cama, há ainda lugar para mais um braço. O meu foi passear, embora pareça cómico... Porque não volta? Percebo: perdeu-se—não sabe o caminho... O meu braço não sabe o caminho... Mas como dói!... Minha mãe, compadece-te do teu filho!... Fecha, porém, os teus olhos, porque se vires o estado em que estou morrerás de desgosto. Mas se já estás morta? Perdôa, não estás morta, menti. Tu vives no meu coração, na minha alma...

Para seres bonita hás-de dar-me um beijinho... Poisa os teus doces lábios na minha testa, depois nas faces,



E, feito *Don Juan* embebedava-se no alcool do amor...

# OS PRETOS



O Basar de Xipamanine interessante mostruário da actividade indígena



Um grupo de mulheres indígenas



Os pretos entregando-se à faina de prepararem cobertura para a palhota

**M**UITOS dos portugueses residentes em África têm um certo ressentimento pelos pretos, tratando-os com desdém e sentindo por eles uma pontinha de asco. Os motivos—diz-se—são vários e nós apontamos a sua falta de limpeza, os seus maus instintos, a sua estupidez e o facto de a sua

côr ser negra.

Não se lembram essas pessoas que devemos ao preto muita coisa e que pouco lhe temos feito em confronto com o que merecem e precisam.

Colonizar não é explorar nem martirizar: é tão somente educar, instruir, auxiliar. E tudo isso está por fazer, porque ainda os pretos não têm os instintos civilizados, porque a sua alma é ainda agreste, porque a sua educação, instrução e conhecimentos higiénicos são infra reduzidos.

Os pretos trabalham, muito têm contribuído para o desbravamento das selvas, prestam-nos dia a dia relevantes serviços

que nós não remuneramos como é devido, muito concorrem para o equilíbrio das nossas finanças, já trazendo das minas do Rand uma verba que nos beneficia, já desenvolvendo a sua capacidade dentro da colónia e em diversos ramos da actividade. Portanto, senhores de Portugal e de Moçambique, os pretos devem ser tratados com mais carinho, devem ter mais algumas regalias, mais um pouco de liberdade, porque também são

homens e sentem como nós sentimos, embora não nos transmitam as suas dores, as suas tristezas e as suas alegrias! Colonizar não é explorar, porque a exploração é indigna de homens que se dizem civilizados. Colonizar é civilizar, é expandir o espírito humanitário de que nos dizemos possuídos. Não é um preto que se vos dirige: é um branco que para aqui veio com o firme propósito de civilizar e de concorrer, nas medidas das suas fracas possibilidades, para o engrandecimento e não para o envilecimento da raça portuguesa!

T. R.



Um lland domesticado conduzido por um... selvagem... seu inteligente domador.



Curioso aspecto dum banquete cafre, símbolo de guerra... rapsódia indígena...

# RETOS



mulheres indígenas



Os pretos entregando-se à faina de prepararem cobertura para a palhota

que nós não remuneramos como é devido, muito concorrem para o equilíbrio das nossas finanças, já trazendo das minas do Rand uma verba que nos beneficia, já desenvolvendo a sua capacidade dentro da colónia e em diversos ramos da actividade. Portanto, senhores de Portugal e de Moçambique, os pretos devem ser tratados com mais carinho, devem ter mais algumas regalias, mais um pouco de liberdade, porque também são

homens e sentem como nós sentimos, embora não nos transmitam as suas dores, as suas tristezas e as suas alegrias: Colonizar não é explorar, porque a exploração é indigna de homens que se dizem civilizados. Colonizar é civilizar, é expandir o espírito humanitário de que nos dizemos possuídos. Não é um preto que se vos dirige: é um branco que para aqui veio com o firme propósito de civilizar e de concorrer, nas medidas das suas fracas possibilidades, para o engrandecimento e não para o envilecimento da raça portuguesa!



T. R.

Curioso aspecto dum banquete catre, símbolo de guerra... rapsódia indígena...

em seguida na boca... Assim, assim mesmo. Como são deliciosos os teus beijos, minha mãe, e como eu tinha saudades deles!

Estás diferente. Não me beijas como dantes, não me mordes como quando eu era miúdo, já me não abraças como então, repetidamente, freneticamente. Perdoa-me; és sempre a mesma, sempre meiga, sempre terna para mim. Eu às vezes, na minha ingratidão, é que te não sei dar o valor merecido. Entretanto reconheço que não há beijos como os teus, minha mãe...

Repito-te que tomes cuidado e que me não olhes. O teu Veridiano, que tu dizias lindinho como um anjo, mudou. Não é aquele para que educaste e sustentaste.

Sacrificaste-te por mim, quicá como nenhuma outra mãe se sacrificou pelos seus filhos, e afinal, quando eu despontava para a vida, em plena primavera, fiquei reduzido à expressão mais simples, à mais inútil, à mais desgraçada. Não chores, minha querida mãe. Não chores porque eu também não choro; não tenho lágrimas, os meus olhos estão secos, o sol evaporou a água que tinham... A minha alma está feita em estilhaços, está amarfanhada. O meu coração caiu e partiu-se: não tem válvulas nem artérias, suponho que se eclipsou... Porquê?! Porque os homens assim o querem. Achas pesado? Também eu. E todavia a verdade é esta.

Para que me deste um curso e me iniciaste noutro? Para ser um *vil* ferroviário, perder nesse mau serviço o meu braço que tu preparaste para um fim mais importante, mais brilhante, o braço que eu utilizaria numa obra a cuja realização sempre aspirei? Não mereceu a pena termo-nos esforçado tanto. E agora, se visses o estado do filho que com infinito mimo preparaste para a vida na mira de um futuro risonho! Mas é melhor não me contemples, mãe adorada. Eu não sou o teu filho, para quem só não te foi preciso abrires uma das tuas veias, a fim de eu sorver o precioso sangue que me mataria a fome ou a sede! Presentemente sou um pária, um ser desnecessário, um condenado à fome, um morto que vive sem viver. E' um paradoxo, não é? E' a verdade. Mas diz que é um paradoxo, que é para eu me convencer que a minha alma não morreu antes de mim, antes do meu corpo, antes do meu coração...



Veridiano, após alguns meses de luta, levantou-se do leito. Uma metamorfose se havia operado em todo o seu ser. De vez em quando uma dor aguda no lado sem membro amargamente lhe vinha recordar a perda fatal. Nessas ocasiões ainda mais o seu espírito se ausentava do corpo, de quem estava divorciado desde aquele fatídico dia, o que o levava a pensar no filhinho, no fino bambino que preocupações pesadíssimas lhe dava. Sabia que o não poderia manter com a magra pensão que recebia, com essa pensão que ainda mais o fazia sofrer, porque lhe prolongava a vida, porque evitava que morresse de fome, o que era esplendido comparado com a sua desventura.

Por diversas vezes essa situação causara-lhe desejos de separar o corpo do mundo. Que seria, porém, do filho e da mulher? E para garantir o futuro do primeiro tentava imprimir um novo curso à sua vida. Aprendeu a escrever com a outra mão, e, como tinha o curso de guarda livros, julgava não ser inteiramente impossível colocar-se. Depois de saber escrever, procurou por toda a cidade uma casa que o quisesse, pelo menos, para ajudante de contabilista. Mas tudo fôra baldado! Puderiam lá aceitar um mutilado!

Foi então quando abrangeu, em toda a plenitude, o significado da perda daquele braço.

Nesse momento, a sua alma, desfeita, perdida na desventura que a vitimara, supôs assistir ao baque, à completa morte do seu coração, que há muito vivia em farrapos, ora no seu corpo, ora fora dele e do mundo. De então por diante nostalgia irritante o invadiu. A preocupação que lhe dava o futuro do filhinho, que inocentemente lhe sorria, aumentando a sua já grande angústia, tornara-o neurasténico e irascível. Dia a dia desejos loucos de embriagar-se no que a fatalidade lhe roubara — a volúpia — fazia-o mais insuportável. Ele que, em solteiro, sempre fôra sossegado, que só tivera dois namoros e êsses bem intencionados, experimentava anseios de amor, já que outra coisa lhe não era possível gozar nem lhe absorveria o espírito e os nervos fatigados de sofrer. Esses anelos doidos de sufocar a obsessão que o matava lentamente e de desferrar-se do mundo que lhe não minorava a sua infelicidade o assaltavam. Mas, quando o cérebro se inteirava das conseqüências que do seu procedimento poderiam advir, esforçava-se por vencer êsses caprichos quiméricos e perigosos. Apesar de tudo o seu estado nevrótico imperiosamente reclamava algo de deleitoso, algo que o fizesse esquecer, que lhe acalmasse aquela doença incurável e eterna. E depois de uma luta formidável, em que o seu cérebro fôra derrotado, o amor fez de Veridiano um doidivanas; arrastou-o, embrulhou-o, afagou-o na sua onda feita de espuma, de espuma de ilusões...

Veridiano não mandava, obedecia. A quem? A' situação que os homens, êsses fabricantes da crise e da miséria, lhe tinham criado!

Era forçado a esquecer que, já em vida, assistira com o coração nas garras de uma hiena — a fatalidade — ao entêrro de uma partícula do seu corpo, ao entêrro do seu braço e que o espírito o abandonara! Esquecê-lo-ia, fôsse como fôsse.

E, feito um *Don Juan*, embebedava-se no alcool do amor, indiscutivelmente muito melhor do que outros vícios mais ruinosos.

Os homens, dos quais alguns haviam concorrido de qualquer forma para a sua desgraça, os homens na sua generalidade, censuravam-no como se tanto ou mais não tivessem feito ou não viessem a fazer. Os homens que nenhuma necessidade tinham de cometer daquelas loucuras, porque eram mais felizes, tinham-lhe rancor, um rancor irmão do ciúme e da inveja... E as mulheres, das quais muitas já se não recordavam de onde haviam saído, nem que trâmites trilhavam, nem ainda onde iriam parar, maldiziam-no, por ter-se visto impellido a conduzir-se levemente para esquecer e em obediência a uma força mais poderosa do que ele e do que todos, a uma força a que ninguém pode fugir. E todas, esquecendo que poderiam cometer a mesma falta, julgando-se certamente sem alma nem coração, riam-se daquela mulher que fugira com ele, dando assim amplo acolhimento àquele infeliz e também absoluta realização aos seus próprios sentimentos e satisfazendo uma necessidade imprescindível.

Todos, todos, os odiavam, como se estivessem isentos do tributo que se deve à força que os impediu de agir serenamente, sensatamente: a fatalidade, parenta da dor...

# DOS RITOS

— E DAS —

## SUPERSTIÇÕES

— DE —

## A L G U M A S TRÍBUS NEGRAS

**N**ÃO são poucos os que eu conheço, quer de com eles conviver, quer de acompanhá-los nas suas ideias através dos seus escritos, que colocam a raça negra no primeiro degrau do primitivismo humano por erradamente inferir dos seus rudes e incompreendidos costumes uma incapacidade manifesta de evolução.

Eu de mim para mim tenho a convicção de que, homem que ele é, o negro, apesar de tudo quanto de mal se tem dito dele, taxando-o de indolente e de retrógrado, ele não deixa, finalmente, de ser ao cabo de todas as variadas teorias, muitíssimas das quais maravilhosas de lógica e elegância, um homem como os demais homens, provido de inteligência, e, conseqüentemente, capaz de evoluir, com maior ou menor lentidão.

Nos povos da antiguidade, e, ainda hoje, nos nossos dias, os povos do Extremo Oriente, com os mais exóticos costumes e tradições, nos dão de quando em quando, como de surpresa, num rito original, uma ideia útil e capaz, por vezes, de transformar toda uma civilização inteira.

Entre os negros existe, por exemplo, o chamado curandeiro ou feiticeiro, homem burlesco e ridículo, visto através das fórmulas por que usualmente definimos civilização, que, caricato no exterior das suas palavras sem nexo e dos vestuários mais espalhafatosos, nos dá, contudo, meditado, a essência de uma ideia muito explorada hoje e propagada pelo conhecido sábio Emile Cléo — a auto-sugestão.

Esse burlesco feiticeiro negro, quando com gritos, gestos e danças sem forma e sem sentido se posta horas infundáveis diante de um paciente e lhe diz, ao cabo dos seus ritos, que o curou, que o seu mal se foi, que ele o levou, nada mais faz do que sugestioná-lo profundamente, e por essa sugestão, hábilmente conduzida, fazer com que o paciente, inconscientemente, a torne em auto-sugestão, cujos resultados a ciência hoje comprova e define, aproveitando-a como útil nos numerosos institutos terapêuticos espalhados por esse mundo fora.

Eu não quero nem posso negar que entre os costumes dos negros não haja alguns que, vistos à luz duma educação completamente oposta à dos negros e que definimos por progresso, não sejam ou não pareçam caricatos. Muito especialmente no que se refere a partos, há cerimônias e superstições que, presenciadas pela primeira vez, nos ferem pelo ridículo que delas parece dimanar. Este, por exemplo, de não poderem as mulheres, quando grávidas, verter águas de pé; estoutro que consiste na obrigação de, quando a dificuldade do parto faz suspeitar que houve adultério no lar, a mãe beber, misturado com um pouco de água, o sêmen do marido para, lhes dizem as crenças, a criança « sentir o pai », são, efectivamente, debaixo da superficial forma de analisar os gestos, costumes caricatos.

Pensemos contudo um pouco e nós veremos que, enraizada esta convicção gerações e gera-

ções nos indivíduos, o rito tem dentro de si, na sua essência, o fim útil de amedrontar e conseqüentemente impedir, até onde a possibilidade chega, que a mulher negra prevarique com freqüência, temendo sempre o não nascimento dos filhos, quando de adultério, uma vez bebido o sêmen daquele que devia ter sido o pai.

Na natureza humana, mormente no seu cérebro, sugges-

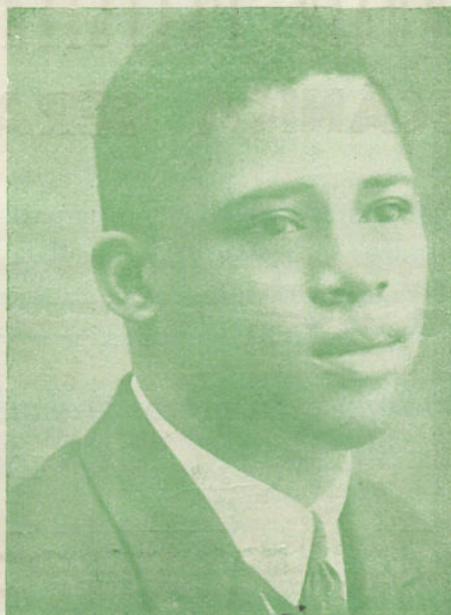
tão tem feito, desde a aparição do homem na terra, os mais singulares e estupendos prodígios. E' Moisés fazendo brotar da rocha dura o fio de água límpida e incessante; é Cristo, esse grande filósofo, curando os paralíticos, dando a luz aos olhos dos cegos, fazendo ouvir os surdos, sarando os mais apegados males; são ainda os numerosos mártires do cristianismo, sofrendo as maiores torturas, altamente auto-sugestionados pelo bem com que a outra vida lhes iria recompensar os males sofridos no curto peregrinar por esse vale de lágrimas.

A imaginação, no homem, é a sua mais prodigiosa força!

Quando a criança, entre os negros, nasce, nalgumas tribus os pais praticam uma cerimônia original. Deitados numa esteira onde previamente estenderam o pano ou a pele com que usualmente a mãe traz os filhos às costas e tendo o filho no meio, os pais acariciam-se. Quando a madrugada rompe e nas rudes folhas das macaleiras a luz do sol vem depor, religiosamente, o beijo matinal, os pais acordam e estremunhados ainda, da água com que se lavaram deitam algumas gotas num fio, que ficará amarrado envolto à cintura da criança, os seus dias fora, até que de podre o fio um dia caia. Só assim a criança crescerá, lhes diz a convicção. Ridículo, não parece? A convicção nunca é ridícula. A convicção, a fé, nasce sempre de alguma coisa que se observou e da qual se tirou uma lição. Não é fácil, nem talvez possível, precisar-lhe sempre a origem. Mas, atentando em que nada que existe, por existir, sem ter a sua razão, qualquer que ela seja, alguma existe para que negue e convencesse e fôsse transmitindo geração em geração essa convicção, que dela ele faz fé e tomará talvez como sacrilégio a descrença daqueles que a ridicularizam.

Em que povo, hoje tido por civilizado, não existiram nunca usos e costumes caricatos?

A raça negra tem muitíssimos outros ritos, tais como a circuncisão e as danças obscenas de mulheres nuas, estas usadas mais entre os macuas, quando nas jóvens se manifesta a primeira menstruação, ritos que eu poderia enumerar sem fim e ao cabo deles, todavia, encontrar sempre uma fé, uma convicção, que me daria a certeza de que nem sempre o que julgamos caricato é ridículo e nem sempre, no que é ridículo, aqueles que se riem não devem procurar um motivo de uma ideia que seja útil à evolução da humanidade.



# Fabião & Silva Ltd.<sup>a</sup>

Caixa Postal 496

Teleg.: Fabisilva

**Lourenço Marques**

Os melhores e  
mais bem forne-  
cidos estabeleci-  
—mentos de—

**M O D A S**

da cidade e os únicos que ex-

clusivamente só  
empregam pessoal

**PORTUGUÊS**

A boa qualidade

das mercadorias foi sempre a

—base do nosso negócio—

## AUTO MECÂNICA

**António Augusto Ferreira & Filhos**

**— MECÂNICA GERAL —**

Esta oficina possui os maquinismos mais modernos para rectificação de cilindros, cambotas, camisas em cilindros e restauração completa de motores de explosão. Lubrificação automática, lavagens, acessórios para automoveis, gasolina e óleos de  
—todas as máquinas.—

*Garantimos os nossos trabalhos.*

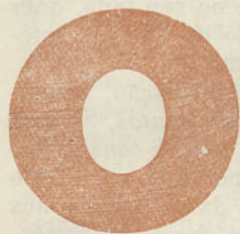
CAIXA POSTAL 927

LOURENÇO MARQUES



Faria de Almeida

## A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria de Lourenço Marques



Representantes nesta cidade da *Revista Portuguesa de Comunicações* tiveram a gentileza de me procurar, pedindo a minha colaboração para um número especial da mesma *Revista* dedicado à colónia de Moçambique, na qual eu deveria focar a vida e o desenvolvimento da Associação dos Em-

pregados do Comércio e Indústria, de cuja direcção sou o presidente, embora no momento que decorre me encontre afastado dela.

Se é certo que o meu cargo me não deixou declinar o convite, pois não me sentia no direito de perder uma oportunidade de falar a todo o mundo sobre o progresso de tão querida Associação, não o é menos que eu sou uma das pessoas menos indicadas para o fazer, não só porque se poderá encontrar cunho de parcialidade nas minhas palavras, mas também porque outras pessoas o poderiam fazer com mais proficiência e maior conhecimento de causa.

Que me desculpem, pois, os leitores da *Revista* o desenhado da prosa e o ousio de escrever fora do órgão oficioso da Associação, no qual, armado em jornalista pela força das circunstâncias, tenho o perdão dos seus leitores que encontram como compensação, para a pobreza das minhas palavras a sinceridade no desenvolvimento das minhas ideias.

E dito isto à guisa de prólogo, sangrando-me em saúde, vou tentar satisfazer o desejo que me foi manifestado.



A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria de Lourenço Marques foi fundada em 1898, sendo, por isso, a segunda das associações existentes actualmente em Lourenço Marques, pois antes dela só se havia fundado a Associação Comercial, que mais tarde se desmembrou, que funcionou até há pouco tempo com o nome de Associação Comercial dos Logistas, e que é hoje a Associação Comercial de Moçambique.

A primeira reunião de empregados do comércio, da qual saiu a actual Associação, teve lugar em 10 de Julho de 1898, numa casa da Travessa da Fonte, que faz esquina com a Avenida da República (então Avenida D. Carlos).

José Benigno Ribeiro Garrido, a alma forte de idealista, a cuja dedicação e esforço se deve a instituição da nossa colectividade, apresenta poucos dias depois o

projecto de estatutos, que é aprovado e assinado por 71 empregados do comércio.

Começa então uma vida laboriosa e porfiada na defesa dos interesses dos seus associados, na luta pelas reivindicações da classe, lutas que se entremearam com festas que a Associação promovia e que foram das mais ricas e animadas desse tempo.

Pouco a pouco vão os empregados do comércio conseguindo regalias, devido à benevolência de patrões inteligentes e probos, até que em 1909 se legisla, consideradas as diversas exposições feitas pela Associação, o estabelecimento do descanso dominical, que vai, depois, sendo tornado extensivo às outras localidades da colónia. Seguidamente é estabelecido o horário de trabalho de 60 horas semanais, que em 1931 é reduzido para 48 horas. Sempre que havia uma injustiça a reparar, feita a um empregado, intervinha a Associação, desfazendo mal-entendidos e exigindo o cumprimento de deveres que as leis do País estabeleciam, e às quais aqui quasi ninguém olhava. Foi assim que alguns indivíduos, que hoje gozam situações magníficas, não foram lançados, então, para a miséria. E, todavia, todos esses indivíduos, que se poderiam apontar a dedo, porque a sua história está nos livros de actas da Associação, já se esqueceram dos benefícios recebidos, que certamente, atribuem só à sua boa estrela. Hoje, quando se lhes pede um favor para a Associação, fazem-no com a mesma imponência daqueles que nada lhe devem.



A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria podia ser hoje a primeira, a mais forte agremiação da colónia, se o governo lhe houvesse concedido os terrenos que requereu em 1899, na Avenida D. Carlos (hoje Avenida da República), nos talhões onde se encontravam as barracas do Estado n.ºs 15 e 16. Infelizmente o requerimento da direcção da Associação não foi atendido, e a sua sede, transferida quasi de ano em ano duma casa para outra, não lhe permitiu a conservação de verdadeiras riquezas que possuía. Em cada mudança alguma coisa se perdia e muita coisa se estragava. A sede chegou a ser no quarto dum presidente da direcção. Num dos livros de actas de antes de 1900 regista-se a compra da colecção do *Boletim Oficial* da colónia desde o primeiro ano da sua publicação até àquela data, nada menos do que 57 volumes, salvo erro, que desapareceram com tantas mudanças.

Não viveu a Associação nos seus mais de 36 anos de existência uma vida inerte e apática, limitando a sua acção à cobrança e guarda de cotas. Teve sempre, ex-

cepto durante um ano (1907-1908), uma acção preponderante, intervindo em todos os problemas de maior interesse para a colónia, quer eles dissessem respeito ao comércio ou indústria da colónia, quer ao da instrução ou a qualquer outro designado nos seus estatutos. Foi assim que em cada ano se gastava quanto se cobrava, auxiliando monetariamente todas as iniciativas e socorrendo os seus associados, chegando a 1926 sem fundos no seu cofre.

Surge, então, o homem mais extraordinário que passou pelas direcções da Associação e que construiu a sede hoje se encontra instalada — o nosso consócio honorário Firmino João Lopes Sarmento.



O facto de Firmino Sarmento chegar à direcção em 1926 e construir o edifício da sede não é o que o faz credor do nosso reconhecimento, nem nos obriga, instintivamente, a prestar-lhe os nossos respeitos e a considerá-lo o valor mais positivo que passou pela nossa Associação. Uma cabana, uma casa ou um palácio qualquer direcção faz, qualquer presidente promove a sua construção, desde que disponha dos meios necessários para tal — dinheiro ou valores realizáveis — Firmino Sarmento não se nos apresenta neste caso. Firmino Sarmento evidenciou-se um homem activo, enérgico, com qualidades de carácter e com um nome que era uma garantia, que encontrou a Associação «sem vintém» e que só pela sua influência pessoal, pelas suas amizades e pelo prestígio do seu nome conseguiu a concessão definitiva dum terreno e a confiança necessária para que todo o capital lhe fosse fornecido, por empréstimo, para a edificação da sede da colectividade a que tão sincera e honestamente se havia devotado.

A audácia de Firmino Sarmento, a sua nítida compreensão da necessidade de fixar a sede para evitar o constante desperdício dos haveres da sociedade, a facilidade com que conseguiu os empréstimos que tornaram possível a construção, isso é que nos apresenta Firmino Sarmento como o mais real valor, como o mais extraordinário director que passou pela Associação dos Empregados do Comércio e Indústria.

E eu, que não mantenho com Firmino Sarmento as mais simples relações de amizade, não tenho dúvidas em lhe prestar a mais sincera homenagem, porque ele construindo a sede da nossa Associação, não foi um braço, dispondo de pingues recursos, comandado por um cérebro megalómano, mas um braço que, sem recursos de qualquer natureza, executou o que a sua inteligência equilibrada e o seu nome prestigioso conseguiu e determinou.



Na sua vida tem a Associação dos Empregados do Comércio e Indústria socorrido e auxiliado muitos dos seus associados sem alarde nem reclamos espaventosos. Se é certo que o alarde e o reclamo furioso imprimem certo prestígio às colectividades, não o é menos que

aquelas que praticam o bem, escondendo com a mão o que a outra dá, vão seguindo a marcha do seu progresso num passo firme e honesto que nada pode entrar e sem as súbitas bruscas que geralmente precedem as quedas estrondosas. Os que vivem à sua sombra vivem ignorados mas não esquecidos; os que a animam só pensam nos outros, esquecidos de si, procurando aumentar as possibilidades de, sem fantasias, auxiliar aqueles a quem a má sorte feriu.

A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria, no cumprimento da sua função, tem subsidiado sócios que precisam de sair da colónia, tem subsidiado sócios desempregados, tem feito o funeral a muitos dos seus associados que morreram em circunstâncias precárias, tem-nos auxiliado concorrendo monetariamente para as suas passagens, e presta a todos, precisados ou não, uma assistência médica efectiva. Os sócios da nossa Associação têm assistência médica absolutamente gratuita, quer se encontrem doentes no seu leito, quer vão receber tratamentos ao consultório do médico, estejam doentes por um dia ou por um ano.

Em assistência a sócios gasta a Associação, actualmente, por cada ano, mais de *trinta contos*. Se esta verba não é grande à primeira vista, tem de considerar-se, em segundo exame, muito importante, porquanto a missão da Associação não é só a da assistência aos seus sócios, mas também a da defesa dos seus interesses sociais e a de proporcionar-lhes diversões. A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria tem três funções principais, às quais a sua orientação tem de obedecer, pois que para isso foi criada: assistência social, defesa de interesses da classe e recreio. E a execução destas três funções exige muitos dispêndios, muita canseira e muito trabalho.

Por tudo isto é a Associação digna de todo o auxílio e protecção, que, infelizmente, nem sempre se verifica porque a Associação não faz alarde das suas obras de beneficência, nem quere que os seus beneficiados a façam.

E todo este alarde, que eu neste momento faço, faço-o sob minha inteira responsabilidade, realçando a obra que esta Associação vem desempenhando há mais de 36 anos, pois que, apesar de presidente da sua direcção no exercício que decorre, estou afastado dos seus trabalhos.

Que se saiba ao menos, em proveito da obra das futuras direcções, que a nossa Associação não pode viver de fantasias e que para o bom cumprimento das suas funções é necessário que os empregados do comércio e indústria a auxiliem tanto quanto possível lhes seja.



Eis, em ligeiras e despretenciosas, mas honestas linhas, satisfeito, embora mal, o desejo dos representantes da *Revista Portuguesa de Comunicações*, aos quais, pela Associação dos Empregados do Comércio e Indústria, apresento os meus agradecimentos.

FARIA DE ALMEIDA

## CADERNOS

.....

## COLONIAIS

.....

Com este título vai iniciar-se dentro de alguns dias publicação de uma série de livrinhos de 48 a 64 páginas' destinados a divulgar a acção admirável dos portugueses no ultramar como guerreiros e colonizadores e a mostrar os aspectos mais curiosos e interessantes das nossas províncias ultramarinas. **Cadernos Coloniais**, que vão aparecer de 15 em 15 dias, serão escritos por alguns dos nossos mais ilustres colonialistas e homens de letras. O primeiro dedicado a FREIRE DE ANDRADE é assinado pelo ilustre escritor Eduardo Noronha, e o segundo, que se intitula AFRICA DESCONHECIDA, é ilustrado com dez fotografias inéditas e tem por autor o Dr. António Lèbre, um dos portugueses que melhor conhece a vida dos sertões argolanos.

O preço avulso de cada um destes volumes é apenas de 1\$50

**S**AINDO do abstracismo doentio, peculiar ao meu tugúrio, revestido pela propensão ao sossêgo calmo e meditativo, lembrei-me de firmar êstes traços de tinta numa Revista que já há muito se tornou simpática ao vulgo. Parece, à primeira impressão, impróprio tratar aqui dum tema cujos trâmites aparentam individualismo irritante; mas se o perspicaz leitor assim o entender, paciência. Julgo-o, todavia, de interesse colectivo; e assim, guiado pela sinceridade dos meus conhecimentos nesta matéria, e até onde me fôr possível atingir o poder de expressão, relatarei esta significativa crítica.

■ ■ ■

Veio à luz da publicidade, no *Emancipador*, semanário local dos trabalhadores, recortada da revista francesa *Science et la vie*, uma comunicação dos sábios Lemaître e Eddington. subordinada à sugestivíssima epígrafe «O universo dilata-se».

Decorreu já o necessário tempo para vermos de mais perto relatos elucidativos. Grassa, epidemicamente, a mudez geral das altas capacidades no assunto, se é que dela tomaram conhecimento. Em qualquer dos casos discordo dêsse silêncio, visto que os conhecimentos humanos modernos estão bem longe, felizmente, dos tempos em que a ciência era privilégio de castas ou seitas, à maneira dos sacerdotes egípcios.

Vou, pois, em face do exposto, adentro das minhas possibilidades, baseadas no racionalismo concreto, na dedução intuitiva e no método experimental teórico, dissertar sobre o aludido teorema.

■ ■ ■

Começa essa citada comunicação por descrever o Universo com seus movimentos, estrutura de corpos e números, e afins para, depois de mil e uma tonalidades aplicadas, vir a tombar neste formidável e excepcional exágêro: as nebulosas a afastarem-se em todas as direcções diametralmente opostas a um dado centro, colocado em qualquer parte do infinito, multiplicando as suas velocidades na proporção do afastamento e chegando a ultrapassar a própria velocidade da luz, acabarão por rebentar como singelos balões de cauchul.

Que piramidal ousadia!

Não sou fiel apóstolo das maneiras automáticas do hábito, e, como tal, avalio o caso, analisando a enormidade do conjunto que, como silhuetas fugidias, perpassa célere as pluralidades dedutivas esbatidas nas hipóteses inconstantes da incerteza.

Como o absoluto repugna ao raciocínio, não quero de maneira alguma dogmatizar esta crónica e por isso, desde já, reconheço a valiosa opinião dêsses sábios, que facilmente se alia ao maravi-

lhoso rigor mecânico dos aparelhos aplicados. Mas... ¿Como conseguiram êsses escravos da Ciência escarpelar o infinito ao ponto de lhe encontrar um dado centro luminoso, se o centro está em toda a parte, sem ponto de referência possível, e portanto sem periferia? ¿Qual o motivo em afirmarem que cada vez mais o Universo se dilata até ao ponto de rebentar, se a resistência de compressão não existe no incomensurável? E se para traz nos fica a eternidade, porque não rebentaram já?

E' do domínio das tabelas basilares em que assenta o estudo do Céu o método revelante das gravitações dos corpos siderais, vigentes e futuros. A Terra, à força de rodopiar em constante valsa gigantesca, como crisálida adejando à luz, acabará por perder o vigor dos seus movimentos e pairar exausta nos vastíssimos salões do espaço, melancólica e fria. Os seus dias aumentarão lentamente de número horário e em contraste ficará disposta a contentar-se com um ano composto apenas de 4 dias e 3/4, que ainda lhe dará o seu sol já bastante mais reduzido que em nossos dias. Estas diferen-

ças introduzidas na aparente harmonia que hoje nos governa são devidas à propensão das forças dinâmicas propulsoras para a sua própria extinção, segundo a ordem do balanço

com cadência circunferencial. E de dedução em dedução chegaremos fatalmente a êste paradoxo:— Desequilíbrio relativo dentro dum equilíbrio

## uma crítica

Aos altos conceitos emitidos  
por dois sábios da «estranja»  
sobre um hipotético determi-  
nismo astronómico

Assunto considerado com cú-  
mulo discordante da estranha  
essência subsequente por A.  
L. LOUREIRO

absoluto a circundar-nos em todos os sentidos.

Se, pois, as galáxias sofrem as inflexões acima esboçadas, as órbitas de todos os astros, absolutamente todos — passe o absurdo — ir-se-iam alargando cada vez mais e a uma tal distância que passaria ao estado de nulas, e o termo *influência* desapareceria de todos os dicionários por já não ser preciso para nada. O nosso pastor celeste, neste caso, deixaria de nos arrastar e êle próprio acabaria na sua desagregação. A nossa ovelha por conseguinte também só começaria a afrouxar a sua marcha talvez 2/3 mais tarde da idade descrita pelas câs dos astrónomos, e o ténue anel cómico do zénite equatorial terrestre chegaria a dar hoje mostras de maior visibilidade.

■ ■ ■

¿Será êsse centro um dos inúmeros aglomerados focos de luz que enxameiam a esmo o éter do iluminado? ¿Será também essa dilatação de circunferência global galáctica proveniente duma convulsão periódica sistematizada pela propensão do regresso à origem e cujas trajectórias, eclípticas ou circunferenciais, só se completam através de imaginários lapsos de tempo? Responda quem souber.

Reconsiderando, não esquecerei que um impul-

(Conclue na pág. 110)

**P**RÓPRIAMENTE dita não existe imprensa em Lourenço Marques. Preguntarão os metropolitanos o que são o diário *Notícias*, o tri-semanário *Lourenço Marques Guardian*, os semanários *Emancipador*, *Democracia*, *Moçambique*, *Brado Africano*, *União* e *Lusitânia*. Juntas estas oito fôlhas que se enchem de caracteres não passam duma massa amorfa, sem vida, sem valor prático, quasi sem proveito para o público que as mantém com incrível sacrifício. E' duro dizê-lo e muito custa ouvi-lo, mas é assim mesmo, sem faltar à verdade e sem pô-la inteiramente a descoberto.

O *Notícias*, orientado por uma política superior muito sua, muito original, muito *benéfica*, enche-se de... artigos de Vitor Falcão, seu correspondente em Paris, que escreve muito bem e que desempenadamente versa os assuntos internacionais; de Julião Quintinha, seu representante em Lisboa, também muito competente; dos drs. Reis Costa, Nuno Simões, Nunes de Oliveira, e das Sr.<sup>as</sup> D. Tereza Leitão de Barros, D. Maria Amélia Teixeira, e Madame Sousa Costa, além de outras que agora não me ocorrem. Os escritos dos dois primeiros senhores e os das senhoras, bem como os dos drs. Reis Costa e Nunes de Oliveira e dos restantes bons colaboradores, são bem desenvolvidos, brilhantes por vezes, mas não nos trazem benefícios nenhuns. Apenas alguns do dr. Nuno Simões, aqueles que dizem respeito a Moçambique, poderão ser aproveitados. O corpo redactorial do *Notícias* entretém-se a redigir o noticiário que lhe convem publicar, os anúncios, as crónicas teatrais, cinematográficas e desportivas... dali não passando, a não ser para recusar os artigos que lhe não agradam. Já me ia esquecendo de F. B., que compõe *deliciosos chás* na sua *imortal* secção... De resto, o *Notícias* só desperta a atenção pela sua reportagem telegráfica.

Relanceando o olhar pelo tri-semanário *Guardian*, chocamo-nos com a primeira página literalmente cheia... de anúncios, com outras duas de notícias e artigos em português, também pouquíssimo coloniais, com as imprescindíveis páginas em inglês e anúncios, sempre anúncios...

Vamos folhear o *Moçambique*, baluarte inexpugnável dos interesses da colónia «acaciana», órgão oficial da Liga de Defesa e Propaganda da província de Moçambique, dirigido pelo incansável Acácio Silva, que, sempre que pode, radiodispersa o seu alevantado patriotismo, forçando-nos a ler: *só é português quem assina o «Moçambique»*...

E o que serão os outros?...

O *Moçambique* é infatigável na luta contra o **cam-bão** e tenta matar uma cousa já morta: a Companhia de Moçambique, o que ainda assim lhe vale alguns assinantes naquele território...

Passamos ao *Emancipador*, seu rival mais ferrenho... Este periódico, dirigido pelo Sr. Cardiga, personalidade que só aparece na redacção de século a século, tem quinze anos de vida em prol do proletariado. Ainda há pouco ostentava no seu cabeçalho o dístico deslumbrante: **semanário operário**. Mas não sabemos por que *carga de água* abandonou o padrão... operário. Faustino, seu redactor-principal, passa a sua vida inteirinha a fazer *talhos de fouce*, a cortar panfletos e locais dos jornais do mundo português, a bater, ébrio de raiva, na sua *bem arrumada* secretária pelo facto da tesoura estar muito afiada, e a mirar e remirar os artigos de David, como a namorá-los... Dos seus colaboradores há um que, *se um dia governasse*, fazia tudo e mais alguma cousa, outros que pretendem fazer

literatura, sociologia, sinfonias e... um nunca mais acabar de cousas.

A *Democracia*, magrinha, pálida, moribunda, candeia que não chegará a ser farol, é a antítese do seu director, o Zé das Comissões e Consignações, e dum dos seus redactores: gordinhos como leitões. Também se utiliza em grande escala do grande remédio: a miraculosa e insuperável tesoura. Não vive, vegeta. E tudo leva a crer que morrerá sem viver... Deve ser triste, muito triste...

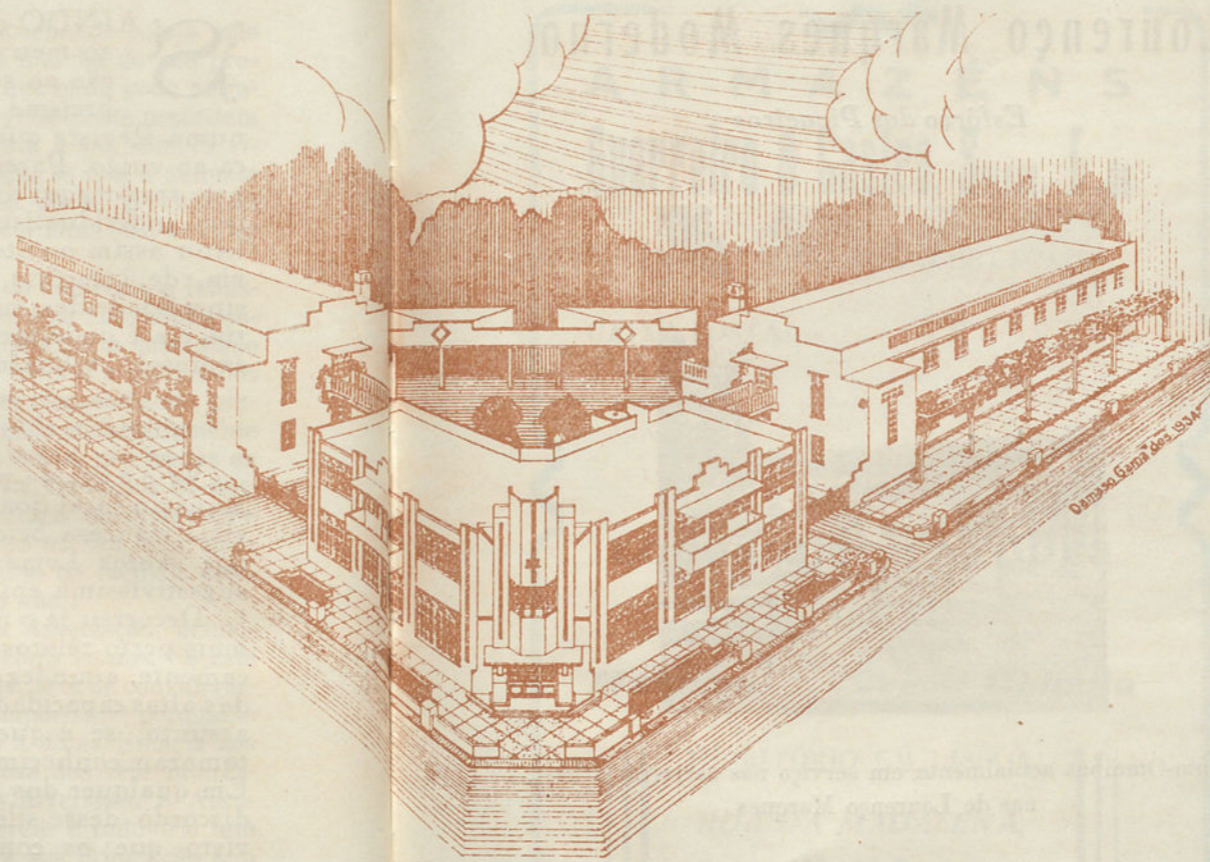
*Brado Africano* é o semanário dos indígenas: mantém uma secção de landim e é com grande dificuldade que vive. O seu recheio prosaico é de pouca monta.

*Lusitânia*, periódico defensor dos interesses dos sócios da Associação dos Empregados do Comércio e Indústria, é quem mais se preocupa com o destino dos desempregados e o único que apresenta em público as contas da respectiva Associação. E é isso... que a celebra.

Quem falta?

Parece que mais ninguém...

Temos portanto: *Notícias*, *Guardian*, *Moçambique*, *Emancipador*, *Democracia*, *Brado Africano* e *Lusitânia*.



Séde da Associação dos Velhos Colonos, da qual uma parte já se encontra construída

## a imprensa de Lourenço Marques

# VISTA POR UM CANUDO...

Um trecho da Avenida 24 de Julho



*Emancipador*, *Democracia*, *Brado Africano* e *Lusitânia*. Sete composições duma rapsódia... Então falta um...

Qual será? E' a *União*!

A *União*, símbolo da modéstia, ou melhor a modéstia encarnada, pouco tem que se lhe diga... Nela colabora um tal António Manuel, que, como restos de navio naufragado, veio dar à costa, em Lourenço Marques, trazendo o espírito a regorgitar de *unionismo*. Sua excelência é a concretização mais pura do espírito *unionista*. Que ao menos nos valha esta honra..., a última a que poderia aspirar a gente lusa de àquem-mar!

Desenvolvidas a traços largos — se o tentasse a traços estreitos muito teria que contar — as funções da Grande — com G grande, que é para ela não se zangar — imprensa e também as da Pequena, vamos proceder a um inquérito curioso:

O *Notícias*, um *bijou* de jornal, é constante e amorosamente beliscado pelos dignos confrades. Razões: a *União* acusa de anti-governamental, arranjando muitos cognomes para os seus colaboradores; o *Emancipador*

quere que ele verse os problemas de interesse público em vez de se encher... de dinheiro; o *Moçambique* idem; a *Democracia* por afinidades políticas, e o *Guardian* por ver-se relegado para um segundo plano na balança jornalística... E formalmente cumprimentado, hoje por um, amanhã por outro, quasi nem *tempo* tem para corresponder e agradecer...

Nós consideramo-lo o único no género!

O *Emancipador* e *Moçambique* preocupam-se muito com as contas da casa de um e de outro...

O *Emancipador*, a *União*, a *Democracia* e o *Brado Africano*, inimigos políticos, também se besuntam com beijos divinais.

Em suma: tirante o *Lusitânia*, que neste capítulo pouco se tem pronunciado, a imprensa lourenço-marquina anda sempre às *apalpadelas*, não se notando que um único jornal seja amigo do outro.

Ao romper do dia chega-nos aos ouvidos o *brouhâ* há dos *fafetines*, anunciando no seu português mastigado com landim os jornais do burgo. A gente passa e ouve indiferentemente o *trailer* de tanta fôlha cheia de palavras que nada significam. E com esta neurastenia que o clima nos transmite, de coadjuvação com o que de mau vimos, ouvimos, lemos e somos obrigados a dizer e a pensar, sentimos uma repulsa imensa por tudo que nos rodeia e por tudo que nos querem impingir!

Quando pensamos que muita tinta, muito papel, muito tempo e muita mão de obra gasta a imprensa cidadina, temos vontade de... chorar. Então não temos?... Pois se a agricultura, o comércio e a indústria não dão sinais de existência? Se os gafanhotos por algumas vezes invadiram a colónia deixando de pé quasi exclusivamente o capim da cidade, que a câmara do sr. Silva Pereira ainda não *teve* verba para mandar arrancar, sem que medidas fôssem tomadas no sentido de se suavisarem os seus estragos em futuras *investidas*? Se o nosso minério é pela terra avaramente guardado? Se a irrigação dos vales dos rios e a protecção dos nossos produtos são medidas que se impõem!

¿Sabem, no fim deste arrazoado, o que faz a imprensa? Desenvolve a literatura e a história, discute política interna e externa, ralha do vizinho, critica mal e falsamente o cinema, o teatro, o desporto e deixa os assuntos vitais da colónia, estes que acabei de enunciar assim como o desemprego, para... segundas núpcias...

¿Está satisfeito o meu amigo Teófilo Rodrigues, que com tanta insistência me convidou para escrever um artigo sobre a imprensa?... Suponho que não, porquanto desejava talvez que eu cobrisse a verdade com o manto opaco da lisonja. Que me perdõe, bem como a revista de que é representante

Agora duas palavras à *Revista Portuguesa de Comunicações*: Os meus parabens pelo número dedicado à cidade onde nasci e vivo, que representa um esforço, de Teófilo Rodrigues, que se não cansou, que não vacilou, que nunca desanimou e que saltou por cima de todos os obstáculos. De resto, ele só sabe fazer uma coisa: trabalhar sem se preocupar com o resultado monetário que do seu esforço possa porventura auferir. A *Revista* e a ele, que se sacrificaram para se dizer a verdade a respeito de Lourenço Marques, sem fazê-la muito feia, deve esta cidade ficar-lhe muito grata.

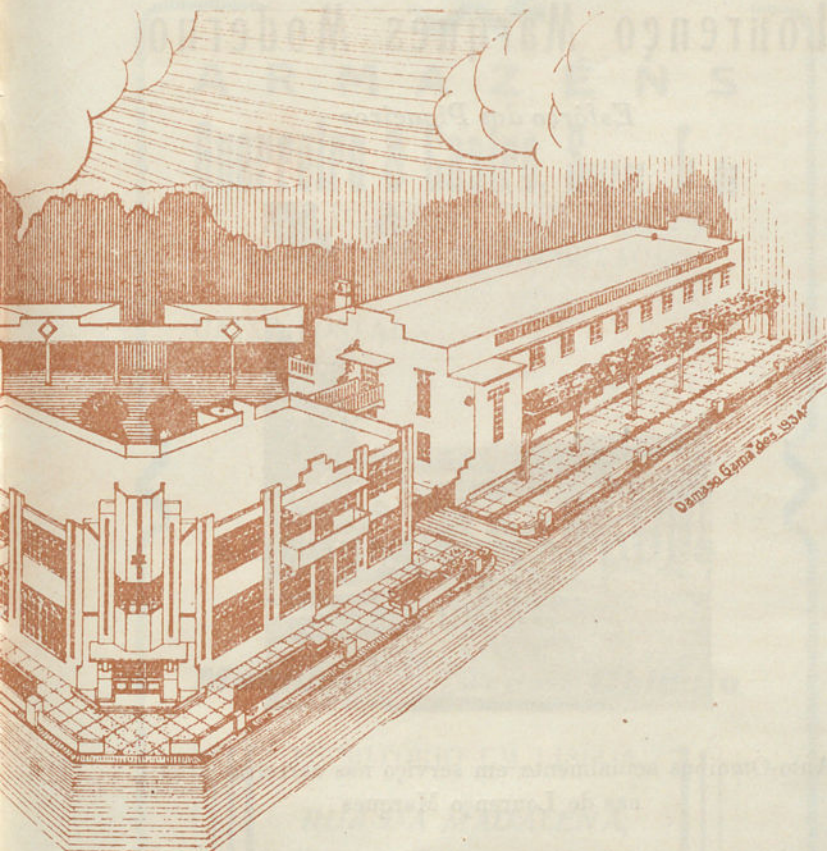
JOÃO DA CAMARA MESQUITELA E SILVA

— NEGOCIOS —

Procura um representante? Deseja uma representação?

Consulte a Secção Comercial da «Revista Portuguesa de Importação-Exportação e Turismo»

Rua da Conceição, 113, 3.º LISBOA—Portugal—Telefone 28073



Velhos Colonos, da qual uma parte já se encontra construída

# Lourenço Marques

## M CANUDO...

*Emancipador, Democracia, Brado Africano e Lusitânia. Sete composições duma rapsódia... Então falta um...*

Qual será? E' a *União*!

A *União*, símbolo da modéstia, ou melhor a modéstia encarnada, pouco tem que se lhe diga... Nela colabora um tal António Manuel, que, como restos de navio naufragado, veio dar à costa, em Lourenço Marques, trazendo o espírito a regorgitar de *unionismo*. Sua excelência é a concretização mais pura do espírito *unionista*. Que ao menos nos valha esta honra..., a última a que poderia aspirar a gente lusa de àquem-mar!

Desenvolvidas a traços largos — se o tentasse a traços estreitos muito teria que contar — as funções da Grande — com G grande, que é para ela não se zangar — imprensa e também as da Pequena, vamos proceder a um inquérito curioso:

O *Notícias*, um *bijou* de jornal, é constante e amorosamente beliscado pelos dignos confrades. Razões: a *União* acusa de anti-governamental, arranjando muitos cognomes para os seus colaboradores; o *Emancipador*

quere que ele verse os problemas de interesse público em vez de se encher... de dinheiro; o *Moçambique* idem; a *Democracia* por afinidades políticas, e o *Guardian* por ver-se relegado para um segundo plano na balança jornalística... E formalmente cumprimentado, hoje por um, amanhã por outro, quasi nem *tempo* tem para corresponder e agradecer...

Nós consideramo-lo o único no género!

O *Emancipador* e *Moçambique* preocupam-se muito com as contas da casa de um e de outro...

O *Emancipador*, a *União*, a *Democracia* e o *Brado Africano*, inimigos políticos, também se besuntam com beijos divinais.

Em suma: tirante o *Lusitânia*, que neste capítulo pouco se tem pronunciado, a imprensa lonrencomarquina anda sempre às *apalpadelas*, não se notando que um único jornal seja amigo do outro.

Ao romper do dia chega-nos aos ouvidos o *brouhá-há* dos *fafetines*, anunciando no seu português mastigado com landim os jornais do burgo. A gente passa e ouve indiferentemente o *trailer* de tanta folha cheia de palavras que nada significam. E com esta neurastenia que o clima nos transmite, de coadjuvação com o que de mau vimos, ouvimos, lemos e somos obrigados a dizer e a pensar, sentimos uma repulsa imensa por tudo que nos rodeia e por tudo que nos querem impingir!

Quando pensamos que muita tinta, muito papel, muito tempo e muita mão de obra gasta a imprensa cidadina, temos vontade de... chorar. Então não temos?... Pois se a agricultura, o comércio e a indústria não dão sinais de existência? Se os gafanhotos por algumas vezes invadiram a colónia deixando de pé quasi exclusivamente o capim da cidade, que a câmara do sr. Silva Pereira ainda não *teve* verba para mandar arrancar, sem que medidas fôsem tomadas no sentido de se suavisarem os seus estragos em futuras *investidas*! Se o nosso minério é pela terra avaramente guardado! Se a irrigação dos vales dos rios e a protecção dos nossos produtos são medidas que se impõem!

¿Sabem, no fim deste arrazoado, o que faz a imprensa? Desenvolve a literatura e a história, discute política interna e externa, ralha do vizinho, critica mal e falsamente o cinema, o teatro, o desporto e deixa os assuntos vitais da colónia, estes que acabei de enunciar assim como o desemprego, para... segundas núpcias...

¿Está satisfeito o meu amigo Teófilo Rodrigues, que com tanta insistência me convidou para escrever um artigo sobre a imprensa?... Suponho que não, porquanto desejava talvez que eu cobrisse a verdade com o manto opaco da lisonja. Que me perdõe, bem como a revista de que é representante

Agora duas palavras à *Revista Portuguesa de Comunicações*: Os meus parabens pelo número dedicado à cidade onde nasci e vivo, que representa um esforço, de Teófilo Rodrigues, que se não cansou, que não vacilou, que nunca desanimou e que saltou por cima de todos os obstáculos. De resto, ele só sabe fazer uma coisa: trabalhar sem se preocupar com o resultado monetário que do seu esforço possa porventura auferir. A *Revista* e a ele, que se sacrificaram para se dizer a verdade a respeito de Lourenço Marques, sem fazê-la muito feia, deve esta cidade ficar-lhe muito grata.

JOÃO DA CAMARA MESQUITELA E SILVA

— **NEGOCIOS** Procura um representante? Deseja uma representação? —

Consulte a Secção Comercial da «Revista Portuguesa de Importação-Exportação e Turismo»

Rua da Conceição, 113, 3.º LISBOA—Portugal—Telefone 28073

## Uma crítica

*Aos altos conceitos emitidos por dois sábios da «estranja» sobre um hipotético desterminismo astronómico*

*(Conclusão da pág. 107)*

so dado a qualquer estrutura material é uma força completamente estranha a esse corpo. Se a velocidade na fuga das galáxias aumenta à medida que forma maior amplitude o quadrado das distâncias, é porque uma força da natureza magnética as atrai. De contrário, à medida que cada vez mais se afastassem o movimento adquirido na repulsão originada pela hipotética realidade duma convergência central iria atroxando pouco a pouco.

Pela maneira como esses sábios descrevem estes movimentos, acabamos por chegar a esta semi-disparatada conclusão: — as nebulosas a afastam-se proporcionalmente ao aumento de velocidade pela regra de 1-2-4-8-16-32, etc., acabarão por se chocar de encontro ao colossal poder atractivo duma suposta enormíssima barreira a envolver-nos em todas as direcções e colocada para lá das portas da imaginação humana.

Finalizando, direi que apenas me parece verosímil o constante emcadeamento de órbitas sobre órbitas que já sulcaram e sulcarão, sem rasto, o espaço em todos os sentidos e adentro das forças mútuas que perpétuamente actuam sobre a estrutura aparentemente insensível das cousas, com um equilíbrio de proporções admiráveis, desafiando até os supostos limites dum imaginário tempo, cuja dança já vem de biliões e biliões de séculos a formar Himalaias, carcomidos pela acção do próprio caruncho do Infinito...

A. L. LOUREIRO

## visado pela censura

### Antiga Agência de Leilões

**A LIQUIDADORA**  
de A. CUNHA TOMÉ

Escritório e armazém: RUA ARAUJO, 34 e 36  
(Em frente ao Varietá)

Caixa Postal, 596 — Ordens telefónicas para 731

**Pregoeiro: André Martins Ribeiro**

Esta Agência encarrega-se de realizar leilões em casas comerciais e particulares, satisfazendo com *exactidão* todos os compromissos

## Lourenço Marques Moderno

*Esfôrço dos Pioneiros*



Auto-Omnibus actualmente em serviço nas carreiras urbanas de Lourenço Marques



As modernas auto-motoras Michelline utilizadas nos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

### Antiga Agência de Leilões

**A LIQUIDADORA**  
de A. CUNHA TOMÉ

Escritório e armazém: RUA ARAUJO, 34 e 36  
(Em frente ao Varietá)

Caixa Postal, 596 — Ordens telefónicas para 731

**Pregoeiro: André Martins Ribeiro**

Esta Agência encarrega-se de realizar leilões em casas comerciais e particulares, satisfazendo com *exactidão* todos os compromissos

Quando vier a

**Lourenço Marques**

← ■ VISITE A ■ →

**PASTELARIA HAZIS**

**Avenida Aguiar, 9**

Salão onde Lourenço Marques  
toma chá



**A R M A Z É N S**

**Guerreiro & Castro, Succes. L.da**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

CAIXA POSTAL

TELEFONE

734

259

TELEGRAMAS ROSACASTA

**LOURENÇO MARQUES**

SUCURSAIS

**Manhiça**

—

**Chibuto**

ESCRITÓRIO EM LISBOA

RUA DA MADEIRA, 119, 1.º Esq.

**B A T E R I A S**  
**“ E X I D E ”**

para Automóveis, Motos, Rádio, etc.

RECEPTORES DE

**RÁDIO - TELEFONIA**

**Maquinismos eléctricos**

FÁBRICA DE

**PILHAS SÊCAS**

para Lanternas, Rádio, Campainhas, etc.

**Oficina de Reparações**

de todos os maquinismos eléctricos por  
mais complicados que sejam

**“ Casa das Baterias ”**

AVENIDA DA REPÚBLICA, 33

CAIXA POSTAL 183

Telef. 558—Teleg. «BATERIAS»

**LOURENÇO MARQUES**

**HILLMAN BROS, LIMITED**

Enderêço telegráfico

«FIBROUS»

Negociantes de madeiras e todos os ma-  
teriais de construção

**Estância — quilómetro 1,5**

**Telefone 146**

ESCRITORIOS:

Rua Alexandre Herculano, 44 - 46 - 48  
Telefone 138

SECÇÃO DE VENDAS:

Telefone 694

Consultem as nossas listas de preços antes  
de efectuarem as suas compras

**Atlas Colonial, L. da**

COMISSÕES

CONSIGNAÇÕES

REPRESENTAÇÕES

e AGÊNCIAS

ENDERÊÇO TELEGRÁFICO

**“ A T L A S ”**

CAIXA POSTAL N.º 954

.....

AVENIDA AGUIAR, 4, 1.º

**Lourenço Marques**

Caixa Postal

478

# Casa Coimbra

(ESTABELECIDA EM 1895)

Telefone

366

Enderêço Telegráfico «COIMBRA»

Rua Consiglieri Pedroso

LOURENÇO MARQUES

Comércio de vendas a retalho e por atacado de artigos de seda, lã e algodão, sapataria, perfumaria, artigos da China e do Japão, etc., etc. de que faz importação directa dos principais países de origem e nas melhores condições, de que resulta poder vender a preços excepcionalmente baratos.

Envia para qualquer parte, contra reembolso, qualquer artigo que lhe seja pedido  
Tem sempre grande sortimento de artigos próprios para indígenas, secção que recomenda aos revendedores

Possue também uma secção de alfaiataria com pessoal devidamente habilitado para executar com a maior perfeição e rapidez qualquer figurino

Enviam-se amostras de tecidos às pessoas que as solicitem

## P. SANTOS GIL & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

Importadores de material telegráfico e ferroviário de toda a espécie: Locomotivas, Zorras Automóveis, Motores agrícolas, etc. Conserva *stocks* permanentes para entrega imediata.  
FABRICANTES — Kopel Industrial Car e Equipment C.<sup>a</sup> Ltd.<sup>a</sup>, Pensilvania Car and Nunnfastaring C.<sup>a</sup>

SECÇÃO DE CONSTRUÇÃO—Ladrilhos e azulejos em lindos desenhos e cores, perser-vativas de madeiras em variadas cores, telhas e chapas de asbestos, etc. das melhores marcas

SECÇÃO DE MADEIRAS—Possuindo em armazém, para entrega imediata, madeiras da Província, das melhores qualidades, em pranchões, barrotes e tábuas, assim como tra-vessas para caminhos de ferro, paus para minas, etc. Estufas para secagem de madeiras

SECÇÃO DE PRODUTOS—Compramos e exportamos toda a qualidade de produtos da Província, tais como: Milho, Mapira, Copra, Amendoim, etc.

FÁBRICA DE ÓLEO, pelos processos mais modernos. Óleos de copra, amendoim, ger-gelim, rícino, algodão e mafurra sempre em *stocks*

Também rolões para alimentação de gado e para adubos

Estâncias e armazéns alfandegados no Quilómetro 1 para depósito de mercadorias, nos quais recebemos todas as qualidades de mercadorias, para consumo local e em trânsito para a União Sul Africana, a taxas reduzidas

Officinas de Serração. Fábrica de mobílias, Por-tas, Janelas, Aros, etc., movidas a electricidade

Telefones: Escritório, 400, Estância 494—Enderêço Telegráfico «Transportes»

VISTO do alto, sem «partis pris», o panorama desportivo de Moçambique desenrola-se agora apenas em esboço, fraco e incerto numa modalidades, prometedora e ambiciosa noutras. Dois grandes fulcros de desporto Lourenço Marques e Beira, depois, desvanecendo, apenas com manifestações esporádicas, desagregadas, sem regulamentações nem continuidade, as outras cidades e vilas dêste imenso território.

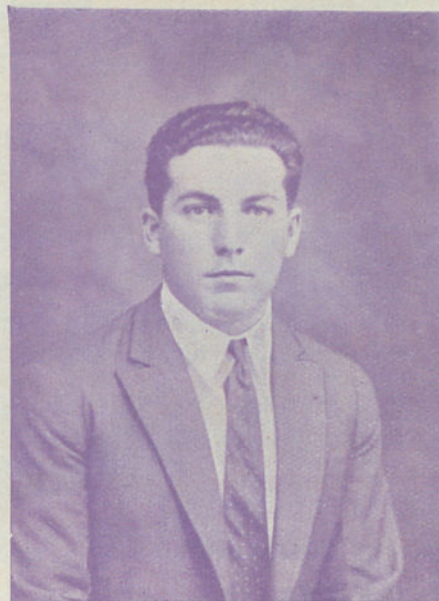
Lourenço Marques reúne em si o maior número de valores. Ali encontra cada um para o desenvolvimento natural das suas faculdades físicas os clubes de especialidade e as facilidades que ainda se tornam difíceis de obter nos meios mais pequenos.

Lourenço Marques é por isso como que o estalão pelo qual poderemos aquilatar do grau de desenvolvimento do desporto em Moçambique. Apenas ali se faz em maior escala, com melhor organização e mais regularidade, o que noutros pontos se pratica ou apenas inicia.

De tudo se faz: *tennis*, *natação*, *remo*, *golf*, *equitação*, *esgrima*, *tiro*, *water-pole*, *foot-ball*, *basket-ball*, *cricket*, *ciclismo*, *box* e *atletismo*. Algumas modalidades confinadas às predilecções duma classe ou raça, outras generalizadas, quasi todas sofrendo com o exclusivismo do *foot-ball association*. Umas praticam-se por dilectantismo puro, calmamente, pachorrentamente, outras com ardor, com violência, e nem sempre com a correcção de entes civilizados, por vezes até com pouca lisura de carácter.

Sem técnicos nem mestres especializados, o que há feito traduz um esforço persistente de boas vontades de um punhado de dedicados, que outros proventos não tiraram senão uma enorme satisfação de ver progredir o movimento desportivo desta colónia.

Hoje Lourenço Marques possui belos campos de *foot-ball* que se transformam em pistas para atletismo e ciclismo, campos de *basket-ball*, um grémio náutico soberbo e *courts* de *tennis* disseminados por toda a parte. Tem os seus campeonatos de *foot-ball*, atletismo, *tennis* e *natação* organizados todos os anos com regularidade, alguns dêles disputados por vezes com a concorrência de desportistas



Flores Cardoso

# Desporto em Moçambique

~~~~~ Aspectos e aspirações vistos por um moçambicano ~~~~~



Equipe do Sport Lisboa e Beira ao Campeonato de Atletismo de 1934

tas da África do Sul de valor excepcional.

Têm-nos, porém, faltado os mestres competentes das especialidades. Até aqui tem-se progredido por mérito natural e perseverança. Hoje já não chega; necessitamos e queremos progredir para nos não distanciarmos demasiadamente dos outros.

Para este ponto vital voltam-se agora as atenções dos clubes, mas as dificuldades financeiras que a maioria atravessa demorarão, ainda por algum tempo, a solução dêste importante problema.

Entretanto a boa vontade vai suprimindo de certo modo a deficiência de orientação e algumas das provas organizadas atingem um grau elevado de perfeição que não seria lógico esperar num meio tão pequeno e que só há bem poucos anos iniciou a sua carreira desportiva.

■ ■ ■

O *foot-ball* ocupa, aqui como aí, um lugar primordial na vida desportiva. É o desporto das multidões.

Na ânsia de se elevarem quizeram os clubes mandar vir jogadores de nomeada, «azes» que os impusessem no conceito geral. Estabelecida a importação «por grosso», atingiu o popular desporto culminâncias até então mal entressonhadas. Encheu-se-nos o peito de or-



Jacinto de Sousa campeão dos saltos em altura (1^m,76) e três fases de saltos à vara

gulho quando pudemos um dia bater os melhores grupos da África do Sul, nossos mais directos rivais.

Mas o edifício dessa vaidade assentava em sub-solo movediço. O que brilhava por cima derruía lenta, mas seguramente, nos alicerces. Faltou o estímulo aos jogadores de cá, a probabilidade de poder ocupar um lugar nas primeiras categorias, e desinteressaram-se porque não viram da parte dos seus dirigentes o acertado aproveitamento desses «azes», não pura e simplesmente como elementos de valorização passageira, mas como elementos de ensino e de melhoramento progressivo da matéria prima que há aqui em abundância.

Os «importados», como é vulgar denominá-los na nossa gíria desportiva, baixaram de valor com os anos e com as febres. Não havia quem os substituísse e baixou o nível do jogo. O público desinteressou-se e os jogadores aborreceram-se. Hoje diz-se que o *foot-ball* está em crise. Crise de «qualidade», crise moral, crise de público. E é verdade.

Ficou-nos agora um grande trabalho de reconstrução. Teremos que reeducar o nosso público e os nossos jogadores, primeiro associativamente, depois «moralmente». Primeiro adaptando-o às novas condições de «classe», depois ensinando-os a olharem o desporto por um prisma mais são e mais digno, e a pouco e pouco, com calma e acerto, aproveitando para os novos os ensinamentos que nos trouxeram os «importados», elevar progressivamente, sem «inflações» súbitas, o nível do desporto até uma altura compatível com a reduzida população do nosso meio.

Uma lição dura esta, mas aproveitável.

■ ■ ■

Por vezes os jornais trazem-nos notícias gratas de desportistas, atletas ou tenistas, boxeurs ou jogadores de *foot-ball*, — aqui criados, nascidos ou educados, «produtos» de Moçambique, que, chegados a Portugal, merecem os louvores dos mais exigentes, enfileirando entre os melhores expoentes metropolitanos. Afloram-nos à memória muitos nomes, mas para que indicá-los se apenas a ideia nos interessa.

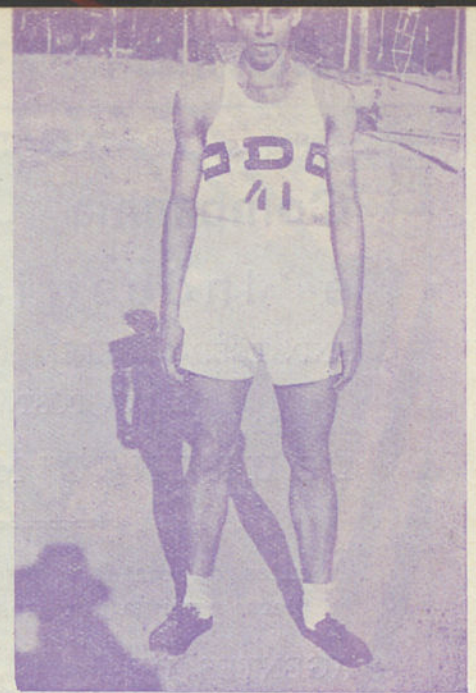
No último campeonato de atletismo realizado em Lourenço Marques foram oferecidas medalhas especiais a quem batesse um *record* de Portugal. E pela primeira vez, Lourenço Marques pôde gabar-se de ter produzido um campeão nacional, *recordman* de 800 metros.

Factos destes afagam-nos a vaidade, gratificam-nos o amor próprio e justificam a aspiração que vive nos desportistas moçambicanos.

Longe do resto do mundo civilizado e ligados íntima e espiritualmente a Portugal, serve-nos de base e de incitamento o que aí se faz de bom, e a sua emulação e porventura o seu melhoramento constituem, por enquanto, a aspiração máxima do desportista moçambicano. E' com as listas e descrições dos jornais, que todas as quintas-feiras se lêem com avidez, que vamos verificando os progressos que fazemos ou o atraso em que estamos. Aspira-se, sem que ninguém ouse proclamá-lo, a



Fachada do Sporting Club de Lourenço Marques



O «recordman» de 800 metros

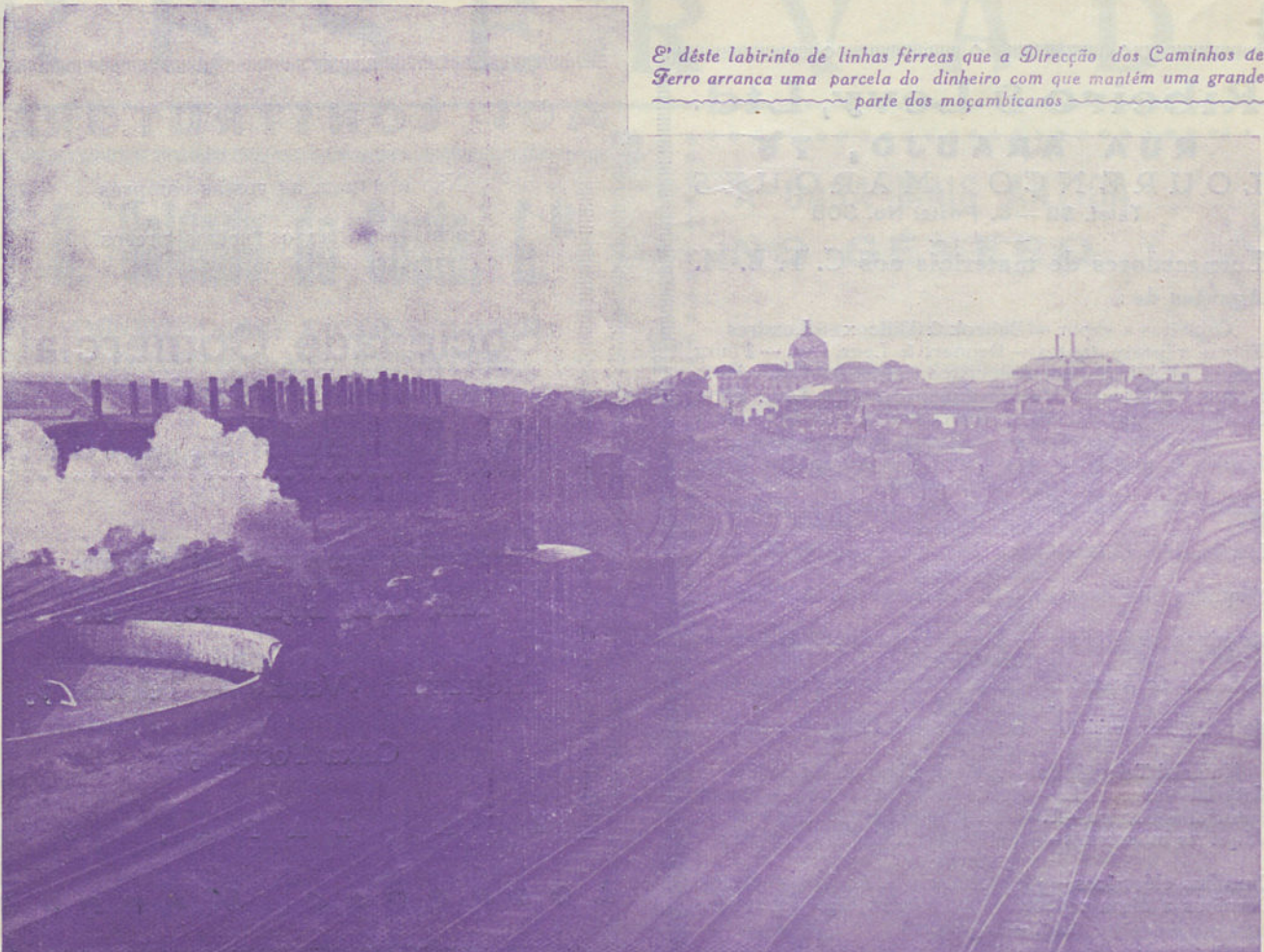
uma parada de forças com a metrópole, num futuro não muito distante, em que se não faça má figura e fique estabelecida em equação a similaridade ou aproximação de valores.

¿Que importa que leve ainda muitos anos a realização dessa aspiração, que é nobre e justa, se ela há-de chegar no rolar do tempo?

—O moçambicano sonha com os primeiros «Jogos do Império», à semelhança dos jogos que se realizam em Inglaterra entre os representantes de todas as suas possessões.

Quando um dia tomar forma esse sonho, Moçambique não quer ficar apoucado e tem jus a esperá-lo do seu esforço.

FLORES CARDOSO



E' d'este labirinto de linhas férreas que a Direcção dos Caminhos de Ferro arranca uma parcela do dinheiro com que mantém uma grande parte dos moçambicanos

Companhia Comercial e Industrial, L.^{da}

END. TEL. «COMERCIAL» — TELEF. 386

CAIXA POSTAL 433

LOURENÇO MARQUES

Agentes de cargas e descargas, Comércio
geral e venda por grosso de farinha

AGENTES DE:

T. W. Beckett. C.^o Ltd.

Pretória, Johannesburg, Cape Town Durban

e

The Sena Sugar Estates, Ltd.

Nestle (S. A.) Ltd.

Adriano Maia

Comércio geral

LOURENÇO MARQUES

CAIXA POSTAL 354

TELEFONE 224

Telegramas: «SWEEP»

CODES

A. B. C. 5th & 6th Editions

MARCONI

BENTLEY'S

GUEDES

Ribeiro & Levy, Ltd.

RUA ARAUJO, 75

LOURENÇO MARQUES

Telef. 92 — C. Postal No. 308

Fornecedores de materiais aos C. F. L. M.

Agentes de:

Caldeiras a vapor — Babcock & Wilcox — Londres
Engen. representantes — Reunert & Lenz, Ltd. — J'burg
Engen. Construtores — Associated Engineers, Ltd. — idem
Engen. Fabricantes — Griffin Engineering Co. Ltd. — idem
Ferramentas industriais — Samuel Osborne & Co. Ltd. — idem
Geradores eléctricos — Belliss & Morcon — idem

Janelas e portas de aço (Hope's) — Associated Engi-
neers, Ltd. — idem

Locomotivas Baldwin — Baldwin Locomotives Works —
Philadelphia

Locomotivas Eorth — North British Locomotive Works —
Johannesburg

Máquinas duplicadoras — D. Gestetner (S. A.), Ltd. —
Johannesburg

Máquinas de escrever — Royal Typewriter Co. Ltd. —
New-York

Madeiras de Austrália — Millars' Timber & Trading Co.,
(Overseas), Ltd.

Material Ferroviário — British Steel Piling Co. Ltd. —
Inglaterra

Material Telegráfico — Bullers, Limited — London

Material Ferroviário — Leeds Forge Co. Ltd. — J'burg

Material Eléctrico — A. E. G. Engineers Co. Ltd. — idem

Máquinas industriais — John Fowler & Co. Ltd. (Leeds.) —
Inglaterra

Omnibus eléctricos — Guy Motors (S. A.) Ltd. — J'burg

Omnibus a óleos pesados — Associated Equipment Co.
Ltd. — Inglaterra

AOS CONSTRUTORES:

Não efectuem as vossas compras

sem consultar os nossos preços

Sociedade Comercial de Ferragens, Ltda.

Materiais de construção, eléctrico, ma-
deira, tintas, louças, ferragens, etc.

Telegramas: «Vatua» — Telefone 75

Caixa Postal, 53

RUA LAPA, 37

Lourengo Marques

Livros da Edição "Gleba,"

Já publicado

«Oiro»—Mário Dionísio
 «Ana Rita»—Jorge Antunes
 «Nova Luz»—Leite da Costa
 «Dor»—Guy d'Oliveira
 «Lírica de Camões» (florilégio), prefaciado pelo Dr. Rodrigues Lapa
 «Consultório psicológico» (doenças do coração e miólo)—André Brun com prefácio de D. Alice Ogando e uma auto-biografia do autor.

A S A I R J Á

«Homens que passam»—Victor Santos

Revista Portuguesa de Importação-Exportação E Turismo

Director Alberto Gomes

Unica publicação no género em Portugal

Defensa dos interesses económicos portugueses

Noticiário—Informação—Estatística—Turismo—Finanças e Economia

Indispensável a todos os Comerciantes e Industriais que queiram acompanhar o movimento comercial e indústria internacional.

Se deseja uma representação ou procura um representante, consulta-nos sobre o que lhe interessa para o que basta fazer a sua assinatura no: nossos escritórios.

Instalações Próprias

Rua da Conceição, 113, 3.º Lisboa Tel. 28073

PARA TODOS OS TEMPOS PARA TODOS OS CLIMAS



COBERTURAS PARA GARES, GARAGENS, ARMAZENS, DEPOSITOS, CASAS, ETC.

LUSALITE

CORPORAÇÃO-MERCANTIL-PORTUGUESA L^{DA}

FIBRO CIMENTO PARA TELHADOS

R. DO ALECRIM 10 LISBOA TELEFONES 23948 28941.

R E S E R V A D O

A. Salvado da Costa, L.^{da}

IMPORTADORES E EXPORTADORES
 IMPORTERS AND EXPORTERS
 COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES
 E CONTA PRÓPRIA
 MERCHANTS, COMMISSIONS
 AND CONSIGNMENTS

AGENTES E REPRESENTANTES
 AGENTS AND MNFRS' REPRESENTATIVES
 AGÊNCIAS NAS PRINCIPAIS PRAÇAS DA COLÓNIA
 AGENCY AT ALL PRINCIPAL PLACES OF THE COLONY

Caixa Postal 176—Telefone 37
 Enderêço Telegráfico: «Jornada»
 P. O. Box 176—Telephone 37
 Telegraphic address: «Jornada»

121, Avenida da República
LOURENÇO MARQUES

A CASA MAIS ANTIGA NO GÉNERO

Comidas genuinamente à portuguesa, confeccionados com todo o asseio e com géneros de 1.ª qualidade

Restaurante Ferroviário

B A R

Bebidas e petiscos a toda a hora, onde V. Ex.^a encontrará todo o conforto

Reservados para famílias

R. Consiglieri Pedroso, 124 126

LOURENÇO MARQUES

«Legislação Actualizada de Empreitadas e Fornecimentos de Obras Públicas»

De interesse a todas as Repartições de Obras Públicas e Empreiteiros

PEDIDOS A

Custódio Cesar das Neves

Tav. das Aguas Livres, 6 r/c-Dt.º—LISBOA

À venda em todas as Livrarias

A APARECER EM BREVE:

CAMINHOS DE FERRO

PELO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

300 páginas de palpitante actualidade, em que se faz a história documentada do caminho de ferro em Portugal (1845-1935) a análise da evolução do transporte e a dos problemas e soluções da crise da exploração ferroviária.

Depositário Geral:

Empresa Nacional de Publicidade, L. Trindade Coelho, 10 e 11
L I S B O A

M A Y B A C H

Motores Diesel para Automotoras

UNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65
L I S B O A

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardeltz

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os comboios—Inmóvil portátil completo—Lejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO—PORTUGAL

Aguiar & Mello, L.^{da}

Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salftrol—Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.

Tan-Tex—Tinta impermeabilizadora e lavável, de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco—Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.

Castro—Hidrófugo para cimento. **Everseal**—Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith**—Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RÁPIDO

FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

AGUIAR & MELLO
LDA
PRAÇA DO MUNICÍPIO
13 - LOJA - LISBOA
Tel. 21151 e 21152

Dr. Aurélio Gelo Portela

CINICA GERAL - SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

Telefone. 2 0168

L I S B O A

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Loanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicete, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS

LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
à Rua da Alfandega — Telefone 20052

PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

Fabrica de Loça de Saravem, L.^{da}

A maior Fabrica de Cerâmica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

A faiança é a melhor loiça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedivel

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

Artigos de 1.ª qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.^a

LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**

Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97, 1.º—Telef. 26653

Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

*Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»
--Maquinas de escrever «Remington»*

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle vacinas para gado e soros
Burrel & C.^a



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobiliars
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468

R. da Prata, 185, 3.º-D.

Hoteis de Portugal

LISBOA:— Hotel Metropole — Hotel de L'Europe — Francfort Hotel
CURIA:—Palace Hotel da Curia—BUÇACO:—Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA:— Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

agradecimento

Em meu nome e em nome da «Revista Portuguesa de Comunicações» fecho o número especial dedicado a Lourenço Marques, gravando o testemunho sincero do meu reconhecimento para com os meus prezados amigos e colaboradores, que muito concorreram para o bom êxito da minha idea e do meu modesto trabalho.

As casas anunciantes, a maior parte das quais não necessitam de reclames, aos fotografos e ao digno chefe da secção de propaganda e publicidade dos caminhos de ferro, que igualmente contribuíram para esta publicação, reitro os meus efusivos agradecimentos.

Lourenço Marques, 20 de Fevereiro de 1935

TEÓFILO RODRIGUES
Correspondente da Revista e organizador do número especial dedicado a Lourenço Marques



palavras finais

A organização deste número especial foi da iniciativa do nosso distinto correspondente em Lourenço Marques, Sr. Teófilo Rodrigues.

O sucesso alcançado demonstra bem as muitas simpatias que em Lourenço Marques goza Teófilo Rodrigues e a sua dedicação pela «Revista Portuguesa de Comunicações». Para ele e para as pessoas e entidades que lhe emprestaram a sua valiosa colaboração vão os nossos melhores agradecimentos.

Lisboa, 27 de Abril de 1935

R. ESTEVES DOS SANTOS
Director da Revista Portuguesa de Comunicações

Este número da «Revista Portuguesa de Comunicações» afirma a capacidade de realização das oficinas gráficas onde foi composto e impresso, e a competência técnica do seu gerente e proprietário, o nosso amigo Alberto Nunes Baroëth

Dêste número da «Revista Portuguesa de Comunicações» que contém 56 páginas e é ilustrado com igual número de gravuras foi feita uma tiragem em papel couchét, especialmente destinada aos nossos distintos colaboradores e anunciantes.

Algumas das individualidades que têm colaborado na *Revista Portuguesa de Comunicações*

Francisco Pinto da Cunha Leal
Engenheiro, Antigo Presidente do Ministério,
Reitor da Universidade de Coimbra e Membro
da Sociedade das Nações

Dr. José Carvalho dos Santos
Advogado, Jornalista e Antigo Deputado

Dr. Abranches Ferrão
Professor de Direito da Universidade de Lisboa
e Antigo Ministro da Justiça e da Instrução

Dr. Alberto da Veiga Simões
Diplomata e Antigo Ministro dos Negócios Es-
trangeiros

Fernando de Utra Machado
Antigo Ministro das Colónias, Governador Colo-
nial e Professor da Escola de Guerra

Dr. Joaquim Ribeiro
Antigo Ministro da Agricultura

Dr. Manuel Gaspar de Lemos
Advogado e Antigo Ministro do Comércio

Dr. Nuno Simões
Secretário Geral do Supremo Tribunal Admi-
nistrativo e Antigo Ministro do Comércio

Dr. Raúl Lelo Portela
Advogado e Antigo Ministro da Justiça

A. P. Miranda Guedes
Engenheiro Director dos Serviços Municipali-
sados do Porto

Adalberto Veiga
Chefe da Divisão do Serviço Internacional dos
Correios e Telegrafos

Dr. Albano Moncada
Juiz de 2.ª Instância e Antigo Membro do Con-
selho Superior das Colónias e Vice-Governador
do Banco de Angola

Dr. Alberto Souto
Advogado, Director do Museu de Aveiro e An-
tigo Deputado

Dr. Almerindo Lessa
Médico e Publicista

Albino Silva Aroso
Engenheiro

Almeida Graça
Engenheiro da Junta Autónoma das Estradas

Américo Vieira de Castro
Engenheiro e Publicista

Andrade Gomes
Funcionário Superior de Caminhos de Ferro

D. António de Almeida
Oficial do Exército e Governador Colonial

Dr. Antonio Eduardo Lôbo Vilela
Licenciado em Ciências Matemáticas, Enge-
nheiro Geógrafo, Professor e Publicista

**Dr. António Pinto de Meirelles
Barriga**
Professor do Instituto Superior do Comércio e
Antigo Deputado

António Teixeira de Queiroz
Engenheiro Director Geral Adjunto da Direcção
Geral de Caminhos de Ferro

Dr. António Videira
Advogado, Colonialista e Antigo Governador
Civil de Lisboa

Dr. Alvaro Ribeiro
Advogado e Publicista

Ananvarro de Moraes
Engenheiro da Administração Geral dos Edifi-
cios e Monumentos Nacionais

Carlos Duque
Engenheiro Adjunto da Delegação do Governo
nos Caminhos de Ferro do Estado

Carlos Frazão Sardinha
Engenheiro e Antigo Governador Civil

Dr. Carlos Lopes de Alpoim
Advogado e Colonialista

Carlos Moncada
Engenheiro Electrotécnico

Carlos Ribeiro Ermida
Publicista

Cesar Ferreira
Capitão de Fragata e Engenheiro Professor da
Escola Naval

Dr. Chaves de Almeida
Advogado e Colonialista

Clemente da Silva
Advogado e Antigo Funcionário Superior dos
Caminhos de Ferro do Estado

Consiglieri Sá Pereira
Jornalista

Corregedor Martins
Major de Engenharia

Dr. Custodio de Castro
Magistrado e Antigo Deputado

Diogo Sobral
Engenheiro Chefe da Divisão de Via e Obras
da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

F. de Almeida Moreira
Director do Museu Grão-Vasco de Vizeu

Dr. Francisco Veloso
Advogado e Publicista

Gaspar do Couto Ribeiro Vilas
Coronel do Estado Maior e Professor da Escola
Colonial

Gervásio Leite
Engenheiro e Director do Porto de Leixões

Guerra Maio
Secretário Administrativo da Camara Portu-
guesa de Comercio em Paris

Guilherme A. Vidal Júnior
Oficial de Marinha Mercante

Guilherme de Azevedo
Coronel do Exército e Publicista

Guilherme de Castro
Funcionário Superior da Camara Municipal
de Lisboa

Hermínio Soares
Engenheiro Chefe da Divisão de Exploração da
Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Dr. Jaime Lpes Dias
Advogado, Secretário Geral do Governo Civil
de Castelo Branco e Publicista

Jales Guimarães
Engenheiro e Secretário da Comissão de Pontes

João Perpétuo da Cruz
Engenheiro Civil e Economista

João Ribeiro Gomes
Advogado e Colonialista

José Almeida e Vasconcelos
Advogado e Comissário do Governo na Compa-
nhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portuga

José dos Santos
Secretário da Liga dos Officiais da Marinha
Mercante

Júlio Faria Lapa
Engenheiro

Luís da Fonseca
Engenheiro

Marcelino Carlos
Capitão de Fragata

Dr. Manuel António Peres
Director do Observatorio da Ajuda

Manuel Duarte de Sá e Melo
Engenheiro

Manuel Domingues dos Santos
Engenheiro da Direcção Geral de Caminhos
de Ferro

Manuel Gervál
Funcionario Superior de Caminhos de Ferro

Dr. Manuel Rodrigues
Professor da Faculdade de Direito da Universi-
dade de Lisboa e Antigo Ministro da Justiça

Mário Mesquita
Professor e Antigo Deputado

Dr. Nuno Rodrigues dos Santos
Advogado e Jornalista

Oscar Saturnino
Engenheiro Chefe de Serviço do Observatorio da
Serra do Pilar

Dr. Palma Carlos
Advogado e Publicista

Pimenta de Castro
Engenheiro e Antigo Director dos Caminhos
de Ferro de Luanda

Pinto e Neto
Oficial de Marinha Mercante

Dr. Sebastião do Rosário Sarafana
Publicista

Dr. Serrão Marreiros
Consultor Jurídico junto da Delegação do Go-
verno nos Caminhos de Ferro do Estado

Dr. Shepard Cruz
Colonialista

Teodoro da Costa
Engenheiro Construtor Naval

Teófilo Junior
Jornalista

Urbano Rodrigues
Jornalista e Antigo Deputado

Vasco Ferreira
Funcionario Superior de Caminhos de Ferro

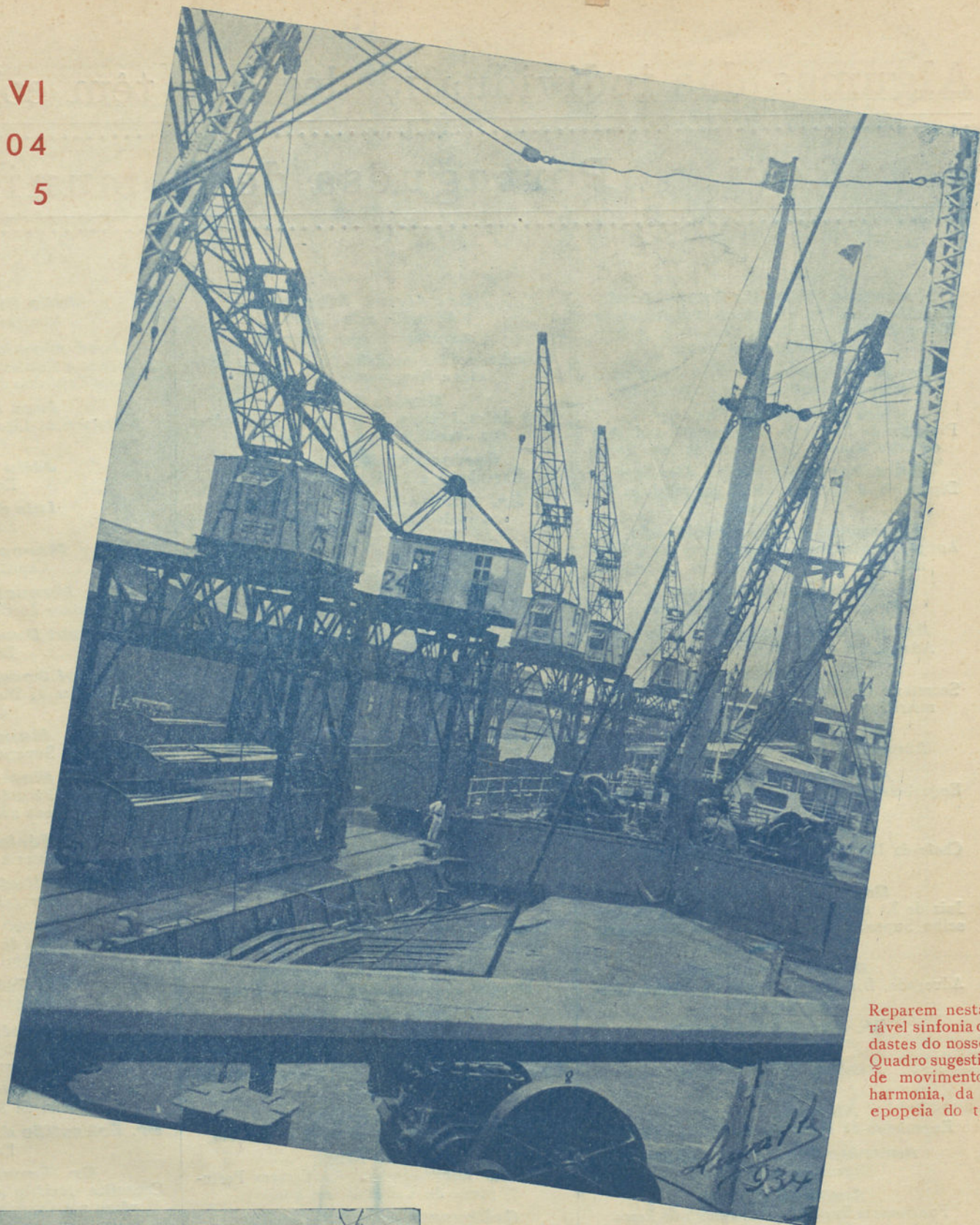
Veiga Pires
Médico

Dr. Vergílio Correia
Professor da Faculdade de Letras da Univer-
sidade de Coimbra

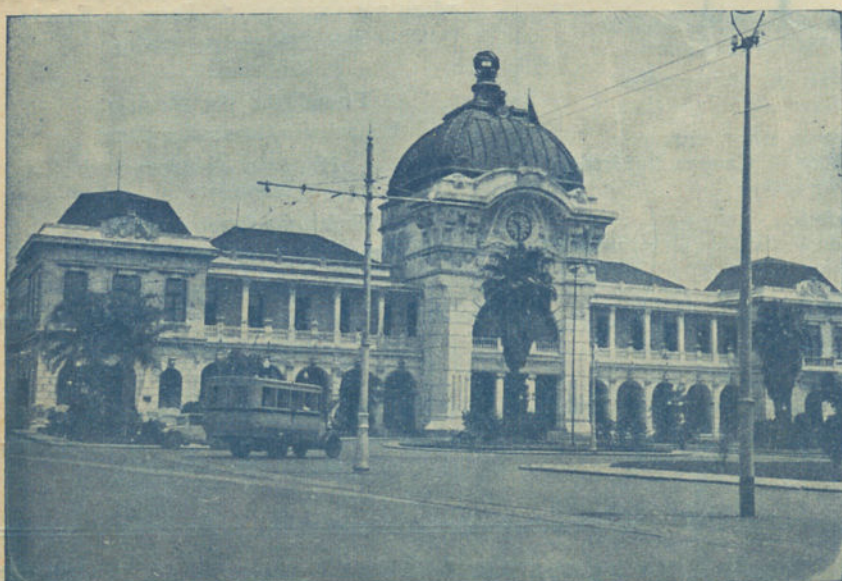
ANO VI

Número 104

9 5



Reparem nesta admirável sinfonia de guindastes do nosso Porto. Quadro sugestivo, rico de movimento e de harmonia, da grande epopeia do trabalho



A GARE DOS CAMINHOS DE FERRO

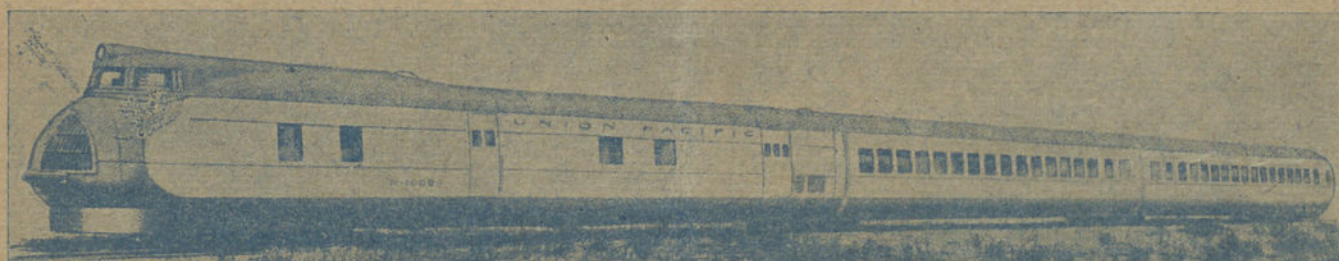
Número
especial
dedicado
a
Lourenço
Marques

LISBOA
JUNHO
1 9 3 5

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

ANO VI
PREÇO
2 \$ 5 0

**Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Telefonia, Electricidade, Minas, Portos,
Estradas, Turismo, Cultura e Problemas
Económicos e Financeiros**



VISTA DE CONJUNTO DO TREM LIGEIRO PULLMAN, EM SERVIÇO NAS LINHAS DA UNION PACIFIC RAILROAD C.º



PLANTA ESQUEMÁTICA DO TREM LIGEIRO PULLMAN

a) pivots de bogies intermediários, — b) caldeira; — c) compressor de ar; — d) entradas, com degraus móveis

O PRÓXIMO NÚMERO DA
“**Revista Portuguesa de Comunicações**”
será especialmente dedicado à comemoração do
.....7.º aniversário da sua publicação.....

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Loanda, Porto Ambeim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

S. Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS

LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
à Rua da Alfandega — Telefone 20052

PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.º
Telefone 2342

Fabrica de Loiça de Sacavem, L.^{da}

A maior Fabrica de Ceramica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

A faiança é a melhor loiça para o uso diário or ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedível

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

Artigos de 1.ª qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

Venâncio Guimarães & C.^a LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**

Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97. 1.º—Telef. 26653

Endereço telegráfico: VOUGA

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da **Pupa**)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

*Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos
Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»*

--Maquinas de escrever «Remington»

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)

Burrel & C.^a



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468
R. da Prata, 185, 3.º-D.

Hoteis de Portugal

LISBOA:—Hotel Metropole—Hotel de L'Europe—Francfort Hotel
CURIA:—Palace Hotel da Curia—BUÇACO:—Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA:—Hotel Astória

Proprietário ALEXANDRE DE ALMEIDA

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Automobilismo, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Problemas Económicos e Financeiros

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c

TELEFONE 40625

— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETARIO

Raúl Esteves dos Santos

—
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

—
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—**Eng. Frazão Sardinha**
Lourenço Marques—**T. Rodrigues**
Pôrto—**Joaquim Salgado**

—
Delegado em Moçambique

Alfredo Frazão Júnior

Editor—Antonio Martins Ramos

Imprensa Barcoeth—R. do Telhal, 65

Da falta de economistas

pelo Dr. NUNO RODRIGUES DOS SANTOS

PORTUGAL é um país economicamente atrasadíssimo. Toda a gente o sabe e toda a gente o sente. Ao nosso atraso, mesmo, há que atribuir, hoje, antes do que a mais nada, a situação de relativo desfogo que estamos gozando no meio dum imenso mundo — agitado e perplexo perante a mais grave e profunda das crises económicas por que tem passado. A esse atraso há que atribuir, agora, o sossego e tranquilidade (sempre relativos — é claro!) com que assistimos aos debates furiosos e à agonia ruída dos países ricos — onde a riqueza alargou desmedidamente a produção, arrastou a esbanjamentos inconsiderados os orçamentos nacionais, abalou os pilares mais sólidos do crédito, fomentou indirectamente a redução do consumo, desvalorizou, em última instância, moedas fortíssimas, tudo entregou, finalmente, à desorganização mais completa e à confusão mais amarga.

Mas que concluir? Que nos convenha uma tenaz permanência nos moldes efectivos de hoje? Que se renegue, desde já, a todo o anseio de progresso e renovação na economia nacional? De maneira nenhuma! O que se impõe é, precisamente, aproveitar as favoráveis circunstâncias actuais para uma larga intensificação das nossas possibilidades, protegendo-nos e garantindo-nos de futuras crises com a recolha que, agora, façamos dos ensinamentos contidos nas dolorosas experiências dos países estrangeiros.

E desde a experiência russa (tão pouco adaptável a nós — dado o carácter embrionário da nossa organização industrial e dada a mentalidade da nossa gente) até à tentativa arrojada, mas talvez pouco eficiente, de Roosevelt — medeia uma escala imensa, onde se desdobram e arregimentam ensaios solucionadores da mais diversa natureza,

Não faltam exemplos a seguir nem modelos a copiar. Impõe-se, tão somente, uma selecção inteligente e criteriosa desses modelos, baseada num prévio estudo, absolutamente rigoroso, das nossas necessidades mais imediatas, do carácter especial da nossa produção (sobretudo a agrícola), das possibilidades reais do capital público e privado, dos aspectos de que a economia nacional se reveste, das condições de vida de que os seus organismos fundamentais gozem e da capacidade de renovação e desenvolvimento de que disponham.

Acontece, porém, que a realização duma obra de tal envergadura e interesse exige, sobretudo, um numeroso pessoal, com habilitações invulgaes no campo da ciência económica: em suma — necessitamos de economistas. E é indiscutível que o que mais falta, na reduzida *élite* portuguesa contemporânea — são precisamente economistas.

O «liberalismo económico» — instalado, entre nós, a golpes de audácia e energia, sobretudo



O papel da mulher nos serviços públicos

TALVEZ porque defendi em Estocolmo os interesses da literatura e do jornalismo, para conseguir, como realmente consegui, o barateamento de portes que os nossos editores com tanta insistência solicitavam, quis a grande Imprensa sueca dar-me a honra de me ouvir sobre vários assuntos, pedindo também a minha opinião sobre o papel da mulher nos correios e telégrafos daquele país encantador.

Nos cafés, nos restaurantes e nas casas de chá de Estocolmo é o serviço feito por deliciosas *Fröken*, louras, brancas, rosadas, ligeiras, leves, elegantes, risinhas, vaporosas, lindas como anjos e provocantes como demónios.

Entre essas formosas raparigas que servem com sorrisos e com mesura, há inúmeras quintanistas de medicina e de direito e alunas das escolas técnicas superiores.

Logo, se a mulher nos correios e telégrafos da Suécia possui uma preparação geralmente superior à dos seus colegas portugueses do sexo feio, pareceu-me que a imprensa sueca desejava apenas ouvir a minha opinião sobre o papel da mulher dentro dos seus atributos feminis.

Ora, o serviço dos correios e telégrafos, à medida que se aperfeiçoa e moderniza, torna-se mais árduo, enfadonho, monótono e aborrecido.

Os aparelhos rápidos, que o génio moderno criou para transmissão das ideias, não têm aquela vida, aquele fulgor, aquela poesia e aquele sentimento do velho Morse, que uma alma animava, ouvida e entendida dos telegrafistas velha raça, que adivinhavam os mais íntimos segredos da sua música alegre e expressiva.

Tudo, dentro dos correios e telégrafos, é agora mecanizado, rápido, enervante e triste, duma tristeza neurasténica, desoladora e irritante, que só o doce perfume da mulher é capaz de atenuar.

Há mulheres, dentro da corporação, que possuem relevantes qualidades e que a cada instante dão provas de zelo e competência.

Outras há também, em maior número, que são dotadas; sobretudo, da brilhante virtude de acender entusiasmos, de fazer nascer ambições e provocar desejos ardentes, de transformar fracos colegas em fortes, heróicos, apaixonados lutadores, que sem o enfeitiçamento dos seus sorrisos nunca valeriam nada...

Em Portugal, como na Suécia, sob todas as latitudes, o papel da mulher, dentro dos correios e telégrafos, como em toda a parte, é sempre tão agradável e útil, tão doce, benéfico e salutar como a luz divina e criadora do sol.

ADALBERTO VEIGA

por Mousinho da Silveira — parece não ter compreendido nunca, com suficiente clareza, que a sua existência e o seu desenvolvimento estavam dependentes do número e qualidade dos seus futuros defensores. Esqueceu-se de que só preparando cuidadosamente muitos e bons técnicos — é que poderia garantir-se um futuro largo e próspero. E então, com o mais ingénuo dos entusiasmos — entrou de produzir, apenas, bacharéis. Daí a fraquíssima obra realizada — para além dos textos legislativos. E daí o facto infamável de ter organizado, lá fora, uma prosperidade tão invulgar que arrastou os povos a excessos suicidas, enquanto, entre nós, se limitava a conservar timidamente a abalada riqueza nacional. Agora, porém, o regime liberal — começa a ser desautorizado e combatido por toda a parte. Nota-se que a tendência geral é para a «economia dirigida». O Estado sente-se moralmente obrigado a intervir no jogo complexo da produção, fixando as condições do trabalho, fiscalizando os preços, impedindo as concentrações perigosas, protegendo a indústria nacional, desenvolvendo os transportes, etc. Depois, o plano quinquenal russo, o monumento mais grandioso do século (penosamente erigido, como as pirâmides do Egipto, com o esforço sobrehumano de milhões de escravos modernos) começa tentando e atraindo a maioria dos governantes actuais. Em todos os países se verificam acentuadas tendências para a elaboração de planos semelhantes, embora destituídos da amplitude e revolucionarismo do modelo original.

Ora este fenómeno de renovação e reforma económicas, verificado em toda a Europa e na própria América — não podia deixar de se reflectir entre nós. O que levou as economias nacionais, para além das nossas fronteiras, a admitirem e a apeterem mesmo uma substituição urgente do regime económico — foi o facto de o de-

seenvolvimento dêste estar já arrastando-as a uma situação insustentável e ruínosa. Entre nós não se verificou facto idêntico. O liberalismo não atingiu, aqui, aquele desenvolvimento tão pleno, em que paradoxalmente se negava e destruía a si próprio. A reacção contra êle manifestou-se, no entanto, também — já como prolongamento da atitude generalizada lá fora, já por fortes razões de ordem essencialmente política. Por isso nos sentimos nós — pouco menos do que os outros — na necessidade dura e premente de procedermos, com a maior urgência, à reforma da economia nacional.

Ontem o capital particular dificilmente encontrava no mercado interno quem lhe desse aplicação conscienciosa e lucrativa. Daí o ter-se mostrado sempre muito esquivo às iniciativas privadas e o ter procurado sempre inverter-se em títulos públicos ou aferrolhar-se nos cofres bancários da Inglaterra. Assim — que sucederá, amanhã, quando o próprio Estado, senhor absoluto da Riqueza, pretender administrá-la, conservando-a e multiplicando-a? Onde encontrará, êle, quem saiba usá-la no jogo fecundamente reprodutivo que se impõe? E quem elaborará os planos complicados e minuciosos que regulem e orientem a sua progressiva actividade intervencionista?

Se os estudos económicos — tão desdenhados, sempre, entre nós — não conseguem, quanto antes ganhar a simpatia e o interesse das gerações novas — é fatal que nos reservamos um novo período histórico, longo e triste, de existência apagada e vegetativa, como a daquele de que penosamente nos estamos desprendendo.

Compreendê-lo — é rasgar ao País, imerso em ignorância e miséria, um futuro próspero e tranquilo.

NUNO RODRIGUES DOS SANTOS

Expressos populares, combóios-mistérios... e mercadorias

pelo Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

SÓ nas 'receitas brutas' pensando e das líquidas pouco curando esforçam-se as companhias ferroviárias por atrair aos seus comboios os passageiros que, lentamente mas seguramente, as estradas dêles vão afastando. Fazem para isso activa propaganda e inventam novos tipos e novas designações de comboios. Viam-se nos anos anteriores frequentes anúncios de comboios-mistérios. Surgem agora os expressos populares.

Louváveis iniciativas, sem dúvida, se de tais esforços resultam receitas **líquidas**, e não sómente **brutas**, capazes de os justificar.

Não queremos afirmar que dêsses comboios não resultem lucros. Seria pôr em dúvida a capacidade administrativa dos dirigentes das empresas ferroviárias e tal não está nas nossas intenções. Devem necessariamente ter consultado a contabilidade e a estatística antes de se lançarem em tais empreendimentos. Mas — podemos garanti-lo atotamente — se receitas líquidas existem são elas tão exíguas que não podem influir na situação financeira das empresas tão preocupadas com os comboios de passageiros a preços reduzidos, para não dizer reduzidíssimos.

Muito diverso é o caso das mercadorias em pequena velocidade, tráfego obscuro, nada exigente, mas altamente produtivo de lucros.

Ora, o recente caso das minas de Aljustrel mostra-nos que, na verdade, os dirigentes das empresas ferroviárias se preocupam muito mais com os os comboios de passageiros do que com os lentos e obscuros comboios de mercadorias.

Existiam minas servidas por linhas ferroviárias que tinham paralizado, ou quási, a sua laboração por não poderem expedir os seus produtos em virtude de serem muito elevadas as tarifas ferroviárias de mercadorias. Não cuidaram os caminhos de ferro que serviam essas minas de estudar atentamente se êsse tráfego lhes conviria mesmo à custa de uma redução de tarifas. Foi necessário que as autoridades locais, seriamente embaraçadas com a existência de grande número de operários sem trabalho, se dirigissem ao Ministro das Obras Públicas pedindo-lhe a sua interferência para remediar tão lamentável situação.

Convocou o ministro uma conferencia dos interessados. Nessa conferencia reconheceu-se que as minas só poderiam intensificar a laboração **se as tarifas ferroviárias fôsssem reduzidas**. Só então o representante da C. P. resolveu estudar o assunto e propôr ao Conselho de Administração uma redução de tarifas.

Foi isto o que lêmos nos jornais diários.

Afigura-se-nos êste incidente na vida económica do país muito grave e digno de atrair a atenção dos poderes públicos.

Segundo Nadal, eminente engenheiro francês especializado em caminhos de ferro, os coeficientes de exploração nos caminhos de ferro franceses, em 1927 foram os seguintes :

| | |
|---------------------------|-------|
| Passageiros | 125 % |
| Mercadorias G. V. | 92 % |
| Mercadorias P. V. | 62 % |

Quer isto dizer : o tráfego de passageiros **dá sempre prejuizo** ; o de mercadorias G. V. **dá um pequeno lucro** ; o de mercadorias P. V. **dá sempre um lucro consideravel**.

Dar-se-á o caso de em Portugal as coisas se passarem por forma inteiramente diversa, isto é, darem os serviços de passageiros um lucro considerável e os de mercadorias e P. V. acarretarem prejuizos !!!

Ao verificar a facilidade com que os dirigentes dos caminhos reduzem as tarifas de passageiros e a relutancia em abaixar as tarifas de mercadorias, como no caso das minas de Aljustrel, parece que, de facto, assim é. Mas, sem consultar a estatística e a contabilidade dos caminhos do ferro o que nos é vedado, não acreditamos em tal. Nem tão dispares são as condições de exploração em Portugal e em França para os resultados da exploração tanto diferirem.

Afigura-se-nos que as causas prováveis do procedimento das direcções das empresas ferroviárias em Portugal são : a falta de elementos estatísticos e a terrível rotina.

Pois, em nossa opinião, só das mercadorias pobres depende, não o regresso da prosperidade aos caminhos de ferro o que é já absolutamente impossivel, mas a sua conservação por mais alguns decénios.

Se em todas as épocas as mercadorias ponderosas e pobres constituíram a principal fonte de **receitas líquidas** nos caminhos de ferro — e no país de Roosevelt em todos os tempos foram elas o sustentáculo das grandes rêdes ferroviárias — na presente época, em virtude da activa concorrência das estradas, é o único tráfego com que o caminho de ferro tem de contar.

Em face de semelhante situação qual o caminho a seguir?

Estudar os meios de tornar o transporte de mercadorias pobres sobre carris muito mais económico do que actualmente, como já muito antes da guerra tinham feito os caminhos de ferro americanos.

E' evidente que o volume do tráfego na América dá uma importância muito maior ao transporte de mercadorias pobres e permite métodos e soluções impossiveis de aplicar no nosso país.

Mas também não há a menor dúvida de que em face do gravíssima situação criada aos caminhos de ferro pelo desenvolvimento do automobilismo — situação que legislação alguma poderia modificar a menos de constituir um intolerável ataque à liberdade e um monstruoso atentado contra a economia do país — o problema do transporte de mercadorias pobres tem de ser cuidadosamente estudado e a exploração vasada em novos moldes.

Tão grande é a importância do automobilismo na vida moderna e na economia das nações que a Alemanha — onde tôdas as grandes linhas são pertença do Estado — não hesita em construir neste momento uma grandiosa rede de autoestradas que dentro em breve farão uma terrível concorrência aos caminhos de ferro do Estado.

Assim procedem os governos que pensam — **e muito bem** — que a economia do país e o bem estar daqueles cujos destinos lhes estão confiados devem pairar muito acima dos interesses dos caminhos de ferro.

No custo do transporte de mercadorias, como no de

todos os transportes ferroviários, entram por considerável percentagem os encargos financeiros e as despesas gerais. Estas despesas e estes encargos são quasi independentes do volume do tráfego. Quanto maior fôr este menor será a proporção daqueles no custo unitário dos transportes. Uma redução sensível nas tarifas, capaz de aumentar consideravelmente o volume do tráfego, pode trazer um acréscimo importante das receitas líquidas. E as mercadorias permitem **muito melhor do que os passageiros** proporcionar as despesas de exploração ao volume efectivo do tráfego.

Deve sempre partir-se do princípio de que as mercadorias dão lucro e os passageiros prejuízo. O interesse dos caminhos de ferro está, portanto, em aumentar o tráfego de mercadorias e não o de passageiros.

Para a economia do país, depois do desenvolvimento do automobilismo, é incomparavelmente mais importante a redução das tarifas de mercadorias e o acréscimo da tonelagem do que a redução de tarifas e o aumento do número de passageiros transportados.

Não será possível em Portugal aumentar a carga dos comboios de mercadorias e reduzir sensivelmente o seu percurso?!

Se assim é — o que absolve os dirigentes das empresas ferroviárias — semelhante situação é absolutamente lamentável tanto pelo que respeita à economia do país, como dos próprios caminhos de ferro.

O que podemos proclamar afoitamente é que as restrições opostas ao desenvolvimento da camionagem, tão caras aos dirigentes dos caminhos de ferro, nenhuma melhoria poderão trazer á aflitiva situação destes vetustos e depauperados órgãos de transporte. Restringem-se as facilidades dos passageiros — cujas lamentações e severas críticas frequentemente chegam até nos — sem benefício algum para os caminhos de ferro e **lesando o publico e o tesouro publico.**

Que prejuizos resultam para o país da paralisação de indústrias como a das minas de Aljustrel?!

Importantíssimos sem dúvida, embora seja impossível exprimi-les em algarismos. Em todo o caso muito superiores aos prejuizos dos caminhos de ferro.

Se o governo está disposto a auxiliar os organismos ferroviários — os que podem ainda ter vida própria, pois outros só à custa de balões de oxigénio vão arrastando uma miserável existência — não é restringindo as facilidades à camionagem que o deve fazer.

Quanto mais passageiros de pequeno curso a camionagem afastar dos caminhos de ferro mais benefícios estes auferirão.

E' sim contribuindo para remover as dificuldades acima referidas — se, de facto, existem e são removíveis — para tornar o serviço de mercadorias muito mais económico e para reduzir as tarifas de mercadorias. Esta redução tem capital importância na economia do país.

As tarifas ferroviárias de passageiros em Portugal são as **mais baixas do mundo** e os passageiros das zonas suburbanas de Lisboa e Porto são transportados a **preços muito inferiores aos do custo**. Urge suprimir esse ruinoso trafego entregando-o gradualmente às estradas.

Se as empresas ferroviárias receiam não poder arcar com os protestos do público é ao Governo que incumbe sustentá-los. O interesse geral deve sempre sobrepor-se ao particular.

Estude-se o problema sem demora e com cuidado e a solução aparecerá.

Adiar não é resolver, é aumentar as dificuldades.

Se os caminhos de ferro não podem transportar mercadorias pobres a preços razoáveis e servem apenas para

transportar passageiros e mercadorias ricas não tem direito de existir em 1935 com o actual desenvolvimento do automobilismo, impossível de impedir e até de desejar sob o ponto de vista da economia nacional.

Por motivos identicos desapareceu, em recuados tempos a navegação à vela em face da navegação a vapor e a tração animal nos longos percursos em presença dos caminhos de ferro e, recentemente esta mesma tração animal dentro das cidades, diante do desenvolvimento da tração electrica e do automobilismo.

E' verdade que, há poucos ainda — hoje não sabemos se tal sucede — o caminho de ferro, em certos percursos era batido pelo carro de bois no transporte de mercadorias!...

Dr. José Carvalho dos Santos

Com uma dedicatória que a sua boa amizade ditou, recebemos deste nosso ilustre e querido amigo a minuta de recurso que, como advogado do Sr. Manoel Augusto Pimentel Teixeira, apresentou ao Tribunal da Relação de Luanda.



Nesse trabalho, a que o Dr. José Carvalho dos Santos deu o título de «Uma Pronúncia», demonstra o talentoso causídico a sua superior cultura jurídica, aliada a um raro equilíbrio na análise que a alguns aspectos do processo faz e nas disposições legais que cita para fundamentar os direitos do seu constituínte.

Empréstimo de Caminhos de Ferro

O *Diário do Governo*, de 13 de Maio findo, publicou um decreto determinando a amortização, ao par, em de Janeiro de 1936, dos títulos do empréstimo de Caminhos de Ferro 1932-1935, do juro de 6 por cento.

A Locomotiva contra a Automotora

por GUERRA MAIO

Eu fui dos que não acreditaram no tão apregoado sucesso das automotoras, mais conhecidas pelas *Michelines*. Essas aranhas ferroviárias, no dizer do reclame, pingueiramente pago pelas empresas construtoras e na imaginação dos insaciáveis do progresso, estavam destinadas a substituir o antiquado caminho de ferro. Elas serviam para tudo. Resolviam de vez o deficit das linhas secundárias, ofereciam uma concorrência enérgica ao auto-carro e venceriam, com considerável vantagem, as mais velozes locomotivas.

No estudo que, há pouco, publiquei sob o titulo « O Problema Ferroviário em 1934 », de que a *Revista Portuguesa de Comunicações* transcreveu os principais tópicos, baste-me de fazer comentários sobre esse meio de transporte, não só porque se estavam a fazer sérias experiências no estrangeiro, mas porque, uma Comissão oficial havia sido nomeada, no nosso país, para estudar o assunto. Os factos precipitaram-se e, hoje, pode dizer-se que a automotora passou para uma situação irremediavelmente subalterna, pois só em casos muito especiais a sua acção pode ser útil e proveitosa.

Certas fábricas de automotoras, além duma activa publicidade em prol do emprêgo desse moderno meio de transporte, quizeram mesmo forçar a sua aplicação, oferecendo gratuitamente às empresas ferroviárias veículos extremamente velozes, económicos e com todas as comodidades para o público. Algumas das empresas ferroviárias da França puzeram em serviço automotoras extravelozes com largos reclamos, mas, não sei porquê, não conquistaram o favor do público. Extranha circunstância, pois toda a gente adora as inovações e, diga-se a verdade, esses veículos, pela sua elegância e pelo seu modernismo, eram dignos de melhor sorte.

Os caminhos de ferro do Estado, em cuja direcção está um notavel engenheiro, o Sr. Dautry, puseram também, uma rica automotora entre Paris e o Havre, que vence, actualmente, os 228 quilómetros que separam as duas cidades, em 2h. 10, ou seja uma média comercial de 105 quilómetros, e o P.-L.-M. igualmente pôz a circular uma automotora entre Paris e Lyon, cuja distância de 512 quilómetros é percorrida em 4h. 50, o que dá uma média aproximada de 105 á hora.

Lá fui um dia experimentá-las e confesso que não compreendi a ausencia do público, tanto mais que oferecem os lugares de 2.^a classe com o suplemento de 10 francos apenas e de 1.^a sem nenhuma sobretaxa.

Nas linhas de pequeno movimento também parece que a sua aplicação não foi mais feliz, apesar de, para a sua

utilização, se pedir apenas um bilhete de 3.^a classe. Andam em grande parte vazias e, se bem que a divulgação seja assaz importante, me parece que elas venham a substituir completamente os comboios de interesse local e a prova é que a Companhia de Leste acaba de abandonar a camionagem a exploração de 669 quilómetros de caminhos de ferro.

E' bom explicar que as linhas férreas, cuja exploração acaba de ser abandonada em várias redes francesas, estão longe de se compararem ás nossas linhas férreas secundárias. São linhas de traquissimo movimento e de cara exploração, devido a terem sido construídas sumariamente, não tendo condições económicas.

Basta dizer que, enquanto Portugal tem um quilómetro de linha férrea por cada 25 quilómetros quadrados, a França possui um quilómetro de via por cada dez quilómetros quadrados de território. Por isso não admira que muitas dessas linhas tenham de ser fechadas ao tráfego.

Dois factores pederosos interviram em prejuizo das automotoras. As transformações operadas das locomotivas a vapor, no sentido de se obter delas maior rendimento, sobretudo com menos gaste de combustível, e a construção das locomotivas aerodinâmicas, cujas experiências, feitas no P.-L.-M., deram um resultado surpreendente, pois atingiram 150 quilómetros á hora com uma marcha comercial de 112, o que é importantissimo, visto o perfil, por vezes accidentado, da grande linha Paris-Marselha.

Já se prevê para 1936 a criação de comboios extrarrápidos entre Paris e Marselha em 8 horas, o que, em conjunto com os os novos vapores da Transatlantique, porão Alger a 28 horas de Paris.

Também uma locomotiva transformada pelos engenheiros da P.-O.-Midi acaba de fazer as suas experiências, com uma carga de 400 toneladas, tendo atingido em patamar 140 quilómetros á hora e realizado uma economia de 45% de combustível.

Agora estão se fazendo transformações de máquinas pequenas para comboios locais, de maneira a poderem atingir maiores velocidades e com economia de carvão, e cuja exploração será facilitada com a redução do pessoal, que, por decisão do governo, é reduzido a um maquinista, um fogueiro e um chefe de trem, que acumulará as funções de condutor, revisor e guarda-freio.

Não são, pois, brilhantes os horizontes da automotora, que se julgava ter-se apoderado dos carris, como os pardais dos ninhos das andorinhas. Fiquemos hoje por aqui.

Paris, abril.

GUERRA MAIO

Congresso Nacional de Turismo

No 1.^o Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, realizado no Porto, apresentou o ilustrado engenheiro, Sr. Raúl da Costa Couvreur, um importante trabalho, em que, entre outros, emitia o voto de que se estudasse a conveniência da constituição de uma comissão que lançasse as bases de um Congresso Nacional de Turismo, a realizar em Outubro próximo futuro, de forma que as suas conclusões pudessem ser estudadas pelo Governo antes da reabertura da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa.

Para dar cumprimento a este voto, constituiu-se uma comissão presidida pelo Sr. Dr. Antunes Guimarães. Essa comissão relegou para uma comissão executiva a execução do voto do Congresso do Porto.

A comissão executiva é composta pelas seguintes individualidades:

Srs. eng. Carlos Santos, do A. C. P., Conde de Penha Garcia, da Sociedade Propaganda de Portugal, prof. dr. Beirão da Veiga, do Diário de Notícias; João Pereira da Rosa do Século; Fausto de Figueiredo, da Sociedade Estoril; Joaquim Roque da Fonseca, do A. C. P.

Este congresso, que será como que uma sessão preparatória de trabalhos para o grande Congresso Internacional que o Automóvel Club se propõe organizar em Lisboa no próximo ano, e para o qual já conta com o apoio moral e material do Governo, deve interessar vivamente o país pelas vantagens que dele podem advir e pelo seu alcance digno de todo o apreço.

O Congresso terá secções várias, tais como: transportes, estradas e auto-estradas, hotelarias, belas artes, portos, imprensa, propaganda e publicidade, divertimentos, alfandegas, indústrias várias, agricultura, comércio, etc. etc.

Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

de 30 de Abril de 1935

REVESTIU-SE de extraordinária importância a última Assembleia Geral da C. P. A intervenção nos trabalhos do antigo Ministro do Comércio e Comunicações, ex-Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Sr. engenheiro Plínio Silva, deu grande relêvo às questões tratadas, tendo causado a mais profunda impressão o discurso, que proferiu durante 3 horas, e em que abordou com notável competência um grande número dos complexos assuntos ferroviários, intimamente ligados ao magno problema dos transportes em Portugal.

A Revista Portuguesa de Comunicações, no sincero desejo de bem cumprir a missão que se impôs, procurou por todas as formas coligir o maior número de elementos, para dar aos seus leitores um relato, tão completo quanto possível, do que se passou naquela Assembleia e assim fica convencida que mais um grande serviço presta ao País, consagrando-lhe as páginas que se seguem.

O Sr. Dr. Bustorff Silva, Presidente da Assembleia Geral, assume a presidência e propõe o Sr. Coelho dos Reis para substituir o Sr. secretário João Brée, que não está presente. Aprovada esta proposta, o Sr. José Ferreira ocupa o outro lugar de Secretário, ficando assim constituída a mesa.

Verifica-se a presença de perto de 150 accionistas, representando quasi 50 milhões de francos, e que foram cumpridas todas as prescrições legais para o regular funcionamento da Assembleia. Nestes termos, às 16 horas e 30 minutos é, pelo Sr. Presidente da Assembleia Geral, declarada aberta a sessão. Lido o aviso convocatório são aprovados votos pelas melhoras dos Srs. Dr. António Caetano e Jorge Nunes, que não puderam comparecer por o seu estado de saúde lho não permitir. A Assembleia aprova ainda que, em todos os casos não expressamente regulados nos Estatutos, se adoptem as disposições do regimento actualmente em vigor para a Assembleia Nacional.

Dispensada a leitura do Relatório do Conselho de Administração e do parecer do Conselho Fiscal é aberta a inscrição para a sua discussão na generalidade.

Esclarecido o Sr. engenheiro Lopes Azevedo sobre o princípio estabelecido de não haver período «Antes da Ordem» em que aquele accionista desejava usar da palavra, podendo, porém, fazer as suas considerações dentro da Ordem do dia, e substituído na mesa pelo Sr. Rogério Alves, é dada a palavra ao:

Sr. Coelho dos Reis: que começa por saudar a mesa, Corpos Gerentes e Comissário do Governo.

Compara as receitas de 1934 com as de 1932 e diz que, apesar de terem aumentado em 4.301.145\$35, as condições da Companhia são peores do que eram em 1930; as causas são: crise económica que atravessa o País, concorrência da camionagem, exagerados impostos, péssimo arrendamento das linhas do Estado e agravamento cambial.

Refere-se a cada uma daquelas causas, comparando

os impostos que pagam os caminhos de ferro em Portugal com os pagos noutros países.

Afirma sempre ter declarado que o contrato de arrendamento das linhas do Estado era altamente prejudicial para a Companhia e que, se fôsse administrador da C. P. quando ele se fez, jámais o teria assinado, não obstante as suas cláusulas terem, por assim dizer, sido impostas.

Aprecia a situação dos accionistas, dizendo que desde 1890 que a Companhia se encontra numa situação de falência; refere-se à concordata de 1894. Quanto a verbas destinadas a melhoramentos verifica pelo Relatório que têm diminuído consideravelmente de ano para ano. Em 1930 dispenderam-se 16.771 contos; em 1931, 12.508; em 1932, 3.294; em 1933, 4.012; em 1934, 4.854.

Em cinco anos, pois, temos 41.439 contos. A média dos anos de 1925 a 1929 foi de 23.956 contos.

Ocupa-se depois do desequilíbrio cambial e, analisando o que se tem passado com os portadores de papéis da Companhia, diz que, segundo os seus cálculos, por cada acção ordinária tem o País recebido uma assistência financeira superior a 20 contos. A propósito, ataca a lei 952, chamada das sobretaxas, dizendo que estaria bem na Rússia, mas não num País civilizado.

Cita vários factos, comprovativos da concorrência que a camionagem e os automóveis particulares fazem ao caminho de ferro, e termina enviando para a Mesa uma Moção que conclue por propôr: 1.º Revisão dos Vencimentos a servirem de base para o cálculo da pensão de reforma; 2.º Concessão da reforma aos empregados de escritório nas mesmas condições em que é concedida ao pessoal em serviço nas locomotivas; 3.º Aplicação a todos os empregados da C. P., reformados ou não, com direito a passe, de uma contribuição mensal de 18\$00, 12\$00 e 6\$00, se aquele é de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, cujo produto reverterá para a caixa de Reformas e Pensões; 4.º Aplicação de contribuições mensais de 48\$00, 12\$00 e 6\$00, por cada bilhete de identidade concedido aos pais e irmãos dos empregados, para poderem ter direito à redução de 75 % nos preços dos bilhetes da tarifa geral e a determinadas viagens gratuitas, tendo este produto o destino indicado no número anterior.

O Sr. Mateus Aparício: Recorda o que disse na Assembleia Geral, realizada em 1932, quanto aos prejuizos que adviriam para a Companhia da ligação da moeda portuguesa à sorte da moeda inglesa. Duma maneira vaga, respondeu-lhe então o Sr. Dr. Ruy Ulrich.

Em 1933 insistiu no assunto; o Sr. engenheiro Vasconcelos Correia, em breves palavras, manifestou-se concorde com as suas observações. Na Assembleia do ano passado, não obstante o agravamento cambial se ter acentuado, nada quiz dizer, para não ser considerado impertinente. Folga em vêr este ano o Conselho de Administração, pela primeira vez, falar claro, patentear os prejuizos que uma tal situação cambial está acar-

retando à Companhia e, como muito bem se diz no Relatório em discussão, à economia geral do País.

Analisa detalhada e desenvolvidamente o problema, apontando as quantias resultantes das diferenças cambiais nalguns ramos da administração e que só para essas perfazem a cifra de 23.640 contos, comparando os câmbios de 1931 com os actuais.

A situação da Companhia tem de resolver-se, mas não pelo aumento de tarifas, recurso de que constantemente se lança mão, mas que, quanto ao orador, maiores prejuízos traria para a C. P.

As suas palavras tiveram, sobretudo, por fim frizar a situação difícil em que a Companhia se encontra e a necessidade urgente de se lhe dar remédio.

O sr. Levindo Alves: Analisa a conta de Ganhos e Perdas, pedindo licença para dizer que o saldo credor em 31 de Dezembro de 1934 não está certo, assim como vêm errados, desde 1931, os balanços da Companhia. Atribue tal facto a o Conselho de Administração julgar inconveniente apresentar os seus balanços em situação delictária, mas ela, na verdade assim é, porque, analisando o Balanço, encontramos no Activo, em Conta de Resultados da exploração das antigas linhas do Estado, a verba de 18:203.656\$09. Ora esta importância resulta dos prejuízos havidos na exploração das linhas arrendadas à Companhia. Indica os prejuízos nos anos de 1931, 1932 e 1933 e diz que bem melhor seria não se ter metido a Companhia na exploração das linhas do Estado. Concorda com a afirmação já expressa pelos oradores que o antecederam e afirmaram ser precária a situação da Companhia.

Trata a seguir da contribuição para a Caixa de Reformas e Pensões, que em 1934 montou a 10.658 contos.

Historia a situação dos accionistas através da vida da Companhia; tendo-se esta formado em 1860, só em 1876 os accionistas receberam o seu primeiro dividendo, o qual se manteve até 1889 em 6 % do capital; de 1890 a 1909 foi suspenso o pagamento dessa remuneração e só em 1910 puderam ser dispensados 0,4 % (quatro décimos por cento) ou sejam 2 francos por acção.

De então para cá não voltaram a receber mais nada; é irrisório, mas é assim. Manifesta-se, a seguir, em discordância com a concessão de bónus aos funcionários públicos; invoca os artigos 45.º e 54.º do Contrato. Refere-se à Moção que o ano passado apresentou o Sr. Dr. Orlando Rêgo; sobre o assunto e baseando-se nela envia outra para a Mesa.

Trata depois largamente das Caixas de Pensões e Reformas fazendo notar que há 4 diferentes, e que de 1927 a 1934 a subvenção da Companhia foi de 40.568 contos.

O Sr. engenheiro Vasconcelos Correia: (Presidente do Conselho de Administração) — Quanto à Moção do Sr. Coelho dos Reis diz que não lhe é desagradável; faz, no entanto, algumas reservas sobre pormenores de redacção. A situação da Companhia, entrando em conta com a situação cambial, é peor que o ano passado; excluindo-a, é melhor.

Além das causas apontadas por aquele accionista, para justificar os males da Companhia, há outras e, entre estas, a do aumento da rede telefónica.

Sobre camionagem, diz que a Companhia já conseguiu que, do decreto que a regulamentou, embora não dê inteira satisfação sobre todos os pontos reclamados, as tarifas das carreiras de camionetas se baseassem no preço das passagens de 3.ª classe, acrescido de 10 %. Faz várias considerações sobre a concorrência que os

automóveis fazem ao caminho de ferro, preconizando a adopção, por parte do Estado, de medidas para corrigir uma tão desregrada concorrência, tremenda e perigosa.

Diz que o automóvel particular é o mais difícil de combater: a diminuição de passageiros de 1.ª classe é muito sensível. É contra o barateamento das passagens.

Acha excessivos os impostos que pagam, mas não crê na sua redução. Responde às críticas relativas ao arrendamento das linhas do Estado; todos agora reconhecem que foi mau, mas está convencido de que, se os que censuram a administração de 1927 estivessem nos seus lugares, teriam feito o mesmo. Sobre os 18.000 contos a que se referiu o Levindo Alves, afirmando estarem errados os balanços, solicitaram activamente do Governo ou a reunião do Tribunal Arbitral ou o estabelecimento de negociações extra-tribunal.

Concorda com o que o Sr. Coelho dos Reis disse, sobre ser precária a situação e os trabalhos extraordinários serem realizados numa base insignificante. Diz, em resposta ao Sr. Mateus Aparício, que o Conselho de Administração não podia deixar de pôr francamente a questão do agravamento cambial, e que o problema é muito complexo, não podendo ser atacado por um lado só.

Refere-se, a seguir, ao empréstimo que a Companhia contraíu na Caixa Geral de Depósitos, para aquisição do stock de material das linhas férreas do Estado; esse empréstimo foi primitivamente de 25.000 contos; é agora de 18.000.

Responde, a seguir, ao Sr. Levindo Alves, na parte relativa às considerações feitas por este accionista quanto às Caixas de Reformas e Pensões, dizendo não poder nesta altura manifestar-se sobre as propostas apresentadas por este accionista. Quanto às regalias concedidas aos funcionários públicos na concessão de bónus, não vê maneira de lhes retirar; todavia, se a Assembleia votar a redução ou até a eliminação, procurará dar cumprimento ao voto emitido.

Quanto à concessão de passes aos accionistas, julga que ainda não chegou a oportunidade de o fazer.

Sobre certas regalias concedidas ao pessoal de movimento e não concedidas ao de escritório, justifica-se pela natureza diversa dos serviços de uns e de outros.

O Sr. engenheiro Lopes de Azevedo: Trata da questão pendente, já há muito, entre a Administração da Companhia e o accionista Drummon Castle. Porque o seu objectivo é sómente contribuir para que, por qualquer forma, se encontre uma solução tendente a fazer terminar uma situação que não traz senão prejuízos, manda para a mesa uma Moção, em que preconiza a eleição, pela Assembleia, de uma comissão de accionistas com funções de conciliação e arbitragem.

O Sr. Carlos Camanho: Diz que não tem qualquer interesse em carreiras de automóveis, mas entende que o caminho de ferro não deve combater a viação automóvel, pois ela veio dar nos últimos anos, um grande impulso ao comércio e à indústria.

Reconhece, como aliás tem sido dito por todos os oradores que o precederam, que a situação da C. P. é gravíssima, mas, para a ela fazer frente não é necessário esmagar a camionagem. Refere-se, a seguir, às tarifas, sendo de opinião que é preciso modificá-las, sobretudo no que diz respeito a passageiros, não compreendendo que nas linhas portuguesas não existam bónus para as famílias numerosas, sem a devida contemplação com as crianças. Preconiza o estabelecimento de um rápido Lisboa-Pôrto, com 2.ª e 3.ª classes.

O sr. Vasconcelos Correia; (Presidente do Conselho de Administração): Sobre a Moção do sr. Lopes de

Azevedo declara aceitar a conciliação, mas não a arbitragem.

O Sr. Cardoso Leitão: Diz, referindo-se às considerações do Sr. Mateus Aparício, que o abandono do padrão-ouro não trouxe só prejuízos aos caminhos de ferro; sem dúvida a Companhia tem uma situação má pelo agravamento resultante da nossa desvalorização da moeda, mas para o seu estudo há a considerar também compensações. Não concorda que se tirem as regalias de bónus aos funcionários; para as dar aos accionistas não é preciso tirá-las àqueles. Quanto a camionagem reputa um erro gravíssimo pensar-se que, asfixiando-a, ainda mais se salva a situação da C. P. Proibir ou dificultar a utilização de um tal meio de transporte, corresponderia a admitir que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses só poderia existir em oposição com o progresso geral do País.

O Sr. Levindo Alves: Diz que mantém a afirmação de que os relatórios estão errados desde 1931. As suas considerações foram feitas tendo em conta o § único do art.º 8.º do contrato.

Trata ainda da conta da Companhia com a Caixa Geral de Depósitos.

Relativamente às subvenções concedidas a certos reformados da Companhia, diz que o capital do accionista não devia, nem deve, ser menos considerado que o interesse dos referidos reformados. Quanto a passes e regalias dos empregados de escritório, confia que a administração irá procurar proceder com justiça e equidade, ainda que não venham a conceder-lhes regalias inteiramente iguais às dos outros empregados, que ao menos sejam o mais aproximadas possível.

O Sr. Engenheiro Plínio Silva: Começa por dirigir à Presidência, aos membros da Mesa, aos accionistas e aos corpos gerentes as saudações e cumprimentos da praxe. Refere-se em especial aos Srs. engenheiro Vasconcelos Correia, Fuasto de Figueiredo e Sousa Gomes, que sempre o têm distinguido com inúmeras provas de muita consideração e amizade, a que tem procurado corresponder, não obstante a divergência que, sobretudo com o primeiro, tem havido, nos seus pontos de vista. Cita vários factos passados na época em que exercu funções públicas, comprovativos da cooperação que aquele Sr. lhe proporcionou, designadamente quando teve a resolver o problema do preenchimento do lugar de Presidente do Conselho de Administração da Companhia, vago por falecimento do sr. Melo e Sousa. Entendeu então que devia ser o Sr. Tomé de Barros Queiroz a individualidade escolhida; tendo-se, porém, esboçado uma tendência contrária por parte de certas pessoas, mais inclinadas à candidatura do Sr. Dr. Ruy Ulrich, a cuja inteligência aliás muito folga em mais uma vez, e nesta Assembleia, prestar a sua homenagem, não transigiu no seu critério e foi o Sr. Vasconcelos Correia a pessoa escolhida para ir a Paris tratar do assunto. Barros Queiroz foi eleito por unanimidade para Presidente do Conselho de Administração.

Ao recordar vários actos praticados pelas individualidades a que fizer referência, desejo mostrar as relações entre elas existentes e assim às suas palavras só poderá ser atribuído o seu exacto significado. Dirige-se a seguir aos trabalhadores da Imprensa, aos quais está ligado por velhos laços de amizade e camaradagem; nada lhes vai, porém, pedir. Formula apenas os mais sinceros votos para que o trabalho honesto, que certamente vão fazer, procurando reproduzir fielmente, senão as suas palavras, pelo menos as suas ideias, mereça às direcções das empresas jornalísticas onde trabalham, e às entidades superiores que, no assunto, têm interven-

ção, o indispensável respeito, sendo publicado nos precisos termos em que for elaborado.

Marca a seguir a sua posição naquela assembleia e define os seus objectivos. Julga isso necessário, pois conhece bem o meio em que vive.

Num país onde, infelizmente, as melhores intenções são facilmente deturpadas e desvirtuadas; o reconhecimento do valor dos homens é condicionado ao interesse que isso pode revestir para determinados objectivos e causas; em que a possibilidade da sua actuação está subordinada a interesses criados ou à submissão a forças dominantes, não pode ser classificada de impertinente e inoportuna a justificação dos actos dos que têm, como suprema aspiração, serem, com justiça, julgados pelas atitudes galhardamente mantidas e não por pretensos intúitos reservados que do seu silêncio se pretenda concluir.

Manter íntegra uma personalidade constituída à custa de esforços e sacrifícios de toda a ordem, não a deixando sossobrar ou descer, um pouco que seja, do seu nível mais ou menos elevado, não importa, em que se colocou. é um anseio tão legítimo que só deve merecer respeito aos homens de são carácter e de nobres propósitos.

Afastado de todos os campos de actividade onde procurou ser útil à sua terra, consagrando-lhe o melhor das suas energias e faculdades, sem pensar no alcance imediato de benefícios a que legitimamente podia ambicionar, julga poder incluir-se honrosamente no número limitado daqueles que teimam em querer «servir» e não em «servirem-se».

O Sr. engenheiro Plínio Silva explicou a seguir a sua entrada naquela Assembleia. Várias vezes pessoas amigas, possuidoras de um certo número de acções, na melhor intenção, afirma, haviam procurado proporcionar-lhe a comparência nas Assembleas da Companhia Portuguesa. Sendo o orador um apaixonado pela resolução do problema ferroviário português, a que consagra um estudo continuado e permanente, revestiria grande interesse conhecer a forma como o encarava e a orientação que preconizava.

Afirmou sempre que só iria àquelas Assembleas quando legitimamente possuísse o número de acções necessário para, na plena posse dos seus direitos, poder liberramente tomar parte nos debates, não sujeito a qualquer apreciação depreciativa. E, em parêntesis, para impedir erróneas interpretações ao que acaba de dizer, declara ter o maior respeito por todos os presentes, não dirigindo a menor censura aos que, naquele momento, ali se encontram em circunstâncias idênticas àquelas que o orador não quis aceitar.

Há determinados actos que a maioria das pessoas podem praticar sem originarem qualquer reparos, mas que são inteiramente vedados, aos que ocuparam posições de certo relêvo e têm, por isso, outras responsabilidades. Um mero acaso de prestação de serviços profissionais deu-lhe a posse legítima do número de acções indispensável para ali comparecer. Não interessa, naquele momento, referir pormenores, apenas num desabafo quere manifestar a sua má-gua, por haver quem comesse a grave injustiça de o supor capaz de ir àquela assembleia só com o fim de tratar dum caso restrito, em que, como engenheiro, prestou serviços, aliás já concluídos.

A maneira como o orador se referiu, logo no início das suas considerações, às principais individualidades que administram a C. P. não dá o direito a ninguém de imaginar que o move qualquer sentimento de carácter pessoal na crítica que vai fazer. Aproveita mesmo

a oportunidade que se lhe oferece para, publicamente, manifestar o seu reconhecimento aos Srs. Fausto de Figueiredo, Vasconcelos Correia e Dr. Ruy Ulrich, pelos esforços, absolutamente sinceros, que empregaram, para, quando do arrendamento das Linhas do Estado, o convencerem a ingressar nos quadros da C. P., numa categoria que muito o honrava e na verdade hierárquica e materialmente muito vantajosa.

O Sr. engenheiro Vasconcelos Correia levou tão longe as suas diligências, que, em 29 de Julho de 1927, escrevia ao orador, lembrando-lhe que, no dia seguinte, terminava o prazo para a apresentação do pessoal das linhas do Estado, que a C. P. havia escolhido, e em cujo número o orador havia sido incluído, figurando no primeiro lugar da relação organizada.

Escravo, porém, dos princípios, das ideas e de afirmações a que estava amarrado e pelos quais procura nortear os actos da sua vida, pôs de parte inteiramente os seus interesses materiais e manteve-se intransigentemente na posição que o seu passado lhe impunha.

Julga suficiente o que acaba de dizer, para ter a certeza que todos que o escutam farão justiça aos seus propósitos.

Com uma dificuldade quasi insuperável ele vai lutar: meter as suas considerações dentro do tempo permitido, ou, se lhe fôr concedido excedê-lo, não abusar da atenção do auditório. O problema submetido á sua apreciação é, porém, tão vasto e complexo que se vê obrigado a, apenas, abordar, esboçar e analisar alguns dos capítulos em que se pode considerar dividido o magno problema ferroviário.

Deve, como intróito, desde já dizer que na verdade considera haver hoje a resolver em Portugal, não apenas o problema dos caminhos de ferro e particularmente o da C. P., mas sim um grave problema de transportes, todos estes a encarar nas suas interdependências e modalidades e a colocar no plano superior do interesse nacional. E, para a sua solução, todos os melhores valores da nossa Terra devem contribuir, eliminadas incompatibilidades políticas que ninguém, patrioticamente, deve provocar, só assim sendo possível obter a colaboração de individualidades que, dentro do apurmo moral mantido, se encontram encerradas em compartimentos estanques, de que não podem, ou não querem, indignamente sair.

Diz encontrarem-se presentes autênticos valores no campo da técnica, no da finança, no da jurisprudência; porque não hão-de, desde já, todos entenderem-se para assentar numa solução caracterisadamente nacional? Nenhum Governo lhe poderia negar a sua acquiescência e, eliminadas quaisquer intenções políticas, constituiria uma afirmação clara e positiva do mais alevantado patriotismo.

Porque já passou pelas cadeiras do Poder, e está certo, o Sr. Dr. Genestal Machado, antigo Presidente do Ministério, ali presente, corroborará o que vai dizer, afirma, todos querem que os governos resolvam vários problemas. Porém, as facilidades e auxílios a prestar não aparecem; e, em geral, a solução que pretendem não satisfaz o ponto de vista nacional, mas sim o do seu interesse particular, ou o da Companhia ou organização que representam. O que a cada um importa é ver resolvido o «seu» problema.

Foi áquela Assembleia colaborar com os outros accionistas, modesta mas sinceramente na apreciação e possível solução duma questão fundamental para a economia e fomento do País; não o guiam preocupações de qualquer outra natureza e vem sozinho, sem combinações de qualquer espécie.

O Arrendamento das Linhas do Estado.

Entre os problemas que andam á volta dos caminhos de ferro, o engenheiro Plínio Silva, considera o arrendamento das linhas do Estado o mais importante, que, com efeito, está acarretando á Companhia Portuguesa as maiores dificuldades e causando sérios embaraços á economia do País. Ao orador não dirá certamente o Sr. Vasconcelos Correia o que disse ao Sr. Coelho dos Reis, quando este accionista discordou do procedimento dos Administradores, assinando o contrato de arrendamento, afirmando-lhe que ele, no seu lugar, também teria posto neste a sua assinatura.

Diz que aquele Sr. conhece muito bem, e de há muito, os seus pontos de vista na matéria, e não representa por isso presunção nem vaidade declarar, categoricamente, que, se fôsse administrador da C. P., em 1927, não teria assinado o referido contrato. Aliás, o Sr. Fausto de Figueiredo, nas longas e inúmeras conferências que teve com o orador, também ficou conhecendo o seu critério e é-lhe mesmo muito agradável recordar que, tanto no que se refere ao contrato em si, como á sua execução, lhe manifestou sempre, em todos os pontos, a sua mais absoluta concordância.

O orador diz que tinha, como então manifestou áquelles Srs., responsabilidade de opinião própria sobre o problema a que chamou: «Ligação das rédes ferroviárias portuguesas».

Tinha preconizado — quando como Ministro do Comércio e Comunicações, apresentou no primeiro Conselho de Ministros, um relatório sobre o assunto — a ligação, primeiramente das rédes da C. P., S. S. e M. D. e posteriormente das rédes de todas as outras Companhias.

Não havia, portanto, dentro do seu critério, lugar para arrendamentos, contratos ou concursos, mas sim uma fusão, mediante estudo prévio das condições em que se encontravam as linhas do Estado e as das Companhias nos vários aspectos que havia a considerar. Tem pena de o tempo não lhe permitir explanar, agora, o assunto e sobretudo apreciar o que, em 1927, se disse sobre o arrendamento; chega a pasmarse da inconsciência com que se pronunciavam pessoas com responsabilidades de vária ordem.

Aconselha a leitura das notas coligidas pelo antigo Ministro do Comércio e Comunicações, Sr. engenheiro Carvalho Teixeira, intituladas: *O Estado e os Caminhos de Ferro* (Novembro 1926-Agosto 1927) — «Subsídios para a história da Ditadura em Portugal», trabalho deveras interessante, especialmente debaixo do ponto de vista elucidativo e que o seu autor teve a amabilidade de lhe oferecer com as seguintes significativas palavras: «Ao seu colega e amigo, engenheiro Plínio Silva, para que faça justiça a quem a merece nas questões ferroviárias que tanta discussão têm levantado».

Dum trabalho de então (Setembro 1931), começou escrevendo, no Hospital da Estrêla, onde se encontrava, sugerido por aquelas notas e que tencionava publicar, criticando-as, pede licença para ler as seguintes passagens:

«Com plena consciência de haver consagrado o melhor das suas faculdades de Trabalho e da sua bem comprovada abnegação pelos superiores interesses do País, ao estudo dos problemas de fomento nacional e em especial ao ferroviário, quer como Deputado da Nação, quer como Ministro do Comércio e Comunicações, e ainda na qualidade de Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, há muito se julgava obrigado, no cumprimento dum dever e com o objectivo de contribuir para a determinação da solução mais conveniente de um tão momentoso assunto, a exteriorar o seu pensa-

mento. Era seu dever, também, promover não só a apreciação justa e fundamentada da situação em que se encontravam os Caminhos de Ferro, mas ainda evidenciar o esforço profícuo que, sobretudo nos últimos tempos (1922 a 1926), haviam desinteressadamente dispensado elementos profissionais valiosos, de todas as categorias, devotados com entusiasmo ao progresso e aperfeiçoamento das linhas do Estado.

Porque a exposição oral se lhe apresenta mais fácil e cômoda para exprimir os seus pensamentos e mais rápida do que a escrita na sua efectivação, preparou em momento oportuno (fins de 1926) uma conferência que se propunha levar a efeito na Sociedade de Geografia, que amável e prontamente, segundo a comunicação do seu mui Ilustre Secretário Geral, lhe cedeu uma das suas salas para esse fim.

A idea da fusão das linhas da C. P. com as do M. D. e S. S. tinha há muito ocorrido a várias entidades.

A circunstância de, pela sua junção, se obter uma extensão quilométrica acima do limite inferior geralmente aceite para uma exploração mais conveniente, encarada sob qualquer dos três aspectos técnico, económico e administrativo; as vantagens resultantes da sua unidade e a conseqüente eliminação de transmissões, onus importante a considerar, tendo em vista os encargos adicionais que determinam a evidente possibilidade da unificação tarifária, eliminando-se diferenças por vezes bem acentuadas, aliás justificáveis em regime de administrações distintas; um melhor aproveitamento de material e sua utilização de harmonia com as suas próprias características e com as duas diferentes secções das linhas; facilidades de diminuição nas despesas de conservação e reparação, por uma cuidadosa e metódica organização oficinal, redução dos preços de aquisição de materiais, eram, entre outros, os motivos principais que o levavam a enfrentar o problema.

Guiado sempre pelos melhores princípios e boas intenções de bem servir, superiores a quaisquer interesses que não fôsses os do País, e incapaz de se colocar fora do campo da máxima justiça, imparcial na apreciação das qualidades de quem quer que seja, era a sua orientação caracterizada pela mais absoluta e incontestável honestidade de objectivos de processos e de métodos práticos de efectivação. Apenas o supremo interesse de economia nacional lhe balisava o caminho a seguir. A determinação com justeza das situações, sobretudo financeiras, das linhas do Estado e da C. P. seria o ponto de partida para o estabelecimento das bases em que a ligação preconizada havia de ser feita. As facilidades de que os organismos oficiais dispõem para coordenarem com exactidão os verdadeiros elementos de apreciação, reputados indispensáveis, simplificavam e facilitavam a resolução do problema. A sua privilegiada posição de predomínio contribuiria para vencer quaisquer obstáculos, garantindo a adopção da forma ou modalidade reputada mais conveniente e vantajosa. Não se tratava, deste modo, da alienação ou arrendamento das linhas do Estado, mas sim de uma junção realizada em circunstâncias, alé certo ponto, comparáveis ás que entre companhias e com o próprio Estado se vêem largamente fazendo, nos últimos tempos, em todos os Países.

Pôr-se-ia o problema com coragem, sem sofismas ou ficções, sem necessidade de concursos e actos de natureza idêntica que, nada significando neste caso, como se conclui das «Notas» citadas, serviram afinal para camuflar propósitos premeditados, que nada tendo de condenáveis, apresentados desassombradamente, passaram a motivar severas críticas pelos processos e práticas adoptados.

Havia na verdade alguma empresa ou sociedade em condições de poder competir com a C. P. na exploração da indústria ferroviária? Dispensa-se o orador de recordar as entidades, sociedades e companhias concorrentes ao arrendamento, mas não pode deixar de manifestar a sua surpresa por o concurso ter sido aberto em termos de lhes permitir apresentarem propostas.

Como se pode admitir que a C. P. se sujeitasse a uma tal situação? Os absurdos nesta questão abundam e o orador ainda hoje não compreende como pessoas com responsabilidades defenderam entusiasticamente a fragmentação das rédes, ficando o S. S. entregue a uma empresa diferente da C. P. e o M. D. a outra, sem mesmo se importarem com a sua não especialização na indústria que pretendiam explorar.

E vem agora a propósito, diz o orador com calor, referir-se ao pessoal ferroviário das linhas do Estado, quasi sempre tão maltratados mas que ninguém ignorava ser profissionalmente muitíssimo bom, podendo-se filiar nesta convicção o facto de tantas entidades se abalançarem a concorrer.

Lamenta muito sinceramente que uma parte desse pessoal tivesse sido dispensada, hostilizada ou obrigada a reformar-se. Não pode compreender a intransigência na não admissão de colegas seus, elementos profissionais de valor que se tinham consagrado aos assuntos de caminhos de ferro, tendo prestado serviços assinalados.

Entre outros motivos de discordância, o orador apresentou ao Sr. Vasconcelos Correia a sua inabalável resolução de não abandonar os seus colaboradores, que sempre com a maior competência, lealdade, disciplina e espírito de sacrifício se tinham colocado ao lado da Direcção, por vezes em momentos bem difíceis.

E não se pretenda, diz o Sr. engenheiro Plínio Silva, invocar pseudo dificuldades na determinação de posições hierárquicas, dentro dum quadro comum. Não consta que, nas fusões de várias companhias, os administradores abandonassem o seu pessoal, qualquer que fôsse a sua importância relativa.

O orador declara com elevação sentir-se cada vez mais orgulhoso por ter adoptado attitude oposta à do seu colega director do M. D., que entrou para a C. P. sem qualquer preocupação sobre a situação dos seus colegas subordinados.

Considera que, além do agravo e injustiça que isso representou, foi um erro não ter a C. P. chamado a si esses valiosíssimos elementos; possivelmente algumas dificuldades com que tem lutado não teriam aparecido.

Os engenheiros que ficaram no Estado passaram para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e os que outrora serviram sob as suas ordens, está convencido, têm cumprido honradamente o seu dever.

O orador apresenta seguir o seguinte quadro elucidativo sobre a evolução das linhas do Estado, indicando as receitas e saldos (positivos e negativos) antes e depois do arrendamento.

| ANOS | Antes
RECEITAS | SALDOS |
|----------------------------|--|---------------|
| 1923-1924 | 94:823.312\$82 — | 4:532.998\$56 |
| 1924-1925 | 115:470.669\$11 + | 9:479.449\$65 |
| 1925-1926 | 113:715.838.11 + | 8:269.760\$81 |
| 1926-1927
(até 11 Maio) | } A Direcção Geral de Caminhos de ferro
ainda não apresentou as contas. | |
| Depois | | |
| 1927 (desde 11 Maio) | 70:979.331\$04 + | 984 663\$81 |

| | | |
|------|-------------------|---------------|
| 1928 | 99:541.471\$60 + | 719.481\$12 |
| 1929 | 101:196.217\$12 + | 195.065\$23 |
| 1930 | 97:415.084\$02 + | 8.341\$04 |
| 1931 | 87:282.041\$38 — | 4:605.333\$92 |
| 1932 | 85:118.592\$27 — | 5:008.400\$83 |
| 1933 | 85:991.260\$11 — | 5:602.159\$31 |
| 1934 | 86:541.604\$31 — | 6:155.180\$60 |

Faz a crítica e análise destes números, salientando a melhora sensível notada nos últimos anos da administração do Estado e o agravamento posterior da situação que, de ano para ano, se vai tornando mais séria.

Impõe-se solucionar o assunto.

Não entileira ao lado dos que, nas suas apreciações, preconizam a adopção de fórmulas manifestamente contrárias a cláusulas contratuais.

Entende que, não obstante internacionalmente se estar verificando, hora a hora, a violação dos tratados, o Estado deve dar a todos os cidadãos a garantia do respeito absoluto pela letra dos contratos que firma. Manifestou já o orador a sua absoluta discordância da orientação seguida na alienação da exploração directa das suas linhas pelo Estado, mas dentro do sistema aceite, uma vez mantido, não considera legítimas, modificações que contrariem o contratado. O caso, porém, será totalmente outro, encarada a solução do problema dos transportes, por via ordinária, férrea, aérea e aquática, em toda a sua magnitude.

Referiu-se ainda ao facto de o Sr. engenheiro Vasconcelos Correia encarar um problema de tal natureza como um negócio que, por sinal, classificou de mau o ano passado. Eis um ponto essencial em que, entre

aquele engenheiro e o orador, há divergências profundas de critérios.

Não concebe que seja possível e permitido dar um tal carácter a um problema como este, fundamental para a economia do País.

Não só entre nós, como em toda a parte, um dos grandes males da hora presente é a ância dos negócios, tudo sendo considerado matéria negociável. Mas mesmo encarado o arrendamento sob esse aspecto, os negociadores não se mostraram à altura da sua missão. O orador, sem habilidade nenhuma para negociante, afirma que seria capaz de ter feito melhor.

A errada visão da C. P. e falta de conhecimento das características tanto das linhas como do tráfego eram manifestas; foram insuficientes e erradas grande parte das informações obtidas. Os bons resultados alcançados pelo Estado, com receitas de 115 mil contos, desnortearam a Companhia, que imaginou poder fazer eleva-las, supondo as suas capacidades de exploração superiores às evidenciadas pelos servidores do Estado.

Muitíssimas considerações, diz o orador, haveria a fazer ainda sobre o assunto, que considera quasi inexgotável, mas não pode nele mais deter-se, pois não quer deixar de tratar doutros que também considera muito importantes e tem de procurar não exceder o tempo concedido nos termos do regulamento, que rege, por tácito consentimento, os trabalhos da Assembleia. O orador declara que, seguidamente, vai tratar da *Camionagem*. Sendo, porém, 20 horas, o Sr. Presidente interrompe a sessão, ficando o Sr. engenheiro Plínio Silva com a palavra reservada para prosseguir às 21 h. e 30 m.

(Conclue no próximo número)

Pôrto de Leixões

Concurso para a remoção do vapor «Orania»

Na Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, foram no dia 7 do mês findo, abertas as propostas das casas que concorram à arrematação dos trabalhos de remoção do vapor «Orania» afundado há tempo, à entrada do pôrto de Leixões. Das quatro ofertas apresentadas, só uma foi tomada em consideração, visto as firmas autoras das restantes não terem feito o depósito prévio de trezentos contos, exigido pelo caderno de encargos. A proposta admitida é da firma Bugsier Reederei und Bergungs. A. G., de Hamburgo, que pretende, simplesmente, destruir o «Orania», no contrário das normas do concurso.

Por essa forma, o Estado perderia o casco e as mercadorias que se encontram, ainda, naquele paquete. No caso de ser aceite a sua proposta, a firma exige, além do pagamento do custo dos trabalhos, que é de 7:760 contos, a entrega dos despojos e peças do inventário do navio, que possam ser recuperadas, ficando para o Estado, apenas, as mercadorias salvas, que em caso de destruição, como é de prever, serão muito poucas. Segundo o caderno de encargos, a casa arrematante deverá, também, fazer o depósito definitivo de vinte por cento do custo dos trabalhos, condição que a firma se recusa cumprir.

A comissão que preside ao concurso e que é composta pelos srs. engs. Carvalho e Sá, Viriato Canas e Gervásio Leite, com a assistência do representante da Procuradoria Geral da República, sr. dr. Pereira de Sousa, em virtude de a proposta não estar nas condições legais, vai submeter o assunto ao sr. ministro das Obras Públicas, que resolverá em última instância.

Ouvidas as empresas concessionárias o arrendatárias das linhas férreas do país;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Os presidentes do Conselho, da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa e os Ministros e sub-Secretários do Estado viajam livremente em 1.ª classe, nas linhas férreas portuguesas, mediante a simples apresentação de um documento de identidade.

§ único. As empresas concessionárias ou arrendatárias será remetido, para os devidos efeitos, o modelo do documento de identidade aprovado.

Art.º 2.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações tomará todas as providências necessárias à perfeita execução deste decreto.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 2 de Maio de 1935.— António Oscar de Fragoço Garmona — António de Oliveira Salazar — Duarte Pacheco.

Ligação aérea Lisboa-Cabo Verde

Foi inaugurado em 11 de Maio findo o serviço de correio aéreo para Cabo Verde, assegurado pela Aéro-Portuguesa, em combinação com a «Air-France». É esta a primeira linha totalmente aérea entre Portugal e o seu Império colonial, e o facto assume uma importância que é supérfluo encarecer.

A mala postal chegará ao arquipélago de Cabo Verde todas segundas-feiras, o que beneficiará a população e as actividades locais, até hoje morosamente servidas. Os empregados da Central dos Correios, por não terem conhecimento da nova linha aéro-postal, vacilaram em aceitar a correspondência. No entanto, a Administração Geral dos Correios já deu as necessárias ordens para que aquela seja recebida sem dificuldade.

Na mala expedida naquela data seguiram, para as individualidades de maior relevo daquele arquipélago, exemplares do *Seculo* que devem ter sido ali recebidos dois dias depois. A última tiragem da correspondência para Cabo Verde realizar-se-há todos os sábados, às 14 horas, na Central dos Correios. As sobretaxas fixadas pela respectiva administração geral são: Cartas e postais, 5\$00 por cada 10 gramas ou fracção; jornais, impressos, manuscritos e amostras, 0\$00, por cada 50 gramas ou fracção.


Facilidades concedidas nos Caminhos de Ferro aos membros do Governo e presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa

O Governo fez publicar o seguinte decreto:

«Considerando que importa definir claramente a situação do Governo e dos Presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa em relação à utilização dos transportes ferroviários;

DO ULTRAMAR

CRÓNICA CARNAVALESCA

 Carnaval, pela força das circunstâncias, especialmente pelas dificuldades que as autoridades criam a quem quer divertir-se e pela crise que presentemente assola o mundo, está em plena decadência. Assemelha-se a um velho decrépito que, zigzagando, tropeçando aqui e ali, escorregando e erguendo-se sem todavia conseguir apromar-se, é arrastado pelo turbilhão da vida dirigindo-se, inconscientemente, para o leito da morte. E o pobre lá vai tateando aqui e além, quasi a quebrar-se com as acrobacias que o forçam a fazer,...

O Carnaval, nos países pretensamente civilizados e rialmente indigentes, entrou há muito no seu estado comatoso, só porque a certas pessoas não agrada um determinado número de brincadeiras, levando-as a sua pieguice a queixar-se às autoridades, se lhes sujaram a indumentária e também porque indivíduos de maus hábitos, excessivamente amigos do alheio, abusavam das máscaras para mais facilmente praticarem algumas das suas proezas.

■ ■ ■

Em Lourenço Marques, onde as diversões são insignificantes, o Carnaval este ano, como aliás se tem dado nos últimos anos, marcou pela sua... inconfundível sensaboria.

O «Scala» que costumava, nos intervalos das «matinéas», dar bailes nos salões do seu primeiro andar, este ano limitou-se ao concurso de costumes infantis. Em compensação, todavia, o «Gil Vicente», que ocupa a vanguarda do cinema em Lourenço Marques, registou duas enchentes no Domingo Gordo e Terça de Carnaval, mercê dos bailes que organizou.

Mas o primeiro a abrir as festas do Carnaval foi o Grémio Náutico, dando um baile que decorreu animadíssimo. Em seguida, os grêmios Militar e Africano, a Associação dos Empregados do Comércio e Indústria, os clubes 1.º de Maio e Sporting, a Academia Recreativa Mocidade e o Instituto Goano engalanaram e abriram os seus salões aos sócios, mimoseando-os com repetidos bailes a que se tentou imprimir o maior realce, tendo por vezes vislumbres de graça e animação.

E naquela confusão de *toilettes* bissarras, sob a iluminação flamifervente de lâmpadas multicores, entre gargalhadas frescas e alegres, de onde ressumiam laivos de felicidade e de juventude, por entre o vozeir dos que dançavam e dos que não dançavam, talvez se conseguisse suavizar a má impressão que nos deixaria o Carnaval nas avenidas desta cidade cosmopolita, se não fôsse a falta de gosto e a excessiva pobreza dos mascarados—que nem máscara tinham—o que bem nos veio demonstrar a falência económica dos lourençomarquinos.

E de facto as bisnagas, as «serpentinhas» os «papelinhos» e outros artigos carnavalescos eram cuidadosamente poupados, não se fossem acabar antes do fim da festa...

E' porque as bisnagas são sobrecarregadas com impostos e direitos aduaneiros, o que muito influiu no preço.

Se as pautas aduaneiras não fossem tão elevadas, se os encargos do comércio fossem menores e se este se contentasse com pequenos lucros, estou certo de que se consumiria mais 100 % dos artigos que se consome; e

assim as receitas—tanto alfandegárias como comerciais—equilibrar-se-iam da mesma forma.

Como por exemplo: as bisnagas, consideradas artigos de luxo, são sobrecarregadas com 40 %. Se estabelecesse 20 % em vez de 40 %, se o comércio se limitasse a um lucro mais modesto do que aquele que tem, as bisnagas estariam mais ao alcance de todas as bolsas, e, em substituição duma importação de mil, registar-se-ia uma de duas mil. Arrecadar-se-ia a mesma importância, e o povo divertir-se-ia um pouco mais.

Conclusões: o Carnaval, não obstante o grande esforço das associações, dos grêmios, dos clubes e dos teatros, não passou duma mera banalidade, triste arremesso que não chegou a ser sombra dos carnavais de algumas dezenas de anos passados. E não é para menos, dadas as condições de vida actual em que os ordenados descem e os encargos se multiplicam, a par do aumento do desemprego e das dificuldades que é costume criar-se ao comércio.

Espalhou-se pela cidade a notícia agradável dum cortejo carnavalesco. Houve quem duvidasse, assim como houve quem acreditasse e descesse até a Avenida da República, onde em anos anteriores o Carnaval marcou pela sua graça, belesa, vivacidade e volúpia, que bem vinculavam a alegria indelevel do Povo. Pois, do tal cortejo, nada se viu, com excepção dum carro mal ageitado, feito de tábuas de caixotes, ostentando muitos utensílios do colono e o seguinte dístico por sinal bem legível: «Colonização. Vale do Limpopo. Com este andar nunca mais lá chegamos».

O carro, que um burro puxava, era ocupado por um homem e uma mulher.

E resumiu-se nisto o Carnaval nas ruas da capital da tão rica e grande Província de Moçambique.

Eu não sou, evidentemente, um apologista do Carnaval; concordo mesmo com o seu desaparecimento, Mas, na falta de melhores e mais modernas diversões, diversões essas que nós aqui não temos e que estamos muito longe de possuir, entendo que se lhe dê vida até que haja com que, vantajosamente, o substituir. E se é certo que não viemos tomar ares para a África, também para ela não viemos presos à ideia e ao prazer de morrer de tédio.

TEÓFILO RODRIGUES

O 1.º Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil

Por iniciativa do nosso distinto colega «Diário de Notícias», realizou-se nos dias 27, 28 e 29 de Abril passado no Porto este Congresso.

Foram apresentadas diversas teses, algumas de grande valor para o desenvolvimento das comunicações terrestres e aéreas, tendo-se feito no decorrer das sessões interessantes afirmações.

Ficamos agora aguardando os resultados práticos dessa importante reunião, confiados de que os trabalhos apresentados e os discursos produzidos alguma coisa conseguirão em pró do automobilismo e da aviação civil.

A I Exposição Internacional de Aeronautica

De 1 a 15 do corrente realiza-se no Parque Eduardo VII, no Palácio das Exposições este grandioso certame o 1.º que no seu género se efectua em Portugal.

Colaboram na exposição entre outras nações a Alemanha, a França e a Italia.

A exposição é organizada pelo Aero Club de Portugal, e deve constituir pelo programa que vimos já publicado nos jornais diários, um grande sucesso.

DOCTRINA REGIONALISTA

Um brilhante discurso do Sr. Dr. Vítor Santos no Grémio Alentejano

NA sessão comemorativa do 3.º aniversário do Grémio Alentejano, realizada no suntuoso Salão Nobre do Palácio de S. Luiz, no passado dia 11 de Maio, pronunciou o nosso ilustre amigo, Sr. Dr. Vítor Santos um notabilíssimo discurso, em que, com notável brilho e elevação, expôs a verdadeira doutrina regionalista.

Nesse interessantíssimo discurso, não se limitou o talentoso orador a historiar as variadas vicissitudes por que tem passado o Grémio Alentejano até possuir na Capital uma instalação condigna da nossa mais rica província; foi mais além, focando numa larga visão alguns dos variados aspectos do problema alentejano.

Arquivando nestas páginas essa brilhante oração, transcrita do valioso diário de Évora, *Democracia do Sul*, prestamos um serviço aos nossos leitores, pois ela constituiu uma lição do mais puro regionalismo, a que não faltou um bem ordenado programa de trabalhos a realizar, de grande utilidade, não só para o Grémio Alentejano como para todo o Alentejo.

Segue a transcrição:

«Sr. Presidente da Direcção: Excelentíssimas Senhoras: Prezados consócios:

«Infelizmente para Vossas Excelências, fui convidado para abrir esta sessão e dizer-vos algumas palavras acerca do Grémio Alentejano.

«E digo infelizmente, porque, devendo ocupar este lugar o nosso ilustre consócio engenheiro Custódio Nunes, por atazeres inadiáveis de sua excelência, foi-me cometido o encargo, de que por certo nem de longe me conseguirei desempenhar com o brilho que ele saberia emprestar-lhe.

«Justificada a minha posição, e prometendo desde já não me alargar em conceitos que por certo fatigariam Vossas Excelências, cabe-me ocupar-vos com um pouco da história desta nossa casa.

«Fá-lo-ei a traços largos, sem outro fim que não seja o de dar a conhecer—aos que por ventura ainda ignorem—as vicissitudes porque passou o Grémio Alentejano até à sua instalação magnífica e suntuosa, neste palácio de S. Luiz.

«Ha muitos anos já, alguns alentejanos residentes na capital, organizaram uma Liga Alentejana, cuja duração, como a das rosas de Malherbe, não chegou a dar-lhe forma nem acção.

«Nasceu, e breve morreu, apesar de, à sua comissão organizadora, pertencerem médicos, que, certamente, procurariam dar baldões de oxigénio à doente a que assistiam. Ao que parece, foram porém baldados todos os esforços da ciência!

«Pouco tempo passado, e talvez ainda de luto pela extinta, procurou-se ressuscitá-la ou criar um novo ser.

«Desta vez procedia às experiências um outro grupo — que sem ter um médico ou um cirurgião a assistir-lhe—tinha um homem cuja vontade valia o melhor bisturi e cuja tenacidade substituíra a melhor tesoura, instrumento que, de resto, também possuía e sabia manejar.

«Com essa tesoura e esse bisturi—a vontade e a tenacidade criou-se um agrupamento que, com o correr dos anos, daria que falar: — O Grémio Alentejano!

«Poucos sócios, pouco dinheiro, sedes provisórias e improvisadas, mas muita vontade, muito trabalho e muita abnegação.

«Mil e uma dificuldades, dificuldades tanto maiores quanto o é facto que se juntavam por vezes as morais e as materiais, não conseguindo entanto apagar a luzita que se acendera e a que se pretendia dar brilho resplandecente.

«Essa luzinha, bruxoleante, quasi sem chama às vezes, mantinha-se porém, à custa do azeite votivo que uma grande alma, gôta a gôta, lhe dava para alimento. E o tempo, na sua cadência imperturbável, ia rolando.

«A pequenina luz começou a fixar-se. O seu brilho, amarelo e pouco intenso a princípio, ia-se aclarando. Não irradiava ainda em reflexos brilhantes, mas não tremia já com a indecisão douradora.

«E as gôtas de azeite com que alimentavam essa luz, alastraram, engrossaram de tal maneira, que formaram rio; esse correu, em leito apertado ainda, mas correu: instalou-se em S. Pedro de Alcântara, no palácio de D. Maria. Era o primeiro palácio, e o primeiro passo para uma instalação condigna. E o passo primeiro viria a ser definitivo: — Foi o caso de um punhado de alentejanos, tendo à frente a prestigiosa figura de Custódio Nunes, se abalançar, com o apoio incondicional do ainda reduzido número de associados, a mudar de séde, iniciando negociações que levou a bom termo, para a sua definitiva instalação nesta casa.

«Para aqui viemos, e só os que então dirigiam esta agremiação,

sabem avaliar os trabalhos que tivemos para aqui nos mantermos.

«Houve luta; houve luta mas vencemos, e hoje podemos orgulhar-nos da instalação da nossa casa, a melhor entre as melhores congéneres.

«O Grémio Alentejano ufana-se hoje com o lugar que disfruta. Tem, na capital do país, uma representação digna, que não receia confrontos, e que bem deve merecer não só dos seus associados, como de todos os comprovincianos.

«Criado para ocupar um importante papel na vida da província que representa e concomitantemente, na da Nação, o Grémio Alentejano, ainda que com largos horizontes, não se desempenhou ainda cabalmente da sua missão, muito embora tenha já, em pequena escala, contribuído para o bom nome do nosso Alentejo, para o tornar conhecido e aos seus valores e possibilidades.

«E' que os problemas regionais, que sabemos não se poderem resolver como nosso desejo era, não tem tido, por outro lado, o carinho que lhes é devido.

«Aqui se fizeram pequenas exposições, congressos de imprensa regional a cujos votos se não deu seguimento, algumas conferências... e pouco mais.

«Ora a sua missão é muito outra, ou melhor, deve ser a até aqui seguida mas em muito mais larga escala, no que respeita propriamente à parte regional.

«Para tal sabemos poder contar com a actual Direcção, composta por pessoas de iniciativa e vontade, capacitíssimas portanto de levar a bom termo a obra iniciada, e de preencher as lacunas que deixámos em grande número.

«São elas, entre outras, a necessidade imediata de chamar a atenção das estações competentes para o contraste que oferece o desenvolvimento da nossa província em relação às outras: deficientíssima rede telefónica, péssimas instalações escolares e reduzido número de edifícios; pouca acção das hidro-elétricas e acanhada rede de estradas e caminhos de ferro, não falando já nas limitadas verbas cedidas para as Misericórdias, que, mesmo com o auxílio particular, vivem com grandes dificuldades.

«Isto quanto à província que representamos, e à qual devemos, sempre que possamos, enviar embaixadas que provoquem a reciprocidade de relações amigas e de cultura. Quanto ao papel do Grémio dentro da sua própria casa, necessita, quanto a mim, para ser completo, de consolidar os seus fundos de assistência, para que a possa praticar como o seu nome e a sua finalidade exigem: vestir crianças alentejanas necessitadas, assistir-lhes com alimentos e dinheiro, e, se fôr possível, instruir e educar algumas delas; organizar aqui uma exposição permanente dos nossos produtos, desde a azeite aos vinhos, dos cereais às lãs e aos mármore, até ao mel, à cêra, às cortiças, às loiças de barro e aos tecidos, para que todos possam admirar a riqueza da maior província de Portugal, facilitando ao mesmo tempo relações entre produtores e negociantes, cotações, movimento de feiras e mercados, estatísticas, etc., com o que muito beneficiariam todos os alentejanos e todos os homens de negócio.

«A criação dos hospitais distritais é igualmente problema de grande interesse, que os dirigentes desta casa não podem esquecer, antes de delender e propugnar pela realização do que hoje é desejo.

«O funcionamento de uma policlínica alentejana, aqui ou lá fora, parece-me assunto digno de estudo, e, a realizar-se, grandes seriam os benefícios para a nossa colónia, sobretudo se funcionasse com a amplitude requerida: clínica geral, doenças das crianças, prótese dentária, pequena cirurgia, etc.

«Mas agora reparo que prometi a V. Ex.^{as} não me alongar; e para não faltar ainda desta vez ao prometido, e para encortar razões, resumirei: — Muito tem feito o Grémio Alentejano, mas muito, muitíssimo mais tem a realizar: desde a organização da sua valiosíssima Biblioteca até à de dedicar especial atenção e carinho à magna questão de Olivença—questão de brio de honra, de dignidade nacional!

«Porém, e apesar das dificuldades que surgirão, estou certo, que, se houvesse boa vontade de todos, espírito de sacrifício e solidariedade, o Grémio Alentejano desempenhará, num futuro próximo, um importantíssimo papel e ocupará o lugar a que tem jus.

«Por tal motivo, e para que tal se consiga, eu apelo para a união de todos os alentejanos; só fazendo-a será possível ao nosso Grémio conseguir que a província que tão dignamente representa venha a ser a parte mais grandiosa deste todo que é Portugal: só com ela nos dignificaremos; só com essa união conseguiremos amanhã ouvir pronunciar aos nossos comprovincianos as únicas palavras gratas para os nossos ouvidos: *bem hajam, srs. directores do Grémio Alentejano; bem hajam porque cumpriram o seu dever!*

Os nossos mortos

Manuel Andrade Gomes

Rodeado da esposa e filhos, faleceu pela uma hora do dia 24 de Abril findo, na sua residência à calçada das Necessidades, 38, 1.º, Manuel Andrade Gomes, chefe de Repartição aposentado da C. P. e distintíssimo colaborador que foi desta revista. Vitimou-o uma angina do peito de que há anos sofria e que os desvelados cuidados do ilustre clínico dr. Fernando Fonseca não puderam por mais tempo prolongar-lhe a vida.

Manuel Andrade Gomes era filho de José Antonio Gomes, oficial do exército que atingiu o posto de coronel, e de Felicidade Perpétua de Andrade Gomes. Nasceu na Freguesia de Santa Isabel desta cidade a 29 de Março de 1866.

Fez os seus estudos liceais no Colégio Luso-Brasileiro, que era na Travessa das Terras, próximo ao largo de Santa Isabel, onde actualmente se encontra uma dependência da Casa Pia, o qual foi frequentado por uma mocidade que ocupa muitos lugares de destaque na Sociedade portuguesa; e no Instituto «Mainense» completou a sua instrução.

Ingressou em 1888 na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como praticante das escritórios, em virtude de ter sido o segundo classificado em concurso de provas públicas; em 89 foi promovido a escriturário de 4.ª classe; em 90 à 2.ª; em 98 a amanuense; em 1901 a empregado principal de 2.ª; em 904 a 1.ª; neste mesmo ano passou a chefe de Secção; em 906 a chefe de Secção Superior, e em 909 a chefe da Repartição do Tráfego, onde se conservou até 1931, data em que se aposentou.

Durante a sua longa carreira de ferroviário, foi sempre muito apreciado por superiores e subordinados, pelos seus dotes de carácter, inteligência e vasta erudição. Conhecedor profundo dos sistemas tarifários, as reformas que delas se fizeram, tiveram em Andrade Gomes um colaborador proficiente e sensato.

Desde novo foi jornalista. Redactor do *Século* no tempo de Magalhães Lima e Silva Graça, que o estimaram, teve ocasião de mostrar a sua bossa literária. Assim, um dia Silva Graça, que o tinha encarregado de traduzir um folhetim, quando este terminou, pediu-lhe que o prolongasse, o que fez em vários números, sem que o público notasse a forçada continuação e a mudança do autor. Em 1905 fundou, com Manuel Guimarães, o *Notícias de Portugal*, quinzenário destinado ao Brasil e de que saíram vários números. Mais tarde colaborou no jornal de Lisboa *A Capital*. Como especialista de assuntos de caminhos de ferro, escreveu durante muitos anos na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde chetiu a redacção até à morte de Mendonça e Costa, director e proprietário dessa revista. Por outros jornais deixou dispersos artigos de idealismo republicano e livre pensamento que professava desde escolar. Publicou vários contos, faceta literária por que tinha especial carinho e

pela poesia, pois versejava com relativa facilidade. De entre as suas produções poéticas recordamos o interessante soneto que se segue:

Amor e Odio

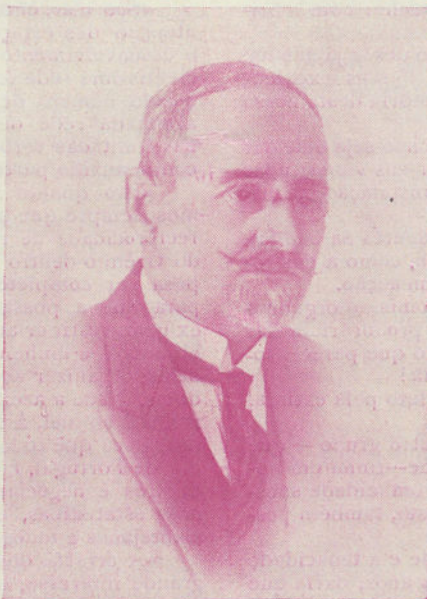
*Se tu sonbesses o que eu sinto
aqui dentro do meu peito,
do amor melhor conceito
decerto que farias. Não te minto*

*Quando às vezes a render-te o preto
da minh'alma me ressinto
ao coração me lanças sem respeito.*

*Se digo, furioso, que te odeio.
Odio e amor são um mesmo enleio
que vive e morre sem mudar de casa;*

*E eu bem vejo, bem sinto, eu creio,
— P'ra que negá-lo? De que receio?
é bem ódio o que meu peito abraza.*

ANDRADE GOMES



Andrade Gomes

Sentindo a causa dos aliados, compôs um livrinho de sonetos intitulado «O amor e a guerra». Experimentou a novela curta, tendo escrito «O João da Bailoa», editada pela colecção a Grande Novela, e outras que ainda não foram dadas à publicidade. A sua orientação de escritor reflectia-se do sentimentalismo do século passado, revelando um bondoso coração.

Na *Revista Portuguesa de Comunicações*, que desde a sua fundação carinhosamente acompanhou, e para a qual escreveu o seu último artigo, deixou Andrade Gomes bem patenteado o seu profundo conhecimento dos assuntos que versava. O jornalismo especializado perde em Manuel de Andrade Gomes um dos seus mais brilhantes cultores, e esta publicação um dos seus mais dedicados amigos.

* * *

Era casado com a sr.ª D. Elvira Adélia de Sousa Gomes, e pai do sr. José Antonio de Sousa Gomes empregado do escritório da C. de F., casado com a sr.ª D. Ilda Rebelo de Sousa Gomes; da sr.ª D. Estela Elvira de Sousa Gomes, casada com o sr. Manuel Gonçalves Monteiro, sub-director da Alfândega de Lisboa; do sr. dr. Armando Carlos de Sousa Gomes, segundo oficial do Ministério da Marinha; do sr. Mário Alberto de Sousa Gomes, pintor de arte e professor de ensino técnico; e da menina Vanda América de Sousa Gomes, falecida aos dezassete anos de idade; irmão da sr.ª D. Georgina de Andrade Gomes, e cunhado do distinto aquarelista sr. Alberto de Sousa.

Cidadão honrado e modelo de virtudes Manuel Andrade Gomes era querido por todos que dele se acercavam. Firme nas suas crenças e convicções, manteve-as com altiva dignidade até ao seu falecimento.

O seu funeral, que foi civil, constituiu uma impressionante manifestação de saudade a que se associaram

muitas centenas de pessoas de todas as classes sociais.

A *Revista Portuguesa de Comunicações* fez-se representar no funeral pelo seu director, sr. Raúl Esteves dos Santos.

A' família do morto querido, renovamos a expressão do nosso mais sentido pesar.

Engenheiro António Teixeira de Queiroz

Foi com dolorosa surpresa que recebemos a notícia do falecimento d'êste nosso querido amigo e ilustre colaborador, ocorrido em fins de Abril findo na sua Casa do Cruzeiro, em Ponte de Lima.

O engenheiro António Teixeira Queiroz Botelho de Castro Vasconcelos era um carácter de eleição, que deixou na roda de amigos que com êle privaram e nos seus subordinados, uma pungentíssima saúdade.

Funcionário distintíssimo, tendo prestado ao Estado durante a sua longa carreira assinalados serviços em que demonstrou, além de uma grande competência, uma probidade pouco vulgar, o seu nome é dos que deixam um exemplo digno de ser seguido.

Quem estas linhas escreve foi seu subordinado na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e ali teve ocasião de lhe apreciar as suas altíssimas qualidades de chefe e de amigo ficando a dever à sua memória conselhos e ensinamento deveras apreciáveis.

De entre as cartas que nos endereçou, transcrevemos uma, em que nos agradecia um livro que lhe ofertámos, e que é bem o espelho da sua alma diamantina. Carta que foi mais um incitamento para prosseguirmos no caminho que de há muito vimos trilhando.

Segue a carta:

Meu Caro Amigo

Venho agradecer-lhe muito reconhecido o seu livro «Três anos na Grande Colmeia», que é um valioso testemunho do seu merecimento e da sua valiosa actividade na grande tarefa da educação operária.

Quando no princípio da sua carreira oficial tanto o defendi do amesquinamento e injustiça com que era acolhido por mesquinhas pessoas, bem sabia que tinha

merecimentos para prosseguir numa brilhante carreira e não me enganei no meu juízo.

Agora que fui posto à margem da vida oficial, também tenho de reconhecer a valia do seu carácter, porque de todas as formas não se esquece de mim e sempre me manifesta a sua amizade.

Faço por isso votos por que continuem os seus triunfos e serviços valiosos nas causas justas a que se tem dedicado.

Seu amigo grato e dedicado

Lisboa, 23 de Janeiro de 1934

ANTONIO TEIXEIRA DE QUEIROZ

E não é sem um veu de tristeza a enevoar-nos o olhar, que terminamos a leitura desta amabilíssima carta.

* * *

A' ilustre família enlutada, apresenta a *Revista Portuguesa de Comunicações* os seus mais sentidos pêsames.

Dr. Abel Augusto da Mota Veiga

Faleceu, em 28 de Abril findo, êste nosso muito querido amigo, digno juiz-presidente da 1.^a Vara do Tribunal do Trabalho desta cidade e ilustre consultor jurídico da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

O seu coração bondoso e a dignidade que transparecia em todos os actos da sua vida, aliados a uma lúcida inteligência, granjearam-lhe profundas amizades e afeições dedicadíssimas, motivo por que a sua perda foi muito chorada.

Nesta Revista, deixa o Dr. Mota Veiga uma grande saúdade, pois acompanhou-a desde o seu primeiro número, nunca lhe faltando com o seu avisado conselho e experiência.

No seu funeral, que foi concorridíssimo, fez-se a *Revista Portuguesa de Comunicações* representar pelo seu director o sr. Raúl Esteves dos Santos.

BIBLIOGRAFIA E IMPRENSA

Um valioso relatório

«*Algumas instalações recentes de sinalização e manobra de agulhas dos caminhos de ferro espanhois e franceses.*»

Com êste título, publicaram os distintíssimos engenheiros Diogo Sobral e Azevedo Nazaréth o relatório da missão de estudo de que pelo Governo haviam sido incumbidos, de visitar no estrangeiro algumas das modernas instalações de sinalização de caminhos de ferro, estudando a aplicação dos diversos sistemas à nossa rede, de maneira a poderem ser devidamente apreciadas as propostas relativas à sinalização das estações de Ermezinde e Pinhal Novo.

Da maneira brilhante como os dois categorizados engenheiros levaram a efeito a sua missão, condicionada pelo pouco tempo de que dispunham, falam bem claramente as 77 páginas do seu bem redigido relatório, a série de gravuras, de desenhos e gráficos de algumas das mais modernas e importantes instalações que visitaram.

Lendo-se êsse valioso relatório, fica-se conhecendo o alto grau de desenvolvimento atingido pela sinalização nas linhas esnholas e francesas, dentro dos mais diversos sistemas.

Nes a missão, o nosso ilustre amigo Engenheiro Diogo Sobral representava a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e o Sr. Engenheiro Azevedo Nazareth a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Sobre a ocupação agrícola e florestal da Colónia de Maçambique

Editado em separata, acabamos de receber este valioso estudo que inicialmente havia sido publicado nos n.ºs 1 e 2 do considerado Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique.

Nele revela o seu autor, o nosso distintíssimo colaborador, Sr. Pedro A. Fragoço Viana, o profundo conhecimento que tão vasto problema possui, como largamente tem demonstrado na série de brilhantes artigos que nestas páginas vem publicando.

Anuário dos Serviços Hidráulicos

Da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Electricos recebemos o 1.º número d'êste Anuário, relativo ao ano de 1933.

Trata-se de um grosso volume de 400 páginas em que se



descrevem os trabalhos realizados por este importante departamento do serviço público, durante o ano de 1933.

A sua publicação só elogios pode merecer, pois nela encontram os técnicos e os estudiosos coligido tudo quanto diz respeito aos serviços hidráulicos nacionais.

Numa nota preliminar, o Administrador Geral, Sr. Engenheiro António Eugénio de Carvalho e Sá, justifica a publicação do primeiro número do Anuário.

De entre os estudos publicados, distinguem-se os da autoria do ilustre Engenheiro, Sr. Afonso Zuzarte de Mendonça, referente ao rio Tejo. São também publicados artigos a propósito das cheias do rio Tejo, de 1909 e de 1932, subscritos pelos Srs. Engenheiros António Belard da Fonseca e Abel Mário de Noronha e Andrade.

«Vida Contemporânea»

Entrou no 2.^o ano da sua existência esta brilhante publicação, que tem como director o ilustre homem público e nosso distintíssimo amigo, Sr. Engenheiro Cunha Leal.

A marcha ascensional desta notável Revista, demonstra que não nos iludimos quando nestas colunas lhe vaticinamos os maiores triunfos.

Esse invulgar sucesso, deve-se especialmente ao nome prestigioso de Cunha Leal, e à colaboração por tantos títulos valiosa, que à sua volta se juntou.

Desejamos-lhe muito sinceramente a continuação de prosperidades:

«O Diabo»

O número deste interessante jornal dedicado ao cinquentenário da morte de Vítor Hugo, honra a sua direcção, quer na sua brilhante e escolhida colaboração, quer no seu aspecto gráfico que é simplesmente magnífico.

Parabéns mais uma vez a Artur Inez e aos seus inteligentes cooperadores.

República

Entrou no 23.^o ano de existência este jornal, que tem como director o brilhante jornalista e nosso distinto amigo Sr. Ribeiro de Carvalho, a quem, por esse motivo, enviamos as nossas saudações.

«A Voz da Justiça»

Entrou no passado dia 11 de Maio, no 34.^o ano da sua existência, este brilhante jornal republicano, que, sob a direcção do ilustre republicano, Sr. Manuel Jorge Cruz, se publica na importante cidade da Figueira da Foz.

Bem redigido e superiormente orientado, contando com uma seleccionada colaboração, nele são versados, com elevado critério, problemas de grande interesse nacional, que fazem de *A Voz da Justiça* um dos mais valiosos jornais do País.

Nas pessoas do seu ilustre director, Sr. Manuel Jorge Cruz, e do secretário da redacção, o distinto jornalista, Sr. José da Silva Ribeiro, saudamos todos que à *A Voz da Justiça* emprestam o seu concurso.

«Jornal da Régua»

Completo 5 anos de existência este valioso jornal, que vem

sendo dirigido com superior competência e brilho pelo distinto jornalista Sr. José Afonso de Oliveira Soares.

Desejando ao *Jornal da Régua* a continuação de prosperidades de que é digno, pela proveitosa acção que vem desenvolvendo em pró do Douro, não podemos esquecer os termos amabilíssimos com que se referiu à nossa Revista.

Essas palavras elogiosas merecem ficar aqui transcritas:

«Fim do dia de lavoura, a vista a espriar-se contente nas leivas bem esterroadas, dizem os rústicos: o serviço bem feito agrada a Deus e a todo o mundo. Acudia-nos este *simile*, ao virar a última fôlha da «Revista de Comunicações». Serviço bem feito! Tipografia modelar, redacção óptima, imparcialíssima orientação. Revista económica, realiza implicitamente um curso de educação cívica, pois abate os mesquinhos pendões a cuja sombra não medra a prosperidade pública.

A *Revista Portuguesa de Comunicações*, com seis anos de existência completados há meia dúzia de dias, visita hoje o nosso jornal pela primeira vez. Conscientes desta honra, felicitamos tanto ou mais do que à própria «Revista de Comunicações».

Felicitando vivamente o nosso distinto confrade, aproveitamos a ocasião para lhe agradecer a penhoradíssima referência.

«A Vida Social»

Este interessante e utilíssimo jornal que o nosso distinto amigo Mariano Pereira vem orientando com firmeza e brilho acaba de completar 4 anos de existência.

Só quem moureja nas inglorias labutas da imprensa pode bem avaliar as inúmeras dificuldades que é preciso vencer para conseguir manter, no nosso acanhado meio, um jornal com a independência e honestidade que caracterizam *A Vida Social*.

Razões estas que nos levam a felicitar Mariano Pereira e os seus dedicados cooperadores, desejando-lhes os maiores progressos e felicidades.

Uma útil publicação

A *A Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo* que temos continuado a receber e de que é director o nosso querido amigo Alberto Gomes, é, sem dúvida, uma das mais brilhantes publicações que, no género, se fazem em Portugal. Colaborada por muitos dos mais competentes e ilustres nomes da literatura contemporânea, ela trata do desenvolvimento de todos os assuntos que se prendem com a economia do país, quer sob o ponto de vista das relações comerciais e industriais, quer sob o ponto de vista do fomento de todas as actividades financeiras, tendo, para todos os problemas da vitalidade nacional, abalisa dos tratadistas. O critério ponderado do seu director conseguiu reunir, à volta desta interessante revista, muitas individualidades, consideradas, no meio comercial e industrial, como verdadeiras autoridades.

O escrúpulo do nosso querido amigo Alberto Gomes, — um novo que se impoz pela vontade do seu carácter indomável, pela inteligência dos seus magníficos esforços, pela ciência da oportunidade na realização das grandes empresas, — realizou uma extraordinária obra de propaganda nacional, tão admirável e tanto para aplaudir que, modestamente, sem espaventosos reclamos, tem passado para além das nossas fronteiras.

Recomendar esta revista aos nossos leitores é meter-lhes em casa, nas necessidades dos seus escritórios, a nata das informações de comércio e da indústria, a indicação de tudo o que diz respeito à Importação e à Exportação dos vários produtos portugueses e estrangeiros e, ainda, à expansão de tudo que se refere ao turismo.

Trata-se duma publicação indispensável e útil.



Mais uma publicação importante acaba de sair do prelo; regerimo-nos ao *Arquivo do Distrito de Aveiro*, que tem como director, e proprietário os Srs. Drs. António Gomes da Rocha Madahil, Francisco Ferreira Neves e José Pereira Tavares.

Revista trimestral, destina-se à publicação de documentos e estudos relativos ao Distrito de Aveiro.

O seu primeiro número contém 80 páginas onde se encontram valiosos estudos sobre história, arqueologia e actualidades, firmados por individualidades de relêvo, dentre os quais notamos o nome prestigioso do Dr. Jaime de Magalhães Lima.

E' uma publicação por cujos alevantados objectivos bem merece, por parte do público, uma carinhosa simpatia.

E' seu editor e administrador o Sr. Francisco Ferreira Neves.

Desejamos-lhes as maiores prosperidades.

Propaganda Turística da Alemanha

O Grémio Luso-Alemão distribuiu uma série de brochuras de propaganda da Alemanha e dos cursos de férias que ali se realizam.

E' um processo de propaganda deveras interessante pois abrange todos os aspectos que mais interessam ao turista que deseja visitar a Alemanha.

«A Europiada»

Este poema de Artur Botelho, em que se cantam os mais importantes episódios da Grande Guerra, continua a ser publicado em fascículos, tendo já saído o n.º 3.º.

A edição é de Alfredo de Araújo, Travessa de Mirafior, 7, 2.º —Porto.

PARA TODOS OS TEMPOS PARA TODOS OS CLIMAS

COBERTURAS
PARA GARES,
GARAGENS,
ARMAZENS,
DEPOSITOS,
CASAS
ETC.

LUSALITE

R. DO ALECRIM
10 LISBOA,
TELEFONES
23948
28941.

CORPORAÇÃO-MERCANTIL-PORTUGUESA L^{DA}

FIBRO CIMENTO PARA
TELHADOS

A «Aero Portuguesa» inaugurou no mês findo, o serviço de correspondência aérea destinada à África Equatorial Francesa e Congo Belga, a qual será expedida, pelo «sud-expresso», para Marselha, e, desta cidade, pelo avião da carreira que sai todas as sextas-feiras, para aqueles portos. O «terminus» desta linha é, em semanas alternadas, Brazaville e Leouldville, e a chegada efectua-se, respectivamente, nas quartas e quinta-feiras seguintes.

A expedição de Lisboa realizar-se-á às terças-feiras e os expedidores deverão escrever na correspondência a indicação: «Via serviço aéreo França-Congo». Por esta via também poderá ser enviada correspondência para o Sudão Francês, Nínger, Togo, Dahomey, Costa de Ouro, Nigéria Britânica e Camarões. As sobretaxas a aplicar por cada 10 gramas de cartas ou bilhetes postais e por cada 50 gramas de outras correspondências são as seguintes: 5\$00, para aqueles últimos pontos, excepto algumas localidades dos Camarões, como Fort Foureaux, Legone Birni, Marona, Mokolo, Mora, Yagoua, Guidder, Garona e Poli, para as quais a taxa é de 6\$00, assim como para a África Equatorial Francesa e Congo Belga.

A correspondência aérea com estes destinos deve ser entregue na Central dos Correios, nos dias úteis, até às 21 horas, e, no dia da expedição, até às 12.

MARINHA MERCANTE

Um diploma que regulamenta a inscrição dos armadores

O Diário do Governo publicou, no dia 9 de Maio corrente, o decreto seguinte:

«Artigo 1.º. A inscrição na Direcção da Marinha Mercante de qualquer firma, nos termos do decreto n.º 23.676, de 16 de Março de 1934, será apenas provisória e só se tornará definitiva após a aquisição de um mais navios para o exercício do tráfego que lhe tenha sido autorizado. § único. A inscrição provisória que se não torne definitiva conforme dispõe o presente artigo caducará seis meses depois da data do despacho ministerial que a autorizou.

Art. 2.º. O armador inscrito que deixe de possuir navios perderá direito à inscrição se no prazo de doze meses, contados relativamente à data do cancelamento do registo do último navio, não houver adquirido ou contratado outro ou outros navios em sua substituição. § 1.º. O processo de cancelamento de inscrição dependerá de despacho ministerial, sob prévio parecer do Conselho Superior da Marinha Mercante. § 2.º. O prazo a que se refere este artigo só será prorrogado em caso de força maior devidamente comprovado».

O nosso número especial dedicado a Lourenço Marques, mereceu por parte da imprensa de todo o País significativas referências que muito nos penhoraram.

No próximo número iniciaremos a publicação de algumas dessas referências.

RESERVADO

«Legislação Actualizada de Empreitadas e Fornecimentos de Obras Públicas»

De interesse a todas as Repartições de Obras Públicas e Empreiteiros

PEDIDOS A

Custódio Cesar das Neves

Trav. das Aguas Livres, 6 r/c-Dt.º — LISBOA

— A venda em todas as Livrarias —

Para a 1.ª Infância

A **SCIPAT** aconselha
o seu novo super-produto

LACTO-BANANINA

dando direito a receber gratuitamente
e franco de portes fomentos lácticos
recentes

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário :
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os combóios—Almoço portátil completo—Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO—PORTUGAL

Aguiar & Mello, L.^{da}

Descrição dos seus produtos IMPERMEABILIZADORES

Salitrol—Pintura hidrófuga de esmalte e contra o salitre. Emprêgo fácil e secagem rápida. Para estuques ainda frescos, húmidos e salitrosos. Pode ser revestido de papel pintado, querendo-se, e sem mais preparo. Nas construções novas aplica-se sem esperar a secagem dos estuques. Temos um produto congénere para aplicar sobre cimento ou cal.
Tan-Tex—Tinta impermeabilizadora e lavável, de base de cimento para

pintura e embelezamento de interiores e exteriores, desde que sejam purosos. Aplica-se com pincel ou à pistola.

Wesco—Tinta petrificante e impermeabilizadora, aplicável só com pincel. Muito barata.
Castro—Hidrófugo para cimento. **Everseal**—Composto de Asfalto e amianto para terraços, telhados, algerozes, fundações, etc. **Lapidolith**—Para tanques de cimento para azeite e outros óleos.

| | | |
|--|--|---|
| CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RÁPIDO | 
AGUIAR & MELLO
LDA
PRACA DO MUNICIPIO
13 - LOJA - LISBOA
Tel. n.ºs 21151 e 21152 | FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILIZADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO |
|--|--|---|

Dr. Aurélio Celo Portela

CLINICA GERAL—SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

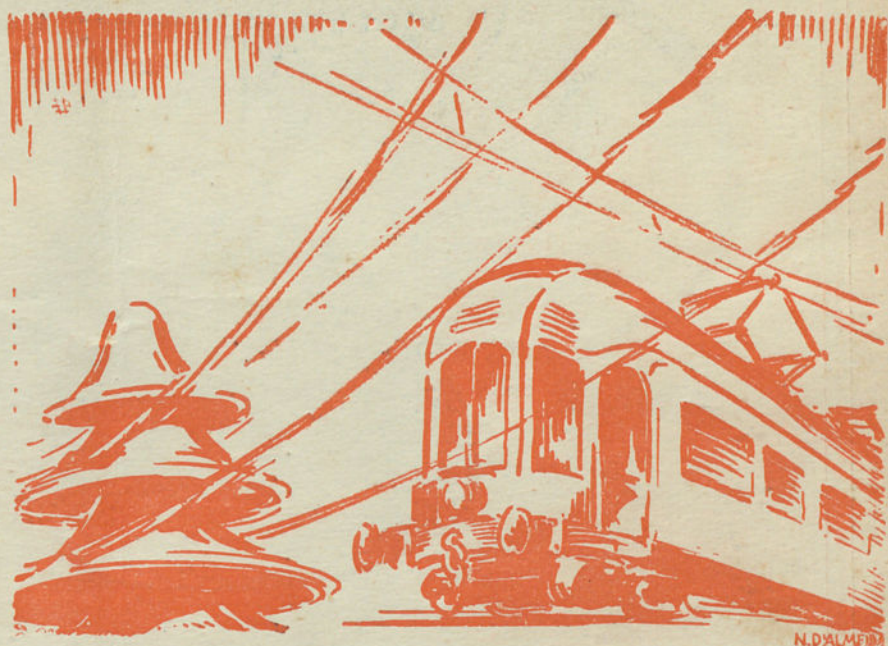
Telefone. 2 0168

LISBOA

LEIAM AS EDIÇÕES
GLEBA

Último livro publicado:
Horas de Angústia—Guy de Oliveira
a sair brevemente:
Homens que passam—Victor Santos

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES



L Ê R

no próximo

número

uma notável série

de artigos em que

são versados al-

guns dos aspectos

do nosso proble-

ma colonial

Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Telefonia, Electricidade, Minas, Portos,
Estradas, Turismo, Cultura e Problemas
Económicos e Financeiros

Número comemorativo do 7.º aniversário da
"Revista Portuguesa de Comunicações,"

ANO VII

LISBOA 1935

N.º 106

79 7 5

**O MAIS COMODO E O
MAIS PRATICO DOS APA-
RELHOS TELEFONICOS!**



*que a Companhia dos Telefones ins-
tala por um preço único
e módico.*

Peça esclarecimentos à

The Anglo Portuguese Telephone, C.^o, L.^{td}

R. Nova da Trindade, 43

L I S B O A

INSTALE UM TELEFONE

**O
A
P
T
O
F
O
N
E**

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Problemas Económicos e Financeiros

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c
TELEFONE 40625
— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETARIO

Raúl Esteves dos Santos

=====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

=====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—Eng. Frazão Sardinha
Lourenço Marques—T. Rodrigues
Pôrto—Joaquim Salgado

=====
Delegado em Moçambique

Alfredo Frazão Júnior

Editor—Antonio Martins Ramos

Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

NO LIMIAR DO 7.º ANO

BREVES NOTAS SOBRE O QUE TEM SIDO A VIDA DA "REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES"

De RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

NESTE momento, para nós solene, em que transpomos o limiar do 7.º ano de existência, merece a pena que meditemos um pouco a contemplar o caminho percorrido, a fazer como que o inventário do que tem sido a acção exercida por esta publicação, na sociedade portuguesa, e a reflectir maduramente no seu futuro que os maus fados teimosamente nos mostram cheios de dúvidas e de dolorosas incertezas.

Seis anos de vida de uma revista especializada não pode considerar-se um acontecimento vulgar no nosso acanhado meio cultural. É que andamos de há muito habituados a ver surgir nos escaparatos das livrarias as mais diversas publicações, cujo aparecimento é quasi sempre saúdado com palavras que vão desde as protocolares cortezias ao caloroso incitamento e ao aplauso entusiástico, para, pouco tempo volvido, antes mesmo de uma parte do público se haver apercebido da sua existência, desaparecerem sem deixarem de si outra lembrança além do obrigatório registo burocrático.

Não será talvez oportuna a ocasião, em que a

Revista Portuguesa de Comunicações comemora mais um aniversário, para que profundemos a origem dêsses lamentáveis fracassos que, todavia, podemos fundamentar na falta de cultura geral de que enfermamos, más condições económicas, indiferença daquela parcela de público que poderia ler, razões extranhas ao critério apreciativo dos leitores e ainda à industrialização da imprensa.

No entanto pode, conscientemente, afirmar-se que algumas dessas malogradas tentativas se impunham pelo conjunto de apreciáveis valores que agrupavam, e por isso muito justamente mereciam um bom acolhimento, as necessárias facilidades e um maior auxílio para que os seus objectivos fôsem coroados de êxito.

Não vai longe a época em que a crítica literária e o jornalismo político possuíam uma bem diferente expressão. Essa crítica e esse jornalismo tinham ainda como auxiliares a poesia e a sátira, o panfleto e a caricatura que lhes ampliava a divulgação, resultando dessa unidade intelectual a formação de uma como que opinião comum — a chamada opinião pública.

A nossa história literária e jornalística, do



constitucionalismo para cá, está cheia de nomes prestígio pelo saber e pelo talento que, militando nos mais variados campos, agitaram ideias e defenderam princípios no livro, no jornal, no panfleto, na sátira e na caricatura, contribuindo todos esses valores para que a cultura se tornasse um instrumento de progresso, porque, sendo o homem «um animal social de sociabilidade proporcional ao grau de civilização e cultura que possui», ele necessita desse indispensável alimento de espírito para, conscientemente, dar à coletividade a melhor e a mais útil das cooperações.

A industriabilização dos mais importantes órgãos jornalísticos, aglutinando as mais diversas modalidades em que se divide a imprensa, trouxe como consequência a criação de duas únicas espécies de imprensa — a de larga informação e a de doutrinação e combate. A primeira vive; a segunda atravessa uma crise tremenda, para o que muito contribui a hora que passa e o elevado preço do papel e da mão de obra, que a tornam, pode dizer-se, simplesmente insustentável.

Sendo assim, raras são as publicações que fora desta órbita conseguem — abrangendo, embora, na sua apreciação e divulgação um conjunto de problemas económicos e técnicos da mais alta importância — orientar ou estabelecer fortes correntes de opinião, como raras são as que conseguem manter-se publicando-se com a devida regularidade e sem auxílios estranhos, entre as quais orgulhosamente nos incluímos.

As restantes, na sua maioria, são editadas pelas mais importantes livrarias e jornais, associações e estabelecimentos científicos, organismos económicos e ainda pelo próprio Estado através de diversos departamentos de serviço público.

Tal é nas suas linhas gerais o panorama da imprensa portuguesa no momento em que comemoramos o 7.º aniversário da fundação desta *Revista*.

Seis anos de vida têm já uma história, e como não sabemos se a *Revista Portuguesa de Comunicações* poderá contar mais alguns lustres, vamos, embora sumariamente, fazer um pouco da sua his-

tória, desde os motivos que justificaram a sua fundação à acção que, durante a meia dúzia de anos decorrida, exerceu na vida portuguesa.

Nos primeiros meses do ano de 1929 o meu querido e talentoso amigo Dr. José Carvalho dos Santos, publicava na imprensa de Lisboa uma série de elucidativos artigos respeitantes à solução de um pleito entre o Estado e uma empresa ferroviária.

Esses artigos, escritos com grande elevação e revelando um profundo conhecimento do assunto, causaram sensação nos meios ferroviários, sendo aguardados com um interesse sempre crescente.

Eu, que seguia com atenção a leitura desses artigos, notei, sem para isso encontrar justificação, a sua inesperada suspensão.

No dia seguinte, matutidamente, procurava-me Carvalho dos Santos e, depois de maguadamente me pôr ao facto das circunstâncias que haviam impedido a não publicação dos restantes artigos, propôs-me a execução do meu velho projecto de fundar uma *Revista* em que se tratassem especialmente dos problemas referentes aos transportes.

Resolvido em poucas palavras o assunto, e depois de havermos estabelecido que o Director seria o Carvalho dos Santos e que as funções de Secretário da Redacção seriam atribuídas a quem estas linhas escreve, lançámos as mãos à obra procurando em primeiro

que nos quizessem emprestar a sua valiosa colaboração.

Estavam naturalmente indicados, para serem as primeiras pessoas a serem convidadas, os distintos engenheiros Diogo Sobral e Jales Guimarães, ambos valores que se haviam afirmado em difíceis e espinhosas funções, e que possuíam ideias formadas sobre as novas directrizes a imprimir no nosso País à política dos transportes.

Falámos, depois, com o nosso ilustre amigo Dr. Nuno Simões, privilegiada organização de homem público, cuja passagem pela pasta do Comércio e Comunicações ficou marcada por uma série de importantes providências governativas.

Hermínio Soares e Manuel Domingues dos Santos, engenheiros com larga fôlha de serviços em Caminhos de Ferro e de merecimento reco-



Dr. José Carvalho dos Santos

Fundador da «Revista Portuguesa de Comunicações» e seu Director de Junho de 1929 a Março de 1931

nhecido, foram também das primeiras pessoas a ser consultadas.

Todos estes homens nos asseguraram uma intensa colaboração, entusiasmando-nos com as suas palavras de fé e de confiança nos alevantados objectivos que nos norteava. Foram eles que gentilmente se encarregaram da difícil escolha de algumas das personalidades que deveriam constituir a lista dos seus colaboradores.

Estabeleceu-se o princípio de que não deveriam ser convidados a colaborar os engenheiros em serviço nas empresas ferroviárias, para assim se evitar situações difíceis, não só para esses distintos engenheiros como para a própria *Revista*.

Não nos esquecemos, logo que definitivamente assentámos na sua publicação, de escrever aos amigos queridos, que se encontravam, nesse comêço do ano de 1929, longe de nós, a apresentar-lhes os nossos projectos e a solicitar-lhes aquela colaboração que de antemão sabíamos não nos ser negada.

Esses amigos eram: Engenheiro Cunha Leal, amigo que de longa data tem um lugar junto ao nosso coração, que nêsse momento se encontrava dignificando o nome de Portugal na Sociedade das nações; Dr. Veiga Simões, brilhante diplomata que então representava o nosso País junto dos governos de Praga, Viena e Budapeste; Dr. António Videira, antigo Governador Civil de Lisboa e colonialista de renome, que em Angola exercera os mais altos cargos; Engenheiro Carlos Frazão Sardinha, nessa época dedicando a sua superior competência no estudo de importantes trabalhos em Mossamedes, e Júlio Faria Lapa, Engenheiro de reconhecido mérito, também aplicando as suas belas faculdades de trabalho na colónia de Angola.

Todos estes amigos, ausentes, igualmente aplaudiram a nossa iniciativa. Estava lançada a ideia; faltava dar-lhe execução.



Raúl Esteves dos Santos

Fundador da «Revista Portuguesa de Comunicações» e seu Director, de Março de 1931 ao presente

Jales Guimarães, Diogo Sobral e Manuel Domingues dos Santos, assentando-se nas principais bases e nos detalhes complementares a que obedeceria a nova publicação.

O título escolhido foi: *Revista Portuguesa de Comunicações*, com o sub-título: *Quinzenário para o estudo e divulgação dos problemas referentes aos transportes terrestres marítimos e aéreos e ao turismo*. Deliberou-se que, dada a sua especialização, a direcção fôsse assistida duma Comissão de Redacção, que lhe prestaria a devida assistência. (3)

Lida a lista das individualidades que previamente haviam dado a sua aquiescência e nela colaborar, foi resolvido que essa lista fôsse inserida nas suas colunas. (4)

Numa dessas reuniões preliminares, leu o Dr. José Carvalho dos Santos o artigo de apresentação em que eram definidos os objectivos que a *Revista Portuguesa de Comunicações* tinha em vista.

Esse artigo, que se intitulava APRESENTAÇÃO mereceu uma concordância unânime e era redigido nos seguintes termos:

«O desenvolvimento considerável que se vem assinalando e definindo na vida económica do País merece e exige que o mérito profissional procure influir como factor de educação e de ensino na solução nacional dos problemas que tão preocupantemente estão prendendo as atenções e as esperanças da Nação.»

«Concentrar, pois, numa revista de estudo e divulgação um conjunto de aptidões justificadamente apreciadas, para que a experiência e o saber, duma feliz conjugação de esforços, possam auxiliar proveitosamente a solução raciocinada e previdente do problema importante das «comunicações», foi o nosso principal intento. E desde que, para a boa realização dos nossos desejos, tivemos a esplendida fortuna de trazer à colaboração desta *Revista* competências de tanta consideração e prestígio, afoitamente asseguramos que nela serão estudados, cuidadosa e proficientemente, todos e cada um

Alugado um escritório no edifício do Banco do Minho, na Rua de S. Julião, ali se instalaram em Abril de 1929 os serviços administrativos, que confiámos a um amigo dedicado, Vasco Felix, que seria o nosso futuro administrador, (1).

Nessa casa se realizaram diversas reuniões a que assistiram o Dr. José Carvalho dos Santos, Raúl Esteves dos Santos (2) e os engenheiros

(1) Entre os diversos cooperadores que prestaram serviços nos nossos escritórios distinguu-se pela sua inteligência e dedicação a S.^a D. Alda Monteiro. A sua acção foi simplesmente admirável, conquistando a estima de todos. Por esse motivo lhe deixamos aqui o testemunho do nosso agradecimento.

(2) A *Revista* era, no seu início, propriedade dos seus dois fundadores, o Dr. José Carvalho dos Santos e Raúl Esteves dos Santos.

(3) Esta comissão, cuja acção em conjunto se foi diluindo, deixou de figurar na *Revista* em 15 de Junho de 1931, sendo nessa data substituída por uma lista de colaboradores efectivos.

(4) Essa lista foi sucessivamente alterada com o nome de novos colaboradores, sendo para esse efeito eliminados os que não haviam chegado a colaborar. O leitor deve procurar no presente número a lista dos colaboradores, em que está incluída a quasi totalidade dos nomes das pessoas que desde a sua fundação na *Revista* colaboraram.

dos problemas que respeitam às importantes actividades económicas que cabem e se conteem dentro da designação genérica de comunicações».

Os «caminhos de ferro», que dentro do património material da nação seguramente exercem uma das mais importantes funções, merecer-nos-hão uma atenção cuidada e meticulosa de ordem a procurar que, desde o estudo da sua evolução histórica até à discussão e à crítica das suas realidades actuais, desde a técnica mais particular até à sua função social e política, tudo por nós seja apreciado e discutido.

As companhias de caminhos de ferro encontram aqui, dentro do mais consciente, do mais livre, e do mais independente dos estudos, uma colaboração desinteressada e sincera, os ferroviários hão-de ter nesta *Revista*, além de ensinamentos técnicos e funcionais e de um consultório aberto a todas as dúvidas, a defesa, declarada e franca, das suas justas aspirações.

A «marinha mercante», organismo que, como fomentador de riqueza e de expansão política largamente influe nas condições gerais de independência e desenvolvimento económico do País, há-de sentir nesta *Revista* o eco reforçado de todos os seus anseios. Por forma escrupulosa, profícua e inteligente os brilhantes colaboradores da *Revista Portuguesa de Comunicações* contribuirão, firmados no valor e na cooperação, para que a «marinha mercante» afirme útilmente as suas intenções; e o saber, e a força, o sacrifício de quantos, em luta profícu, se gastam na fatigante lida dos mares terão em nós um pregoeiro necessário e justo, uma defeza merecida e constante.

Os «correios, telégrafos e telefones», valiosa afirmação do progresso económico do País, serão estudados nesta revista, através dos seus múltiplos aspectos, por colaboradores de seguro saber e competência demonstrada; e as aspirações de ordem moral e material, que legítimamente preocupam quantos no profissionalismo especial destas actividades inteiramente delas fizeram sua função e seu destino merecerão à *Revista Portuguesa de Comunicações* o mais carinhoso dos interesses.

A «aviação comercial, glória e orgulho do nosso século», terá uma larga divulgação nas colunas desta revista.

O «turismo», indústria tão particularmente ligada às comunicações, não pode ficar fora da nossa apreciação e do nosso estudo, pois ser-nos-ia difícil arredá-la da índole e do objecto desta publicação.

Mencionados, a largos traços, os assuntos que constituirão as matérias versadas pela *Revista Portuguesa de Comunicações*, terminamos a sua apresentação afirmando o devotado desejo e sín-

cera intenção de darmos ao público um quinzenário digno das individualidades a tantos títulos notáveis que a honram e autorizam com a sua colaboração, e que seja demonstradamente útil para quantos o distinguem com a sua leitura».

Sem exageros, que não estão nos nossos hábitos, podemos afirmar que constituiu um verdadeiro sucesso a publicação do seu primeiro número em 1 de Julho de 1929. À nossa redacção, então já definitivamente instalada na Praça D. Pedro IV, n.º 3-3.º, acorreram inúmeras pessoas a levar-nos o seu aplauso e a sua simpatia. Por seu turno a imprensa acolhia-nos o melhor que era possível supôr.

Ainda hoje, ao passarmos em revista os artigos insertos nesse número, se constata que a nossa publicação enfrentava com inteligência e desassombro alguns dos mais importantes problemas ligados à técnica e à economia.

A leitura dêsse sumário, que vamos transcrever, melhor o dirá aos nossos leitores:

«Apresentação»: «A política ferroviária de Portugal depois da guerra», pelo Engenheiro Cunha Leal; «O Estado e o pessoal da Marinha Mercante», pelo Dr. Nuno Simões; «Tráfego Internacional de mercadorias por via terrestre», pelo Engenheiro Hermínio Soares; «O Pôrto de Lisboa», pelo Dr. Manuel Rodrigues; «O problema da aviação nacional», pelo Dr. Chaves d'Almeida; «A linha Setil-Peniche», pelo Engenheiro Diogo Sobral; «As nossas Tarifas ferroviárias», pelo Engenheiro Manuel Domingues dos Santos; «O projecto de modificação da lei geral dos Caminhos de Ferro», pelo Engenheiro Jales Guimarães; «Marinha Mercante», por José dos Santos; «A locomotiva a vapor e o motor de explosão», por Andrade Gomes; «Uma arbitragem», pelo Dr. Carvalho dos Santos; «Fiscalização do Governo das Empresas Ferroviárias», por Raúl Esteves dos Santos; «O Turismo», por Duarte Costa; «As nossas Estradas»; «T. S. F.»: «O Automóvel em concorrência com o Caminho de Ferro»; «O Pôrto de Lobito»; «Frota Mercante»; «O transporte de oxigénio líquido»; «O Congresso das Beiras», etc.

As responsabilidades que a *Revista* criara perante a opinião pública impunham-lhe uma maior projecção, além do estudo e da divulgação dos problemas referentes às comunicações e aos transportes, e, assim, ao comemorar-se o 1.º aniversário, em 1 de Julho de 1930, o sub-título passou a ser assim redigido: *para o estudo dos problemas económicos e financeiros*.

Em 10 de Março de 1931 saía, forçado por motivos da sua vida particular, da direcção da *Re-*



Engenheiro Jales Guimarães

Ilustre colaborador da «Revista Portuguesa de Comunicações» a que tem prestado os mais assinalados serviços

vista o nosso muito querido amigo, Dr. José Carvalho dos Santos, que não só a vinha dirigindo com invulgar brilho e superior competência, como lhe havia facilitado, quando da sua fundação, as condições indispensáveis ao seu desenvolvimento.

Nestas circunstâncias, foi obrigado a ocupar o seu lugar, nunca a substituí-lo—pois lhe faltava o conjunto de superiores qualidades que Carvalho dos Santos reunia—quem estas linhas escreve, que logo avaliou quanto pesada era a herança que sob os seus ombros débeis depousara.

Ao comemorar-se em 1 de Julho de 1931 o 2.º aniversário, escrevemos um artigo intitulado «MAIS UM ANO» em que estabelecemos a doutrina que nos norteava, artigo que julgamos oportuno transcrever por de alguma maneira representar os pontos de vista em que assentaria a nossa orientação:

«Com êste número comemora a *Revista Portuguesa de Comunicações* o seu segundo aniversário; e os que nesta casa vêm dando o seu assinalado concurso por um Portugal Melhor, olhando a tarefa realizada, podem afirmar com legítimo orgulho que já alguma cousa de grandioso conseguiram em benefício do património nacional.»

«E assim, consultando a nossa colecção, podemos dizer, com a natural satisfação que nos dá a consciência do dever cumprido, que os objectivos definidos no nosso primeiro número têm sido postos em execução, podendo mesmo constatar-se que todos os problemas, especialmente os que mais se prendem com a vida económica do País, têm sido, dentro das possibilidades do momento que passa, comentados e analisados nestas colunas com a maior imparcialidade e á luz de um superior critério de justiça, pela pena brilhante de colaboradores ilustres e sabedores.

Nesta crítica serena e desapaixonada aos problemas que surgiram á discussão nos últimos dois anos, têm os nossos colaboradores, alguns deles nomes consagrados no campo da Economia e da Técnica, e cujos notáveis merecimentos de há muito se tornaram respeitadas para além das fronteiras, demonstrado um profundo conhecimento dos seus complexos aspectos, que na mais ampla de todas as liberdades—aquela que de nós dependia—discutiram e apreciaram, vincando sempre, uma elevada correcção, o ponto de vista da mais intransigente defesa dos sagrados interesses do Estado.

E com que satisfação agora vemos que o interesse nacional teve o condão de reunir na mesma trincheira homens das mais variadas opiniões, que os acasos da nossa agitada vida política traziam sistematicamente afastados! Também não é com menos contentamento que o podemos afirmar: as questões pessoais, que por vezes irritam o estudo dos assuntos mais transcendentes e separam os homens de real merecimento, não tiveram guarida nas páginas desta Revista.

Parece-nos ainda oportuno o momento, para lembrar que, até hoje, temos mantido êste quinzenário num estado de absoluta independência. E se até à data presente não foi órgão dêste ou daquele sector, dentro os muitos em que infelizmente se divide e estiola a sociedade portuguesa, nada indica que jámais o venha a ser, certos, como estamos, de que é na nossa ciosa independência que

reside o segredo da vida da *Revista Portuguesa de Comunicações*.

A nossa enérgica atitude tem-nos criado inúmeros inimigos—encarniçados inimigos que não perdoam o combate que, em nome dos interesses da colectividade, lhe vimos dando. A todos os processos têm descido para que a palavra da Verdade se não ouça, para que os seus criminosos manejos de plutocratas não sofram as merecidas sanções. Mas, os dois grossos volumes de que hoje se compõe esta *Revista* são, além dos notáveis ensinamentos de ordem técnica que encerram, um precioso *dossier* de consulta, onde se encontram elementos bem comprovativos de que nestas colunas tínhamos com clarividência previstos os erros e os crimes a que a perniciosa acção dos plutocratas daria motivo, e cujas desastrosas consequências já hoje todos somos forçados a lamentar.

De todas as armas se têm servido aqueles que nos guerreiam, desde as solicitações para não discutirmos determinados assuntos que se prendem com os seus negócios, à coacção tentada junto dos nossos melhores amigos, não faltando a calúnia a deturpar as mais claras atitudes, nem as intrigas com que pretendem dividir-nos para nos apoucar ou enfraquecer.

Tudo, porém, tem sido debalde.

Quem estas linhas escreve arrosta uma vida que, à força de intensidade, se tem tornado longa. Nas árduas lutas para onde a maldade e a injustiça dos homens o vêm atirando, tem demonstrado a sua combatividade, que até hoje não conheceu um desfalecimento. Não lhe faltaram nunca, no áspero caminho que vem trilhando, dificuldades de toda a espécie, contrariedades de toda a ordem e um sem número de obstáculos que só uma vontade indomável tem conseguido vencer... E' portanto, com a convicção de que cumprimos o nosso dever, e de que ao País prestamos um alto serviço, que vamos continuar a tarefa iniciada faz hoje precisamente dois anos.»

No artigo que publicámos no número de 1 de Dezembro seguinte, a que demos o título «NA BOA DOCTRINA», finalizávamos as nossas considerações com as seguintes palavras:

«Depois do que exposto fica e que não admite obscuridade, só uma constatação virá a ponto: Têm-se debatido nestas colunas os mais variados e complexos problemas, não raro encarados sob diferentes aspectos e apreciados diversamente por colaboradores ilustres. Tal facto, porém, só nos enche de legítima satisfação, como prova da liberdade de que os mesmos colaboradores disfrutam nestas páginas e da finalidade a que esta publicação mirou sempre, qual seja discussão mais ampla nos assuntos a versar, em obediência à velha frase —«da discussão nasce a luz».

Não quiere isto, portanto, dizer que tenhamos concordado incondicionalmente com toda a doutrina exposta nos dois anos decorridos. Mas o direito da liberdade, que sempre reconhecemos aos nossos insígnis colaboradores, tem a justificá-lo o preito que sempre tributámos à sua independência de carácter e ao profundo conhecimento que neles admiramos das magnas questões a que se consagram com o empenho só próprio de quem antepõe como de razão, aos interesses meramente

personais, os altos interesses da colectividade.

Nada há, portanto, que nos induza a qualquer mudança de rumo. A nossa trajectória futura pautar-se-há pela do passado, que nunca o presente desmentiu. E assim manter-nos-hemos estranhos a ataques pessoais que não têm justificação, sem nos envolvermos de baixo personalismo, que são quasi sempre a consequência de orgulhos desmedidos feridos e que tantas vezes prejudicam as ideias generosas e os empreendimentos sublimes que dizem servir. Assim como não atacaremos pelo prazer de atacar esta ou aquela entidade, mas criticaremos severamente os maus processos administrativos que se seguem em algumas empresas e que gravemente afectam a economia do País. A classe proletária continuará a encontrar nesta tribuna todo o apoio às suas justas aspirações que se justificam num legítimo anseio por uma Sociedade melhor organizada.

Dadas estas oportunas explicações, vamos continuar a nossa tarefa, repetindo o que já aqui se escreveu:

«E se por esta circunstância — brazão que nos enobrece — tivermos de parar a meio do caminho, chamaremos em socorro do nosso ânimo o espírito saudoso e magnífico do homem que uma vez falou assim: «Se faltar a água, encalho e recomeço o combate em terra firme; se faltar a guarnição, queimo o último cartucho e meto o barco no fundo alcançando a costa a nado. Porque, amigos, a consciência ainda é uma grande boia para a gente se não afogar.»

Pouco mais há acrescentar a este relato; a orientação foi seguida com firmeza e se, retomada a marcha, um ou outro dos nossos cooperadores foi ficando pelo caminho, porque o desânimo deles se apoderou, ou porque esta não era a estrada de Damasco que haviam sonhado isso não nos impediu de continuarmos a nossa tarefa, talvez sem alegria, mas com a absoluta convicção de que cumprimos o nosso dever e que prestávamos um alto serviço ao País.

E, se assim dizemos, é porque nunca nas suas páginas se defenderam outros interesses que não fossem os da colectividade. E, porque do Povo viemos, não olvidamos os direitos sagrados das classes trabalhadoras, que tiveram na *Revista Portuguesa de Comunicações* o porta-voz das suas justas reclamações.

O que vale a obra levada a efeito vê-se pela enorme série de problemas versados. E os homens que amanhã quizerem passar um relance de olhos pelo período que vai de 1929 a 1935, na parte que diz respeito à discussão e apreciação dos mais variadíssimos problemas nacionais, que estavam dentro da índole desta publicação terão de consultar os 6 volumes, já hoje publicados, da *Revista Portuguesa de Comunicações*, certos de que nelas encontrarão preciosos elementos de consulta, matéria necessária, para a análise e estudo desse período, subsídios indispensáveis para a história duma época.

A lista dos colaboradores, que devidamente actualizada noutro lugar publicamos, dizem-nos da elevada categoria e dos merecimentos dos homens que a esta *Revista* deram o seu valioso curso.

De entre esse destacado grupo de individualidades, muitos tendo já exercido na vida da Nação os mais altos postos de comando e de direcção, é justo relembrar o nome dos que mais concorreram para o seu êxito.

Na primeira jornada: Cunha Leal, Nuno Simões, Jales Guimarães (1), Manuel Domingues dos Santos, Diogo Sobral, Hermínio Soares e Adalberto Veiga, logo seguidos por Américo Vieira de Castro, Raúl Cesar Ferreira, Guilherme de Azevedo, Abranches Ferrão, Veiga Simões, Albano Moncada, Chaves de Almeida, Manuel Peres, Carlos de Alpoim, António Videira, Gervásio Leite, Miranda Guedes, Andrade Gomes, Perpétuo da Cruz, Guilherme A. Vidal Júnior, Manuel Gerval, Guerra Maio, Teodoro da Costa, Corregedor Martins, D. António de Almeida, Canavarro de Moraes, Marcelino Carlos, Guilherme de Castro, Carlos Ribeiro Ermida, Carlos Venceslau, Frazão Sardinha, João Ribeiro Gomes, Sebastião do Rosário Sarafana, António Teixeira de Queiroz, José dos Santos, Manuel Gaspar de Lemos, Pinto e Neto, Sá e Melo, Rodrigo de Abreu, Jaime Lopes Dias, Almeida Moreira, Clemente da Silva etc. (2).

Estes nomes, recortados da nossa extensa lista de colaboradores, correspondem aos que nos deram uma maior colaboração, envolvendo no mesmo reconhecimento todos os restantes que nos prestaram, dentro das suas possibilidades, a sua valiosa cooperação.

Dos que vivem na nossa saúde, e tantos são eles já, evoquemos-lhes a sua memória que perdura no sacrário mais querido das nossas recordações: Abranches Ferrão, Guilherme de Azevedo, Carlos Duque, Lemos de Nápoles, Jorge de S. Bazílio, Guilherme A. Vidal Júnior, Carlos de Alpoim, Perpétuo da Cruz, António Teixeira de Queiroz, Abel da Mota Veiga e Andrade Gomes.

Ao entrarmos no 7.º ano, não sabemos qual seja o futuro desta publicação que os maus fados teimosamente nos mostram cheios de dúvidas e de dolorosas incertezas. E ficamos com pena se não pudermos dizer como o paciente e amoroso poeta Jacob:

Começou a servir outros sete anos.
Dizendo: Mais serviria, se não fôra
Para tão longo amor tão curta vida!

RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

(1) É no cumprimento de um dever que neste momento prestamos a nossa melhor homenagem ao nosso distinto amigo e ilustre engenheiro Raúl Jales Guimarães.

A sua acção inteligente e equilibrada ficou a *Revista Portuguesa de Comunicações* a dever invidáveis serviços. A sua dedicação e o seu desinteresse não conhecem limites. O seu valor profissional, aliado ao seu belo carácter, conquistou as mais profundas simpatias de todos os que trabalharam nesta *Revista*.

Em duas conjunturas difíceis em que quem estas linhas escreve se encontrava impossibilitado de a dirigir, Jales Guimarães espontaneamente providenciou no sentido de que a sua publicação não deixasse de ser feita com a habitual regularidade. Gesto fidalgo de que já mais nos poderemos esquecer.

(2) Dos que com quem tratámos mais de perto, no convívio da redacção, devemos lembrar o bom amigo Ernesto Carvalho dos Santos, inteligência brilhante que hoje marca como advogado nos tribunais da nossa velha província da Beira; José da Natividade Gaspar, jornalista de grande merecimento; João Antunes Braz profissional do jornalismo cujas qualidades de há muito o impõem; Alberto Ideias, cujas faculdades de trabalho e de inteligência tantas vezes pusémos à prova; Francisco Pereira de Oliveira, um novo de valor, e finalmente Alfredo Moreira Carpinheiro, grande amigo cuja acção foi das mais importantes para a vida da *Revista Portuguesa de Comunicações*.

OS VINHOS

Pelo Dr. MANUEL GASPAR DE LEMOS

É possível que as irregularidades metereológicas do ano determinem a atenuação da crise actual; que as geadas tardias e que as criptogâmicas, desenvolvidas pelas humidades deste fim de primavera, venham a reduzir a próxima colheita; e até é possível que idênticos males em França forcem aquele mercado a abrir-se mais uma vez, por carência ocasional, aos nossos vinhos comuns.

Mas nem, se tal sucedesse, deixaríamos de continuar na eminência do crescente agravamento da crise, e nem deveríamos, em caso algum, estar a contar com a superveniência de desgraças próprias ou alheias para remediar o nosso mal.

O que é necessário é que encaremos de frente este mal, para procurar resolver com decisão e acerto, firmeza e persistência, o problema não apenas no seu aspecto crítico de momento, mas a fundo, levando-o definitivamente á possível solução—de equilíbrio dinâmico—que uma boa economia exige e, aliás, bem deve comportar.

O mal de ocasião pode ser atalhado com medidas tais como a stockagem ou imobilização temporária de conveniente percentagem de vinho nas adegas dos próprios produtores, e como a aquisição pelo Governo de certa quantidade de aguardente vínica.

Não devemos exagerar o alcance destas medidas; mas elas poderiam dar, de momento, grande e salutar alívio à viticultura nacional, e seriam, em todo o caso, um bom meio de acção reguladora de que o Governo poderia eventualmente lançar mão sempre que fôsse conveniente.

Não seria difícil, com efeito, e menos seria imprudente, quando se reconhecesse pezar sobre o mercado um excesso de, por exemplo, 20 % de ofertas sobre as necessidades do consumo interno e da exportação provável, decretar a imobilização, em fiel depósito, nas adegas dos viticultores, desta percentagem ou da que tivesse de ser, até que se verificasse o descongestionamento do mercado. Ninguém melhor para guardar o seu excesso ocasional de vinho do que o próprio produtor.

E também não seria difícil, nem menos prudente, a aquisição da aguardente. Construídos que fôsem, com uma despesa total que não deveria provavelmente ir além de uns 3.600 contos, junto das Estações de caminho de ferro de Torres Vedras, de Santarém e do Poço do Bispo—as duas primeiras por dominarem as grandes regiões do centro e a última por ser servida pelo porto exportador de Lisboa—três grupos cada um de 100 depósitos da capacidade, cada um, de 100 pipas (de 500 litros), em cimento armado revestidas interiormente de placas de cristal, estaria o Governo habilitado a recolher até 30.000 pipas de aguardente, redução, por destilação de 300.000 pipas de vinho ou 1.500.000 hectolitros, isto é, quasi a quarta parte da nossa colheita média anual, visto esta ser de uns 6.500.000 hectolitros.

Evidentemente seria necessário prevêr o escoante ou destino a dar a toda esta grande quantidade de aguardente e a recuperação indispensável do capital investido na sua aquisição.

Esse destino seria o da aplicação ao beneficiamento dos licorosos, sobretudo, do Douro, e o da exportação. Não sei, na verdade, qual é a quantidade de aguardente em média, anualmente empregada no beneficiamento dos nossos licorosos, mas penso que deve ser superior a 6.000 pipas (de 500 litros) e penso ainda que, numa economia bem orientada, deve vir a ser muito superior ainda.

Quando, porém, preconiso a construção de depósitos até à capacidade de 30.000 pipas, não parto de que seja necessário enchê-los todos os anos. Viso apenas as que se fique possuindo um instrumento regulador, de prudente e suficiente capacidade, verdadeiro transferidor, dos anos de excesso para os de falta, dos vinhos, sob a forma por assim dizer, concentrada e mais fácil de conservar, da aguardente; e ainda assim com a inestimável vantagem de acção deste instrumento ser exercida directamente, sobretudo, sobre os vinhos inferiores e defeituosos a eliminar salutarmente do mercado. E estou no pressuposto de que a crise não terá, nem poderá ter sempre, o carácter agudo que neste momento tem, porque conto e tenho de contar não apenas com as acções e reacções económicas espontâneas mas também com que algum bom senso nos conduza ao emprego dos necessários e lógicos esforços para a devida mais radical e, por assim dizer, permanente solução do problema. Os depósitos não seriam para ser cheios todos os anos, mas tão sómente, na sua função reguladora, para receber aguardente até onde fôsse necessário para se retirar do mercado a conveniente quantidade de vinho.

E o Governo, comprando, pela própria natureza da operação, na baixa, para vender quando esta cessasse, não incorreria, decerto, no risco de não recuperar o dinheiro empregado.

Mas esta crise de momento não é mais do que a reprodução, certamente agravada, das anteriores. E todas elas são, afinal, apenas a revelação do longo e velho mal, já crónico, que nos assoberba e que é a consequência da falta de ordem neste capítulo principalíssimo da nossa actividade económica.

O problema é de ordem técnica e de exportação.

Se a nossa produção média anual anda por 6.500.000 hectolitros e a nossa capitação anual de consumo é de 68 litros, bem se pode concluir que não deveria ser muito difícil exportar o que deixamos de beber, sendo certo que, apesar do nosso tão pequeno consumo, bebemos quasi três quartas partes da nossa produção e que, portanto, apenas podemos ter disponível para exportação pouco mais do que a quarta parte do que produzimos e que, em absoluto, é uma pequena quantidade.

E, se o é grande para nós que somos um pequeno país continental, não é nem deverá ser considerada muito grande e excessiva se se ponderar:

- a) que somos um país relativamente grande importador e que, portanto, podemos e devemos procurar impôr de certo modo aos países cujas exportações recebe-

mos a importação do vinho que é o nosso principal produto de exportação;

- b) que os nossos vinhos, quando devidamente fabricados e preparados para a exportação, devem ser grandemente apreciados e competir, nos mercados permanentemente consumidores, com os seus melhores similares;
- c) que temos vastas colónias onde é possível colocar grande parte deles se para isso empregarmos os devidos esforços e não criarmos embaraços pelas nossas próprias mãos.

E' assim que, de longa data, vejo o problema: como sendo mais de ordem técnica e de preparação para a exportação do que do excesso de produção.

Pois, se temos a imperiosa necessidade de exportar e se o que a natureza melhor nos faculta para esse efeito é o vinho!

Quando em Dezembro de 1925 transitei da pasta da Agricultura para a do Comércio e Comunicações, elaborei e apresentei ao Parlamento uma proposta de lei pela qual procurava atacar o problema com este critério.

E como ainda, hoje, penso que ia no bom caminho, a esse esforço me referirei rapidamente.

Ao contrário da então corrente geral eu pensava que o mercado francês, que, durante os anos da guerra e seguintes, nos consumira tantos vinhos comuns, só, todavia, poderia interessar-nos verdadeiramente para o consumo dos nossos excepcionais e característicos licorosos, do Porto e da Madeira, e de modo algum em relação aos comuns. Ninguém ignora que a França produz, mesmo proporcionalmente, muito mais vinho do que nós, pois que, ao passo que nós temos 6.500.000 hectolitros para 7.000.000 habitantes, ela tem, só no continente, 60.000.000 hectolitros para 40.000.000 habitantes, e produz ainda 20.000.000 hectolitros de cidra ou vinho de maçã e bebe muitíssimo mais cerveja do que nós. E todos sabemos como em França são bem preparados os vinhos, como, com massas vinárias às quais o clima não pode dar a riqueza que tem as nossas, tem os seus excelentes tipos de Champagne, Bordeus, Borgonha, Sauterne, St. Emilion, etc., universalmente reputados e consequentemente valorizados. A França é e pode continuar a ser muito bom mercado para os nossos vinhos do Porto, mas de todas as vezes que tem vindo buscar os nossos comuns, tem-o feito apenas para suprir faltas de ocasião, como sucedeu em 1886 e 1887 quando a filoxera destruiu os seus vinhedos e os nossos Baírrada serviram para compôr os seus Bordeus e como na ocasião da Guerra e quando as geadas e as doenças têm comprometido inesperadamente as suas colheitas. Mas sempre os levou daqui não para consumo directo e sim para lote com os seus. E hoje tem o aumento da produção da Argélia que já ultrapassa 20.000.000 hectolitros e que, por isso, não pouco a embaraça.

Contar com mercados concorrentes e, sobretudo, com assinalado avanço técnico sobre nós, como a França, é absurdo.

O que nos deve interessar são os mercados não concorrentes: os permanentemente consumidores.

Mas, para os conquistar legitimamente é necessário prepararmo-nos, é necessário trabalhar bem.

Era isso que eu pretendia que se fizesse.

Propunha-me, em primeiro lugar, utilizando os dois postos agrários da Baírrada e de Dois Portos, mandar fazer o estudo oetécnico das duas grandes regiões respectivas, por serem as maiores do país, capazes de dar as quantidades para bater sem desfalecimento os maio-

res mercados. Esse estudo deveria naturalmente ser baseado na determinação das castas regionais e da proporção em que mais conviesse que elas entrassem na composição dos mostos e tipos de vinho a fixar e deveria compreender todas as operações da vinificação, do tratamento e do envasilhamento por forma a poder ser estabelecido o melhor processo a adoptar definitivamente na preparação dos vinhos. Os processos, assim estudados para a definitiva preparação dos vinhos, seriam submetidos à aprovação ministerial, a fim de poderem ser normal e regularmente seguidos e vulgarizados nas respectivas regiões.

Aqueles dois postos agrários deveriam submeter as suas colheitas próprias a estes processos ou programa e deveriam ainda adquirir, nas suas regiões, enquanto não as tivessem de produção própria, uvas em quantidade suficiente para assegurar o rigoroso fabrico e o armazenamento anual, em cada uma delas, de um mínimo de 2.500 hectolitros de vinho próprio para exportação.

A acção ou influência dos dois postos alargar-se-ia nas regiões respectivas, abrindo neles inscrição voluntária para os produtores, pela qual estes se subordinariam inteiramente à exacta observância de todas as operações do processo oficial, submetendo-se para isso a rigorosa e permanente fiscalização dos directores destes postos e dos seus agentes, contra a completa assistência técnica gratuita que lhes deveriam prestar.

Assim se definiria e se fixaria o tipo e se obteria uma grande massa uniforme de vinhos.

Estes, assim preparados, obteriam o direito de serem vendidos com *garantia do Governo*, com marca oficial.

E' claro que só se admitiria à inscrição nos postos os produtores ou os sindicatos de produtores de quantidades suficientes de vinhos para serem lançados nos mercados.

Até aqui a parte agrícola.

Mas, em seguida, a comercial.

Para fazer a propaganda e promover a venda dos vinhos nacionais, nestas condições, era criada, sob a denominação de «Casa Portuguesa», uma instituição que, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, seria sucessivamente instalada nos mercados estrangeiros onde mais conveniente fôsse a sua acção. Esta «Casa Portuguesa» consistiria em pequeno estabelecimento gerido por agente contratado, com provada competência, e auxiliado pelo pessoal indispensável. E os primeiros a abrir seriam em Londres e no Rio de Janeiro.

O Ministério da Agricultura forneceria gratuitamente ao Ministério do Comércio e Comunicações, com destino à «Casa Portuguesa», as quantidades de vinho (dos 2.500 hectolitros de cada posto) e, porventura, de outros produtos considerados convenientes para a propaganda e desta merecedores.

Os produtos particulares, sujeitos a este regime, esses dirigir-se-iam à «Casa Portuguesa», que os venderia mediante módica comissão, fixada de antemão pelo Ministério do Comércio e Comunicações, calculada como suficiente para cobrir as despesas ordinárias respectivas da mesma «Casa Portuguesa».

Seria a definição e fixação dos tipos, a standardização e a racionalização da produção e da exportação dos nossos vinhos.

E era isso que importava para abrir com segurança os mercados.

O Governo orientaria os produtores e prestar-lhes-ia, assim, preciosa e constante assistência técnica e coordenadora para os conduzir aos mercados, garantindo-se contra quaisquer desvios do verdadeiro caminho, que deve ser o da melhor e sempre constante técnica de

produção e da mais perfeita apresentação dos produtos.

Se dissermos, a quem nos tiver lido até aqui, que as grandes marcas de vinhos de Bordéus chegam a vender-se em Londres por uma libra por garrafa, talvez não sejamos facilmente acreditados. Mas, quer o sejamos quer não, o que pedimos é que isto não seja repetido aos desgraçados viticultores que chegam a vender actualmente por vinte centavos o litro de excelente vinho.

Uma libra por garrafa de vinho é bem a demonstração de quanto vale o cuidado, o esmero constante no fabrico e na exportação dos produtos, de como os consumidores são reconhecidos para com os que se esforçam inteligentemente para bem os servir.

A nossa ambição, porém, não deve nem pode ser hoje a de vender os nossos vinhos por altos preços.

Basta que os possamos vender remuneradoramente.

Nos tempos, cada vez mais duros, de competição em que vivemos, o que é preciso é produzir bem e barato.

E é lógico que assim seja.

Para poder competir, para poder servir bem, para poder vender...

Actualmente a nossa produção assoberba-nos, porque os vinhos não têm saída.

Não têm saída e esta tem mesmo decrescido nos últimos anos por várias causas, muitas delas, bem se sabe, de ordem externa, mas também por culpa nossa, é preciso reconhecê-lo.

Mas não há de que desesperar, nem, a meu vêr, há que pensar em reduzir ou diminuir a produção nacional.

Pois, se a parte desta produção livre para a exportação, é, afinal, relativamente pequena; se ela é o nosso melhor ouro e está longe de chegar para pagar o muito que importamos, podemos pensar em a reduzir?!

Não. Devemos pensar em a exportar, empregando

para isso todos os nossos melhores esforços e pensando ainda em a ir ampliando.

Mas tudo isto, repito, racionalmente, pondo tecnicamente em ordem toda a nossa produção no sentido de dar todo o relevo às qualidades naturais dos vinhos e de organizar a sua exportação para a segura conquista dos mercados sob a simultânea e indispensável política de protecção das marcas, a começar pelas nossas próprias colónias.

Se o vinho é nosso principal produto de exportação, deve merecer-nos todos os cuidados e disvelos.

Não se compreende que haja dificuldades em os levar até às nossas próprias colónias, como infelizmente sucede actualmente. O lógico seria até que eles pudessem ser vendidos lá, sem prejuízo de todas as garantias da qualidade e da apresentação, por um muito baixo preço. O lógico seria que eles pudessem seguir, das adegas dos exportadores, protegidos nos seus transportes por tarifas especiais ou com bónus concedidos pelo Governo, até aos portos de exportação; que nestes nada pagassem; que seguissem nos navios nacionais também com tarifas especiais ou com bónus do Governo, e que nada pagassem, se não se falar de impostos estatísticos, nas alfândegas coloniais. E, finalmente garantindo-se a possibilidade das transferências para o seu pagamento, porque continuo a ouvir os comerciantes exportadores lamentarem-se de ter de suspender, com os mais graves e asfixiantes prejuízos, as suas exportações por não terem transferências para os pagamentos.

O problema dos vinhos é perfeitamente solúvel, mas, para ser resolvido, deve ser encarado deste modo: não como um problema de excesso de produção, e sim, de ordem técnica e de exportação do que deve ser a nossa principal riqueza agrícola e comercial.

MANUEL GASPAR DE LEMOS

SAUDAÇÕES... TÉCNICAS

QUASI desde o seu início que presto a minha modesta colaboração à *Revista Portuguesa de Comunicações*. Comecei a pedido de colega e amigo, que muito me penhora, da parte da sua corajosa e inteligente direcção. Mas, com mágoa confesso: nem em quantidade e menos na qualidade correspondo a essas amizades. No seu aniversário, ao menos, não posso faltar.

E são de felicitações por esse 7.º aniversário as minhas primeiras palavras, desejando que ele se repita, cada vez mais auspicioso. Não é vulgar, no nosso reduzido meio de publicidade, a longa vida duma revista e só uma grande tenacidade consegue sustentá-la, já não só financeiramente mas até tecnicamente, digamos. Honra, pois, a quem, sob esse duplo aspecto, sustenta a *Revista Portuguesa de Comunicações*.

Um ano é passado sobre o meu último artigo, a propósito de «Coordenação de transportes» e nesse ano muito pouco o assunto avançou; parece mesmo que estabilizou, dado o silêncio à volta dele feito. E, no entanto, assim não é; os males ou malefícios da concorrência entre o caminho de ferro e a estrada se não aumentam também não diminuem, e são entre nós de natureza a causarem uma grave perturbação na marcha de negócios das nossas administrações ferroviárias. Haja em vista o que se passou e o que foi afirmado na última assembleia geral da Companhia Portuguesa.

Insistir no assunto e nas soluções para quê? Todos hoje estão convencidos da necessidade de prover de re-

médio esse mal, embora porventura divirjam sobre o modo de o fazer. Dessa divergência, que não é pequena, têm nascido, porém, bastantes conflitos entre cada um dos dois sistemas de viação. E' preciso que eles acabem.

Foi, durante tempo, opinião geral, de que também compartilhei, que era precisa certa «coordenação» nos transportes.

Parece não ser possível essa coordenação e tem de ser aplicada a lei natural que dá a cada um dos sistemas o que naturalmente lhe compete. Nem se compreende a construção de auto-estradas desde que se lhe restrinja a função.

O que, porém, se torna absolutamente necessário, pelo menos entre nós, dado que não temos fechada, nem a rede de estradas, nem a de caminhos de ferro, é a coordenação dos órgãos, repartições ou entidades, que cuidem do complemento de qualquer das duas redes, rodoviária e ferroviária. O plano geral de essas redes está incompleto e, ao completá-lo, urge verificar até onde tem de ir a estrada.

E' já suficientemente conhecido o transporte automóvel para o poder conjugar como ferroviário, estabelecendo a rede geral de viação dentro dos princípios económicos que sejam impostos por cada um daqueles sistemas de transportes terrestres.

A. P. DE MIRANDA GUEDES

Engenheiro Civil e de Minas
do Conselho Superior de Obras Públicas

AVIAÇÃO COMERCIAL

Pelo Engenheiro CÉSAR FERREIRA

FALAR de aviação em Portugal é quasi atrevimento, pois este meio, simples, pratico, normal, rapido, facil e até indispensavel de comunicações e transporte é considerado no nosso país, privilegio dos deuses, abismo para os prudentes, ceu dos mártires, fantasia dos loucos...

No entretanto a sua expansão vai-se generalizando e de tal maneira que, já pela própria dispersão e possibilidades de com as suas características não poupar espaços perdidos, já pela cada vez maior segurança que a técnica moderna vai sucessivamente podendo garantir-lhe, não é possível evitar-lhe a invasão.

E' portanto impossível que Portugal se possa conservar alheio á vulgarização deste meio de transporte, e é inevitável que num espaço mais ou menos breve elle adquira o seu importante papel da vida activa do País, demonstrando o seu valor como factor pratico, económico, politico e militar.

Indispensável será, pois, estabelecer as normas, principios, disposições que hão-de ser determinadas em especial regulamentação e que têm por especial finalidade a *garantia da vida humana no ar*.

No que diz respeito á aviação civil, todos esses serviços foram confiados aos chamados registos de classificação e em que os

American Bureau of Shipping (americano)

A British Corporation Register of Shipping and Aircraft—(Inglês)

O Bureau Veritas—(Francês)

O Germanischer Lloyd—(Ale-

mão)

O Norske Veritas—(Norueguês)

O Registro Italiano—(Italiano)

O Tokai Kij-Kyokai—(Japo-

nês)

se associaram a constituir um Re-

gisto Internacional aéreo denominado (A. I. R.) e com o

fim de *vigilância sobre os aeromóveis civis*.

A A. I. R. publica anualmente o seu Relatório-Registo, com a discriminação de todos os aeromóveis matriculados nos diversos Estados.

Para poder circular, qualquer desses aparelhos têm de ter a sua *classificação* em qualquer dos Registos associados, e, para a obter, precisam satisfazer as diversas disposições regulamentares estabelecidas, sendo vistoriados não só durante a construção, na classificação e durante toda a sua vida.

Esta classificação é atribuída por meio de símbolos e consta do chamado «*Certificado de Classe*» que resulta das características dos aparelhos, em base ao resultado das visitas e das operações de vistorias feitas pelos peritos desses Registos.

Inspector perito em Portugal de uma das mais impor-

tantes dessas Instituições associada ao A. I. R. o «*Registro Italiano*», julgamos de um certo interesse e até utilidade divulgar as mais importantes disposições regulamentares que a este serviço dizem respeito, e que ao nosso ainda indeciso meio pode trazer mais confiança e segurança.

Deve-se no entretanto observar que nem a intervenção das Sociedades de Registo associadas ao A. I. R., na vigilância da construção e prova de materiais, nem a opinião da Sociedade sobre os aeromóveis expressa pelos símbolos de classificação ou pelo certificado de classe podem constituir motivo de acção judicial contra a Sociedade imputando-lhe responsabilidades materiais.

A A. I. R. declina igualmente qualquer responsabilidade pelos erros, enganos, ou negligências que possa cometer o seu pessoal técnico, ou administrativo, ou até os próprios agentes.



Engenheiro César Ferreira

No atribuir a classe a um *aeromóvel civil*, é tido em conta o grau de bondade, isto é, de qualidade, e portanto de confiança que pode ser concedido a um aeromóvel com os relativos acessórios, considerado nos seus elementos constitutivos e no seu estado de conservação e de manutenção, quer nas suas mútuas relações, quer nas que dizem respeito ao vôo e ao serviço especial a que é destinado.

Nessa classificação é atendida a existência a bordo e em boas condições, dos instrumentos das dotações e dos meios de segurança previstos e estabelecidos.

Todos os aeromóveis têm de ter a sua classificação para poderem voar, e os que não satisfizerem a todas as exigências dos Registos não conseguem obter ou manter a sua classificação.

Para o efeito desta classificação os aeromóveis civis são divi-

didos em três categorias a saber:

N — Normal.

S — Especial.

A — Acrobática.

Os das duas primeiras categorias só podem praticar o vôo normal, isto é, não devem realizar nenhuma evolução que obrigue a bruscas alterações de cota ou de caimento.

Só os da categoria A o podem fazer.

Entende-se por evoluções que obrigam a bruscas alterações de cota ou de caimento, e que geralmente são chamadas com o nome genérico de acrobacia, as seguintes:

1—grande volta central (looping central)

« de asa (« de asa)

« invertido (« invertido)

2—Inversão (Reversement)

3—Folha caída (morte)

4—Mergulho (picar á morte)

5—Queda de asa

6—Parafuso em todas as suas formas.

7—Molinete (Tonneau)

8—Vôo invertido

9—Viragem direita } a comandos
obliquia } invertidos
invertida }

O escrúpulo que é exigido pelas referidas Sociedades sobre o registo das suas disposições regulamentares, é de tal maneira rígido, que se um dos aeromóveis N e S realiza qualquer destes movimentos de acobracia, perde imediatamente a sua classe.

A categoria Normal abrange as seguintes subdivisões que especificam os diversos serviços a que são destinados ;

T. PP. — Transporte público de passageiros

T. Pp. — Transporte público de correio

T. Pm. — Transporte público de mercadorias

T. m. — Turismo

L. a. — Trabalho aéreo

A categoria *especial* compreende as seguintes divisões que determinam as suas diversas aplicações, e a saber :

C. R. — Corrida ou «record»

E. S. — Estudo ou prova

S. N. — Escola ou treino

A categoria *acrobática* compreende as oito divisões das duas categorias acima indicadas.

Especiais determinações regulamentares estabelecem as normas que constituem a capacidade para que cada aeromóvel realize os seus objectivos em condições de eficiência e de segurança, com plena garantia, e que por consequência o habilita para a prevista espécie de Navegação.

Esta Navegação pode ser :

1) *Grande Navegação* «de alto mar» ou de «alta cota»

2) *Média Navegação* «costeira» ou em zonas de planície

3) *Pequena Navegação*, para vôos sobre os campos ou proximidades.

A adaptação à grande navegação de alto mar é normalmente reservado aos hidroaviões, mas pode ser também permitida, em especiais casos, aos aviões terrestres; o mesmo acontece para a grande navegação de alta cota, que em regra reservada aos aviões terrestres pode ser permitida aos hidros que satisfaçam a exigências complementares de segurança.

O mesmo sucederá à média navegação costeira ou em zonas planas!

A construção de todos os aeromóveis é feita com todos os modernos preceitos exigidos para este género de aparelhos, e a sua eficiência é periodicamente verificada.

Em regra a sua construção é feita com a vigilância dos Registos e para que ela seja aceita pelos mesmos é preciso que o construtor prepare um projecto completo da construção, que deve ser submetido à apreciação dos mesmos registos com o fim de ser aprovado.

Esse projecto diz respeito, não só ao casco, armadura, asas como também aparelho motor com todos os seus acessórios.

Esse projecto deve compreender os seguintes documentos e desenhos :

a) memória descritiva do aeromóvel, com a justificação da escolha da fórmula, do sistema de construção, do perfil das asas etc.

b) memória sobre os calculos aerodinâmicos, baseados essencialmente sobre os resultados das provas no tunel aerodinâmico do respectivo modelo, e de maneira que possam facilmente fazer-se todas as verificações,

c) memória com os calculos estáticos referente à célula, à estrutura, ao casco, aos órgãos de aterrar ou de flutuar.

d) desenhos descritivos do aeromóvel compreendendo pelo menos:

1) — Três vistas de conjunto

2) — As instalações dos lugares da equipagem e dos passageiros.

3) — Instalação dos grupos motopropulsores, dos reservatórios e dos esquemas das tubagens.

4) — Instalação do aprestamento de bordo em geral e dos sistemas para prevenir, ou combater os incêndios em particular.

5) Distribuição dos pesos do aparelho.

e) planos de construção do aeromóvel compreendendo os seguintes desenhos :

1) Desenho de conjunto e detalhes da célula.

2) Desenho de conjunto e detalhes da armação e casco.

3) Desenho de conjunto e detalhes das asas.

4) Desenho de conjunto e detalhes do trem de aterragem ou casco de flutuação.

5) Desenho de conjunto e particulares dos castelos motores e instalação dos grupos moto-propulsores.

Em base ao estudo dos projectos da sua análise, assistência durante a construção, se passam os respectivos certificados de classe dando possibilidade aos aeromóveis de poderem desempenhar o seu objectivo.

Esses certificados são válidos durante três meses para todos os aeromóveis, sendo de seis para o turismo, e findo estes prazos são convenientemente vistoriados.

Os materiais de que são feitas todas as partes dos aeromóveis devem ser da melhor qualidade e todos são experimentados segundo as mais rígidas, rigorosas e exigentes provas de resistência de materiais.

Estas provas são detalhadamente prescritas nos regulamentos dos registos.

Analogamente, depois de construído o aparelho, é ele rigorosamente experimentado com provas muito rigorosas, que têm em vista verificar a eficiência, resistência, segurança e bom funcionamento de todas as suas partes, provas que estão também detalhadas nos já indicados regulamentos.

Interessantes são todos estes detalhes dos regulamentos, e que abrangem todas as partes da estrutura dos aeromóveis e seus aparelhos de propulsão, mas a sua discriminação vai fóra do âmbito de um artigo de revista.

As referências que se acabam de fazer têm por fim certificar e fazer constar, que todos estes aparelhos que circulam no mundo civilizado, realizando os diferentes objectivos indicados e preestabelecidos, fazem-no com o máximo de garantias que a mais moderna técnica permite efectivar, e portanto com a maior segurança possível.

Portugal, que neste ponto de vista está bastante atrasado, devia começar a pensar na organização e preparação de tudo o que diz respeito à aviação, construindo aeroportos, permitindo fáceis explorações de linhas de comércio aéreo, regulamentando os seus serviços, mas sempre com a determinante de não dificultar, embaraçar, sobrecarregar todas as iniciativas que neste campo se manifestam, pois elas não aceitam, não admitem nem comportam as mais leves resistências de atrito.

E oxalá que em breve as linhas comerciais aéreas em Portugal deixem o campo dos *experiências* para se transformarem numa indispensável e útil realidade.

Engenheiro CESAR FERREIRA

O PREÇO DO OURO

NUNCA, como agora, se concentram tanto as atenções sobre essa operação simples da fixação do preço do ouro, para muitos envolta num mistério insondável.

Uma oportunidade feliz pôs-nos em contacto com um funcionário superior da Johnson Matthey & C.º, de Londres, e por ele conhecemos em detalhe a forma como se realiza essa operação. O mistério fica, pois, desvendado para os leitores da nossa *Revista de Comunicações*.

Todos dias, cerca das 10 da manhã, reúnem-se nos escritórios de N. M. Rothchild & Sons, instalados na Saint Swithins Lane, a pouca distância do Banco de Londres, os representantes de cinco grandes firmas de corretores de ouro em barra, a saber: Samuel Montagu & C.º, Mocatta & Goldsmid, Pixley & Abell, Sharps & Wilknis e Johnson Matthey & C.º.

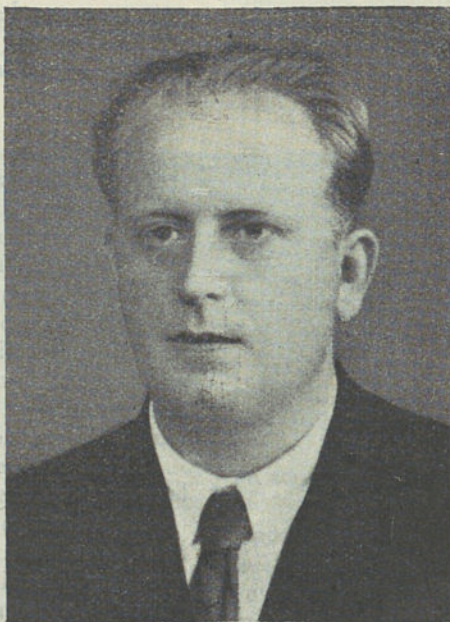
A conferência tem lugar no chamado «Quarto do ouro» do Banco Rothchild. Preside o director deste mesmo banco. Ali iniciam as operações do ritual para a fixação da «paridade do ouro» com relação à libra esterlina papel.

São simples cálculos aritméticos, baseados nos preços de compra de ouro das tesourarias dos Estados Unidos e do Banco de França.

Por exemplo; A tesouraria dos Estados Unidos compra ou vende a 35 dólares a onça de ouro fino e, quando a libra esterlina vale 5 dólares, Rothchild divide 35 por 5 e obtém 7 de coeficiente, o que significa que o valor teórico da onça de ouro em Londres é de 7 libras esterlinas ou seja 140 xelins. A este ponto de partida chamam a «linha de dato» fundada, como se vê, no tipo de câmbio Londres-Nova York.

Por outro lado o Banco de França fixou, por exemplo, em 526 francos 2.426 milésimos por cada onça de ouro fino. Se o câmbio em Paris e Londres é tal que uma libra esterlina vale 75 francos, Rothchild divide 526.24 (bastam dois cifras decimais) por 75 e verifica que o

— Pelo Engenheiro —
**CARLOS VENCESLAU
FRAZÃO SARDINHA**



**Engenheiro
Carlos Venceslau Frazão Sardinha**

pedidos de compra e venda de ouro. Esta conferência estabelece imediatamente uma de três posições: estagnação, alta ou baixa segundo se equilibram ou afastam, num ou noutro sentido, as quantidades oferecidas ou procuradas.

Então os seis imperturbáveis Judeus (financeiramente falando) marcam as suas respectivas posições e, começando pelas paridades de ouro anteriormente calculadas, fazem subir lentamente o preço, ou fazem baixá-lo, até que o balanço das ordens de compra ou venda seja absorvido com um preço comum.

Este preço é imediatamente comunicado aos representantes das agências noticiosas que, minutos depois, o divulgam pelas cintas contínuas dos registradores e pelos cabogramas urgentes, para todas as partes do mundo.

Esta conferência dura cerca de meia hora, de modo que o preço fixado pode ser conhecido em todos os países às 11 horas de cada dia (hora de Greenwich).

Por vezes se opera uma verdadeira revolução no ritual desta conferência matutina.

É quando a rotação da libra esterlina, do dólar e do franco cria tal amplitude entre as pa-

ridades do ouro que resultaria impraticável, e portanto inútil, tomar como ponto de partida as «linhas de dato».

Quando isso acontece, abandonam as paridades para se fixarem numa oferta definida — principalmente dos acaparadores de ouro — e nos preços a que se preparam os possuidores do «vil metal» para vender.

Nesses dias os nossos fleugmáticos banqueiros não dormem tão tranqüilos.

La Coruña, 1935.

FRAZÃO SARDINHA

Lêr no próximo número

D A

Revista Portuguesa de Comunicações

Uma notável série de artigos,
em que são versados alguns dos aspectos do nosso problema colonial

Possibilidades Economicas

DA

BEIRA BAIXA

Produção e comércio de frutas. Tratamento racional e científico dos pomares. Embalagens e propaganda

Pelo DR. JAIME LOPES DIAS



Uma das primeiras remessas de cerejas



poderão consubstanciar-se as demais: rotina, que uma boa parte dos nossos lavradores se compraz em manter em muitos dos difíceis problemas da cultura, tratamento e preparação dos seus produtos; e boa fé com que confia a intermediários pouco escrupulosos o comércio dos mesmos.

No curioso e interessante volume «*Mercados Externos*» Inquérito Consular, publicado pela Direcção Geral dos Negócios Comerciais do Ministério dos Estrangeiros, vem o seguinte, com referência à colocação das nossas frutas no Brasil: «O mercado aceita bem os nossos produtos e, se estes não são consumidos em maior escala, é porque os nossos exportadores não procuram seleccionar os produtos que vendem e não cuidam da embalagem e apresentação»...

Em Manaus as nossas uvas verdes não têm colocação devido a serem acondicionadas em serradura de madeira, que não foi convenientemente preparada, dando-lhes um sabor tão pronunciado a resina, que se não podem comer. As nossas maçãs podiam dominar o mercado em absoluto, se fôsem bem escolhidas e bem acondicionadas; enquanto as de Espanha, Canadá, etc, chegam em bom estado, as nossas perdem a beleza, devido a esmagamento e começo de putrefacção.

Mais podia transcrever e dizer, mas, para amostra, basta!

Se quanto a mercados é isto, em relação ao comércio interno, é por demais sabido que em muitas regiões, por desvalorizadas, por ordinária, devido às condições de produção, desconhecimento de embalagens próprias, e bom acondicionamento a fruta é aproveitada para a alimentação do gado, que assim lhe tira mais rendimento o lavrador. Em plena época pomícola, no desejo de dar a minha colaboração a este número da «*Revista Portuguesa de Comunicações*», pensei que seria interessante tratar nele este valioso problema nacional, apreciando e revelando especialmente na parte respeitante a Beira Baixa. Qual será a situação aqui? Qual o papel nesta matéria da rica e privilegiada região do Fundão, de tão boa e abundante fruta, mercê do seu ubérrimo solo e do seu clima, possivelmente da acção ali exercida por um posto agrário, que, durante alguns anos, desenvolveu, propagandeou e seleccionou a melhor casta de fruteiras, resultado, talvez de uma melhor adaptação de bons espécimes, da divisão da propriedade com abundância de água para rega?

O que terá feito a Beira Baixa, o que terá feito o Fundão possuidores de uma grande, de uma enorme riqueza pomícola tão despresada, tão abandonada, nesta hora em que se debate no mundo, e em cada um dos povos, a maior luta económica de todos os tempos? Assim posto o problema, assim escolhida a matéria que devia ocupar nos, po-

UEM haverá neste país, medianamente letrado, que não conheça a tão corrente frase de um velho estadista: «a agricultura é a arte de empobrecer alegremente»?

Que o conceito que a mesma encerra tem muito de verdade também toda a gente sabe; mas, como todo o efeito provém de uma causa, onde devemos procurar esta?

Muitas e variadas são elas e a enumeração de todas tornar-se-ia fatidiosa; bastará que digamos que em duas



Uma pereira submetida a tratamento

demostrei, logo de entrada, com proveito e alegria, verificar que nem tudo é inércia ou rotina, e que alguma coisa de novo se está realizando, alguma coisa digna de menção especial, alguma coisa merecedora de divulgação para honra de alguns e para exemplo de todos.

■ ■ ■

Em boa hora, há pouco mais de um ano, o culto e progressivo lavrador de Vale de Prazeres, sr. António Maria Pinto de Castelo Branco, lançou a ideia da fundação de uma Empresa constituída por lavradores produtores de fruta, a fim de enfrentar todos os problemas que a esta andassem ligados especialmente seleccionamento e colocação nos mercados internos e externos.

Enquanto procurava remover as mil e uma dificuldades que sempre em tais emergências surgem (problemas que dependem de muita gente), apareceu na região, como enviado do Ministério da Agricultura, o Chefe da X brigada da Produção Agrícola, Engenheiro Agrónomo Manuel Teles de Vasconcelos, pessoa de rara energia e tra-

balho, espirito culto e desempoeirado, com a incumbência de constituir um núcleo de tratamento de pomares.

Solicitou dos lavradores árvores que elle pudesse tratar e breve viu o seu desejo satisfeito pela entrega de 1600 fruteiras.

Emquanto estes factos aqui se passavam, criava a Câmara Municipal de Lisboa o mercado de frutas para só admitir as de boa qualidade e bem embaladas, estabelecendo uma redução na taxa de entrada para as provenientes de pomares tratados.

Aberto assim o caminho para a preparação de uma boa produção, garantida a preferência no melhor mercado português — Lisboa — importava levar mais longe a acção protectora da fruta da linda região beiroa do Fundão: era preciso pensar nos mercados externos.

Para o efeito mandou a brigada referida preparar cabazes, cestos e caixas próprias, começou a fornecê-los aos lavradores a preços módicos e hoje e estão já a caminho da Inglaterra e do Brasil produtos devidamente acondicionados, que não recarão confronto com os melhores do mundo.

Desde Abril que o mercado de Lisboa está a ser abastecido nas melhores condições de qualidade e com grande proveito para os lavradores, em razão da preferência que têm merecido os produtos e das melhores cotações que conseguem.

Obra em começo, mas grande obra, a que todos devemos auxílio e aplauso, obra nacional e patriótica, construtiva, e, porque não dizê-lo, de caracterizado interesse regional, todos os amigos da nossa terra lhe devem auxílio.

Obra em começo, mas grande obra, é preciso que alastre como é natural, como é lógico e, sobretudo, como é preciso que alastre.

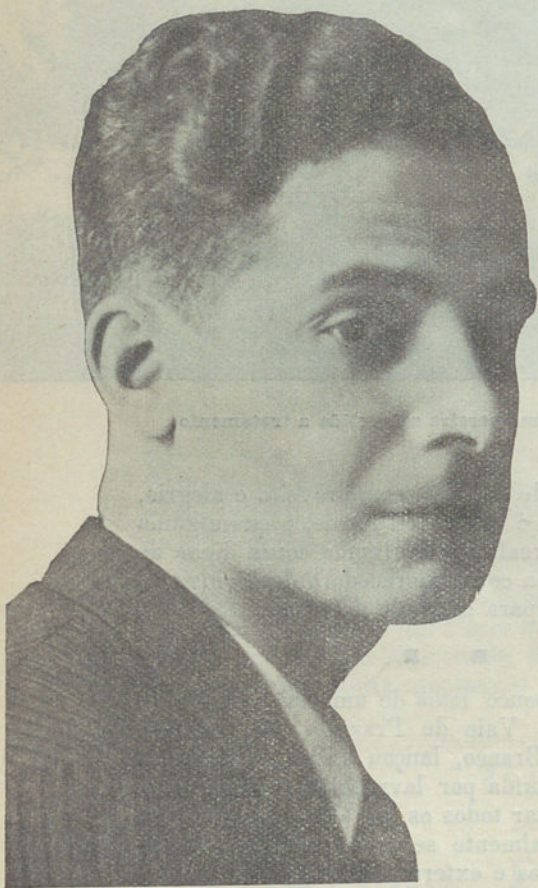


A região de Vale de Prazeres

Que no próximo ano o tratamento dos pomares se estenda a novas centenas, a milhares de árvores. Que os nossos lavradores abram os olhos e confiem nos técnicos!

E se assim fôr, e se todos nos compenetrarmos bem daquele velho conceito: *quem não anda fica atrás*, o Fundão e, com elle a nossa Beira Baixa terão dado um grande passo para o começo da resolução do seu problema económico-agrícola, contribuindo grandemente para o bom nome dos produtos portugueses, aumentando o mercado exportador e conseqüentemente aumentando e valorizado em muito a riqueza nacional.

JAIME LOPES DIAS



DR. ERNESTO CARVALHO DOS SANTOS

Ilustre advogado e distinto Chefe de Redacção da

Revista Portuguesa de Comunicações



DR. ABRANCHES FERRÃO

Catedrático. Antigo Ministro da Justiça e da Instrução. Exerciu na Revista Portuguesa de Comunicações as funções de Presidente da sua Comissão de Redacção
Faleceu em Abril de 1932



ALFREDO MOREIRA CARPINHEIRO

Amigo dedicadíssimo e cooperador insubstituível da

Revista Portuguesa de Comunicações

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Pelo Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

TEMOS em mãos o relatório da C. P., relativo ao exercício de 1934, cujos números e considerações merecem largo comentário. Em subsquentes artigos o faremos.

Hoje, vamos tratar apenas do transporte de mercadorias, que julgamos o problema mais importante de todos os relativos a transportes ferroviários e à economia da nação.

Os factos mais notáveis em 1934 foram o aumento nas receitas de passageiros e a diminuição nas receitas de mercadorias.

Foram êles:

Passageiros, ... + 6.713.759\$20

Mercadorias P. V. — 2.821.894\$65

O relatório assim comenta a baixa de receitas de mercadorias, a pág. 34, últimas linhas:

«A baixa de receitas P. V. é, de todos os factos observados durante o ano findo, o que mais nos impressiona na exploração da C. P.».

E razão de sobejo tem o Conselho de Administração em se impressionar com tal facto. As receitas P. V. são a base das receitas líquidas em um caminho de ferro e não as de passageiros.

A baixa, que não atinge, sequer 2 %, só por si e em tempo de agudíssima crise económica, mas não é importante senão como sintoma. O Conselho de Administração atribue-a à concorrência das estradas e é nisso que vê a gravidade do sintoma.

Entende que, para eliminar, deve o Governo promulgar medidas tendentes a restringir a circulação dos camiões em regime de «aluguer».

Cómodo recurso, se fôsse admissível.

São tão injustas semelhantes medidas e tão atentórias da liberdade que não acreditamos que haja um governo capaz de as decretar.

Veja-se o que se passou recentemente na Suíça. Por enorme maioria, a população regeitou as restrições que o governo suíço desejava promulgar à circulação sobre estradas em benefício dos caminhos de ferro esmagados sob o peso de um formidável «déficit».

Semelhante votação, que tem considerável alcance social, não deve ser perdida de vista pelos governos que, gosando, embora, de liberdade na promulgação de leis, têm de reconhecer que o interesse geral deve pairar sempre acima do interesse particular, como muito bem entendeu o povo suíço na memorável votação de 5 de Maio último.

As medidas tendentes a combater a concorrência das estradas em mercadorias tem de provir dos caminhos de ferro e não do governo e tem de beneficiar tanto os caminhos de ferro como a economia da nação.

Que o governo auxilie os caminhos de ferro, quando

assim procedam, é justo. Mas que o governo decrete medidas tendentes a beneficiar os caminhos de ferro sem que estes coisa alguma façam em benefício da nação é tudo quanto possa imaginar-se de mais injusto.

Mas será impossível proceder como preconizams?! Afigura-se-nos que não. Tudo depende da orientação dos caminhos de ferro. Tanto quanto pode-se concluir-se da leitura do relatório de 1934 e dos anteriores, o Conselho de Administração preocupa-se unicamente com as receitas brutas, sem procurar descobrir quais as categorias de receitas que mais lhe convém desenvolver, sem perder de vista, também, os superiores interesses da nação.

E' um grave erro donde deriva a errada orientação dos caminhos de ferro.

Vamos procurar demonstrá-lo. Em 7 de Junho de 1933, o ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. engenheiro Vasconcelos Correia, concedeu uma longa entrevista ao «Diário de Notícias».

Nela nos indica que a tarifa por tonelada e quilómetros aplicada ao centeo em grão era de 12,9. Parece ser uma das mais baixas, pois é apresentada como tipo de tarifa de mercadoria pobre.

Tomemos \$13 e vamos ver quais os resultados da exploração de um comboio transportando unicamente mercadorias a que se applique essa tarifa com 100, 200 e 300 toneladas de carga útil.

No mapa n.º 10 diz-se que as despesas de exploração, em 1934, em toda a rede, foram 17\$53. As despesas de exploração dos com-

bóios de mercadorias devem ser inferiores a média geral calculada sobre as dos comboios rápidos e as dos *tramsways*, elevadíssimas, as primeiras por causa da velocidade e as segundas por via das repetidíssimas paragens e do numeroso pessoal que tripula êsses comboios.

Aplicando a média indicada não poderemos ser acoiados de pessimistas.

Os resultados da exploração serão os seguintes nos três casos considerados por trem-quilómetro:

I — Carga útil de 100 toneladas

| | |
|----------------------|--------------|
| Receitas..... | 13\$00 |
| Despesas..... | 17\$53 |
| Prejuízo..... | 4\$52 |

II — Carga útil de 200 toneladas

| | |
|----------------------|--------|
| Receitas..... | 26\$00 |
| Despesas..... | 17\$53 |
| Receita líquida..... | 8\$47 |



Engenheiro
Américo Vieira de Castro

III — Carga útil de 300 toneladas

| | |
|----------------------|--------|
| Receitas..... | 39\$00 |
| Despesas..... | 17\$53 |
| Receita líquida..... | 21\$47 |

Logo, as mercadorias pobres podem ser transportadas com lucro se a carga dos comboios fôr suficientemente elevada.

Não é função dos caminhos de ferro transportar pequenas cargas. Estas só podem ocasionar prejuízo mesmo com tarifas mais altas do que as citadas pelo ilustre Presidente da C. P.

As cargas dos comboios de mercadorias são insuficientes.

Dai, provavelmente, o horror dos dirigentes da C. P. ás mercadorias pobres. Só as ricas podem ser transportadas em cargas leves.

Mas transportar pequenas cargas é função das estradas e não dos caminhos de ferro.

Como as despesas de exploração são quasi independentes da carga dos comboios, os caminhos de ferro só podem auferir lucros carregando suficientemente os comboios de mercadorias e reduzindo ao minimo o seu percurso, sábia regra económica de exploração de caminhos de ferro em todos os tempos.

Se não é possível aumentar a carga dos comboios a economia dos caminhos de ferro está seriamente ameaçada e muito sofrerá, também, a economia do País por não conseguir baixas tarifas para as mercadorias pobres, tarifas que as estradas não podem oferecer-lhe.

No transporte de grandes cargas reside a salvação dos caminhos de ferro.

Mas não se conseguem elas por deficiente organização

dos serviços de mercadorias, ou porque não existe no nosso País um volume suficiente de trafego de mercadorias pobres?

Não é possível responder a esta pergunta sem ter á vista a estatística e a contabilidade dos caminhos de ferro.

Mas, se se provar que, na verdade, tal volume de tráfego não existe no nosso País, devem promulgar-se medidas tendentes a restringir os transportes mecânicos sobre estradas? Não. E' inadmissível tal solução.

Equivaleria ela, pura e simplesmente, a anular por completo os benefícios que o notabilissimo progresso dos transportes sobre estradas trouxe á colectividade.

Nenhum governo assim procederá. A nossa legislação sobre transportes mecânicos em estradas, em beneficio dos caminhos de ferro, é já a mais avançada que conhecemos em todo o mundo.

No caso de não existir um volume de tráfego de mercadorias capaz de alimentar um serviço económico para as transportar sobre carris, o problema é muito mais complexo e menos susceptível de solução satisfatória para os caminhos de ferro. Mas, mesmo nesse caso, tem de procurar-se outra solução a qual atingirá simultaneamente os serviços de passageiros e os de mercadorias.

Fica êsse estudo para a ocasião oportuna.

O que podemos proclamar bem alto é **que o transporte de mercadorias, pobres ou ricas, sobre carris ou sobre estradas, a baixos preços, é da mais alta importância para a economia da nação.**

Não é assunto que possa tratar-se de ânimo leve.

AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro A. P. P.

LEIAM AS EDIÇÕES GLEBA

a sair brevemente:

homens que passam

Por VICTOR SANTOS



Alberto Monteiro Ideas

Redactor da Revista Portuguesa de Comunicações



José da Natividade Gaspar Secretário de Redacção

da Revista Portuguesa de Comunicações

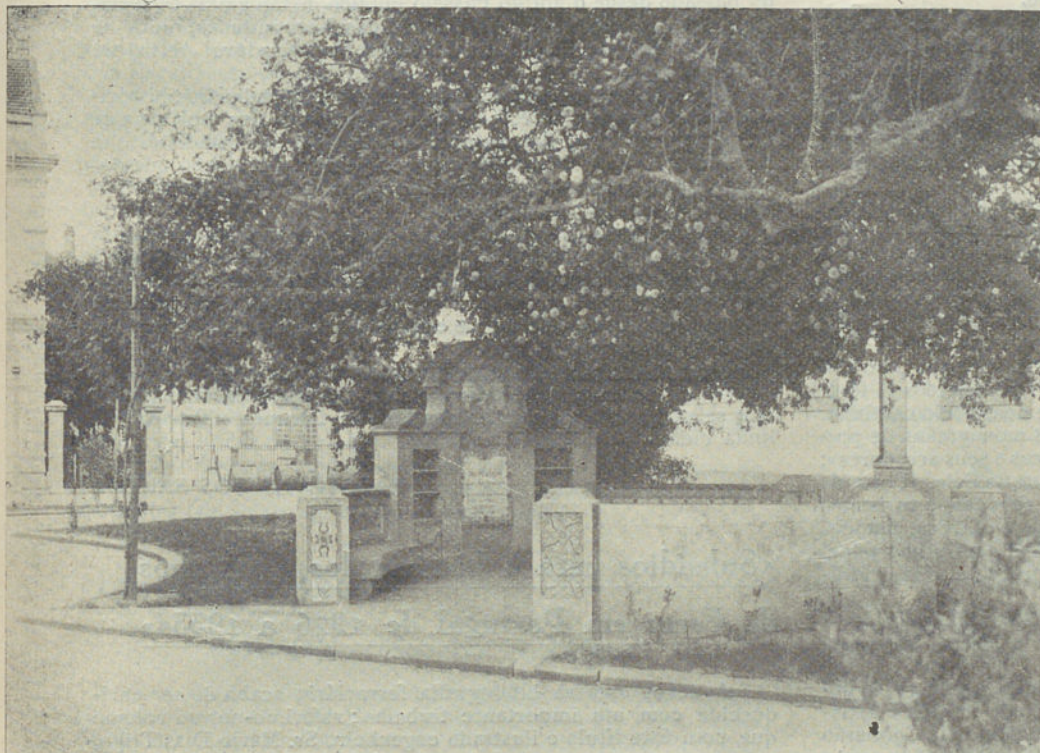


João Antunes Braz

Redactor da Revista Portuguesa de Comunicações

VISEU

COMISSÃO DE INICIATIVA



Glorieta de Tomaz Ribeiro



A fundação da Comissão de Iniciativa e Turismo de Viseu data do ano de 1926.

As obras realizadas até agora têm, de certo modo, contribuído para o embelezamento da cidade, dando-lhe um aspecto mais elegante e acolhedor, que dispõe bem os visitantes.

As balaustradas dos jardins do Rossio; os candieiros que os ornamentam; o revestimento do muro de suporte da rampa do Grémio com azulejos artísticos executado pelo professor da Escola de Belas-Artes do Porto, Sr. Joaquim Lopes, sobre motivos regionais, e ainda a «Glorieta de Tomaz Ribeiro», no jardim que tem o nome do glorioso poeta beirão, onde, num agradável recanto, florido e ensombrado, se podem ler as suas obras, que tão justo aprêço têm merecido a nacionais e estrangeiros, — são melhoramentos, não de grande monta, mas que muito concorrem para a fisionomia atraente da cidade.

Outras obras de maior vulto, como o alargamento da rua 5 de Outubro, terraplanagem do Campo de Viriato; arranjo das margens do rio Pavia e zona de pesca, tiveram já também a sua execução; e outras ainda estão em via de realização: — arranjo do Adro da Sé, alargamento do Jardim de Alves Martins e reconstrução do Arco de Santa Cristina.

Tem também a Comissão de Iniciativa procu-

Por

ALMEIDA MOREIRA

rado realizar a propaganda das belezas naturais e artísticas da cidade, por meio de cartazes, postais, folhetos e *films*.

Agora mesmo acaba de abrir concurso entre artistas nacionais para a confecção de um cartaz, com o prémio de 1.000\$000 esc. que foi adjudicado ao jovem artista do Porto, Manuel de Gouveia.

Continuando a merecer a coadjuvação e simpatia das Estações Superiores, como até aqui, espera a Comissão, animada da sua grande Fé Regionalista, contribuir na medida do seu esforço, para o engrandecimento da Pátria de Viriato, D. Duarte e Vasco Fernandes.

Viseu — Soar de Cima — Junho, de 1935.

F. DE ALMEIDA MOREIRA



Um trecho da Praça da República

Bibliografia

«Guia de Portugal Artístico»

Com uma persistência e uma dedicação só próprias de quem muito ama o seu País, continua o nosso distinto amigo Manuel da Costa Ramalho na missão que sua ilustre esposa, Senhora D. Robélia de Sousa Lobo Ramalho, em vida delineou, de divulgar as belezas artísticas que Portugal possui.

Abençoada missão essa que tem sido cumprida com carinho e devoção, editando uma valiosa obra de que já estão publicados 2 volumes e uma série de monografias de propaganda, que constitui já hoje preciosa colectanea, em que se arquivam algumas das muitas maravilhas com que pródigoamente a natureza nos dotou e a mão do homem mais avaramente espalhou, maravilhas essas infelizmente desconhecidas para muitos dos habitantes deste abençoado torrão do ocidente.

Quando saiu do prelo o 1.º volume do «Guia de Portugal Artístico», volume que se dividia nos seguintes capítulos: «Lisboa», «Lisboa Antiga», «Lisboa Contemporânea» e «Miradouros»; ao endereçar-lhe nas páginas desta *Revista* as calorosas saudações que tão interessante tentativa em nós despertara, terminávamos as nossas considerações lamentando que não houvesse alguém que tomasse a patriótica iniciativa, de traduzir em francês e inglês a obra que acabávamos de ler e de admirar, que pelo seu valor bem o merecia, para que pudessem ser conhecidos lá fóra, de uma maneira verídica os atractivos deste nosso belo cantinho.

Publicado o 1.º volume, seguiram-se 8 monografias de propaganda, intituladas: «Lisboa»; «Sintra, Colares e seus arredores»; «Coimbra, paisagem, arte e tradição»; «Costa do Sol», «Praia do Sol (Caparica) Estância balnear de cura, repouso e turismo»; «Lisboa (aspectos)»; «Lisboa (monumentos)» e «Lisboa, Estoril, Cascais e Sintra». Monografias estas impressas em ótimo papel e repletas de artísticas fotografia cuja distribuição é feita gratuitamente!

Apreciando esta valiosa colecção de monografias dizíamos nós no número de Dezembro do ano findo na *Revista Portuguesa de Comunicações*:

Quem, como Costa Ramalho, tanto carinho e bom gosto demonstra na publicação de monografias de grande interesse artístico e turístico bem merecia que lhe fosse confiado pela Comissão de Iniciação e Turismo o encargo de editar publicações semelhantes, pois isso só traria vantagens à propaganda do nosso País, evitando-se assim a publicação da mais diversa classe de folhetos, muitos dos quais não obedecem sequer a um plano uniforme, nem nos honram pelo seu aspecto artístico nem pela prosa descolorida e péssima confecção gráfica que apresentam.

Se o 1.º volume e as monografias a que vimos de nos referir mereceram as justas palavras que então escrevemos, que temos de dizer do 2.º volume que temos sobre a nossa mesa de

trabalho, especialmente dedicado aos Jardins, Parques, e Tapadas de Lisboa?

Compõe-se este novo volume de 96 páginas decoradas com cerca de igual número de belas gravuras e 3 artísticas tricromias, enriquecidas por uma colaboração em que figuram nomes ilustres no jornalismo, no professorado e nas letras.

Nêle se faz um pouco de história, evocando-se alguma coisa do passado desde o antigo Passeio Público de tão gratas recordações para os velhos até à Tapada das Necessidades, ninho de frades e de reis, hoje transformado em agradável retiro da infância.

Que valioso manancial de informação e de subsídios históricos não documentam este volume, falando-nos dos motivos que lhe deram origem, dos homens de ciência e dos estadistas que lhe facilitaram as condições que permitiram a evolução que durante largos anos sofreram, até atingirem o grau de desenvolvimento presentemente constatado.

O leitor encontra ainda em tão curioso livro a nomenclatura dos jardins, que a grande maioria dos lisboetas desconhecem, a discriminação científica das belezas florestais e das especialidades botânicas que povoam esses parques, e a enumeração de muitas das plantas de nobre categoria e as espécies preciosas que habitam as suas estufas.

Tudo isto cinzelado na melhor prosa nos dá o livro que acabamos de folhear, verdadeiro álbum da arte e das maravilhas que se encontram espalhadas nos Jardins, Parques e Tapadas da linda cidade de mármore e granito.

R. ESTEVES DOS SANTOS

«Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal de 1926 a 1933»

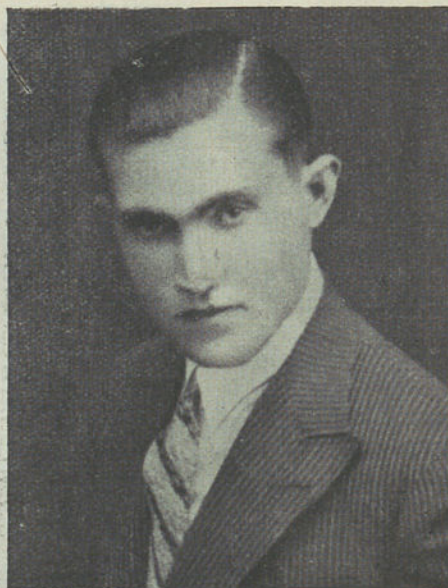
A nossa escassa bibliografia ferroviária acaba de ser enriquecida com um importante trabalho; referimo-nos ao volume que com este título o ilustrado engenheiro Sr. Mário Dias Trigo, publicou, referente ao período que vai de 1926 a 1934.

Nesse bem elaborado volume reúne o distintíssimo engenheiro todos os diplomas publicados durante esse espaço de tempo, anotando-as com uma série de esclarecimentos e de judiciosas observações que lhe emprestam um especial favor.

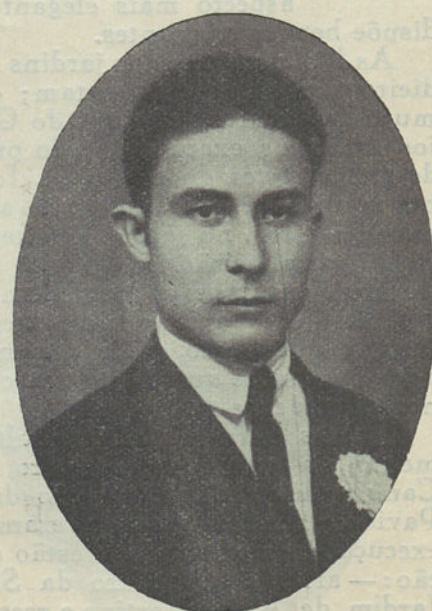
Termina o considerado engenheiro o seu notável estudo com algumas interessantes considerações em que fundamenta com brilho e elevação, os seus pontos de vista perante problema de tão magna importância para a vida do País. E porque as conclu-



Francisco Pereira de Oliveira
Redactor da Revista Portuguesa de Comunicações



Teófilo Rodrigues—Correspondente em Lourenço Marques
da Revista Portuguesa de Comunicações



Alfredo Frazão Junior—Delegado em
Moçambique da Revista Portuguesa de Comunicações

sões com que o Sr. engenheiro Mário Dias Trigo fecha o seu valioso livro merecem ser divulgadas, as transcrevemos em seguida:

- 1.^a—Organizar uma fiscalização única dos caminhos de ferro (técnica comercial e financeira);
- 2.^a—Instituir uma fiscalização financeira mais eficiente do que a actual;
- 3.^a—Submeter a uma comissão especial, composta por funcionários do Estado e das empresas ferroviárias, a apreciação das reclamações sobre a legislação ferroviária que convenha simplificar ou alterar;
- 4.^a—Impôr às empresas ferroviárias a elaboração de orçamentos com a mesma estrutura;
- 5.^a—Delimitar os campos de acção dos diversos meios de transporte, por uma forma equitativa, e regulamentar a respectiva fiscalização de modo que ela se possa exercer realmente;
- 6.^a—Agrupar convenientemente as linhas de via larga e de via reduzida;
- 7.^a—Modificar as tarifas em vigor (passageiros e mercadorias);
- 8.^a—Actualizar o plano geral da rede ferroviária do continente;
- 9.^a—Regulamentar as concessões de passes e bonus, restringindo-as o mais possível;
- 10.^a—Iniciar a exploração das linhas férreas com automotoras, onde fôr julgado conveniente;
- 11.^a—Garantir uma instrução militar intensiva às tropas de comunicações;
- 12.^a—Traçar as directrizes a que deve obedecer a construção e exploração de caminhos de ferro nas colónias;
- 13.^a—Revêr o contrato de arrendamento e os de sub-arrendamento das linhas do Estado;
- 14.^a—Observar cuidadosamente a evolução dos sistemas de transporte e de exploração no estrangeiro, aproveitando os ensinamentos que sejam aplicáveis ao nosso país.

«Les Guides Bleus»

Portugal — Madeira — Açores

«Les Guides Bleus», que sob a inteligente direcção do distinto escritor Sr. Marcel Monmarché, se publica em Paris, acaba de incluir na sua esplêndida e útil colecção um volume dedicado a Portugal, Madeira e Açores, que é uma ampliação do volume posto a circular pela primeira vez em 1931.

Num correcto prefácio redigido pelo Sr. Marcel Monmarché, este ilustre escritor presta homenagem a Portugal, afirmando «que o nosso país merece ser visitado pela beleza das suas montanhas e das suas planícies, pelo encanto do seu clima, pela riqueza dos seus monumentos, pelo seu passado e história que, na época das grandes navegações, o colocaram à cabeça do progresso científico e da expansão europeia».

O Sr. Monmarché endereça um sugestivo convite aos franceses para que visitem o nosso país, onde eles encontrarão simpatias, afinidades históricas e de raça e o seu idioma cultivado e generalizado com esmero.

A descrição de Portugal foi feita pelo Sr. Raúl Proença, cuidadosamente actualizada agora pelo nosso distinto colaborador Sr. Guerra Maio, secretário da Câmara de Comércio Portuguesa em Paris.

A resenha económica e geográfica sobre Portugal é escrita pelo Sr. Raúl Proença, com a colaboração do professor Sr. Schweitzer, da Universidade de Paris.

Sobre a arte em Portugal, escreveu o Sr. Emile Bertaux, ilustre professor na Sorbone. O capítulo dedicado à Madeira está a cargo do Sr. Marchesné, notável bibliotecário da Biblioteca Nacional de Paris.

A descrição dos Açores é feita pelo distinto escritor Sr. Luiz da Câmara Reis.

Não se esqueceu o «Guide Bleu» do nosso Império Colonial, de que fez uma sumária mas sugestiva descrição.

O volume, que é primorosamente apresentado pela Livraria Hachette, de Paris, contém descrições, mapas, informações, gravuras e todos os esclarecimentos indispensáveis a quem deseje conhecer o nosso país.

O turista estrangeiro que adquirir o «Guide Bleu», da Hachette, fica perfeitamente apto a conhecer Portugal, Madeira e Açores, nos seus aspectos económico, artístico, paisagista e de turismo.

«Moçambique»

Documentário Trimestral

Editado pelo Governo Geral de Moçambique e dirigido pelos Srs. Crispião Antonio S. de Figueiredo e Tenente Carvalho Montez, iniciou em Lourenço Marques a sua publicação uma importante revista intitulada, «Moçambique—documentário trimestral».

Magnificamente colaborada e profusamente ilustrada, a sua apresentação gráfica honra a Imprensa Nacional de Lourenço Marques.

Do seu sumário constam os seguintes artigos:

Fortalezas de Moçambique (Sofala). Dr. Mário Malheiros.

A lenda da Morta. J. de Barros Gomes.

Alguns peixes venenosos do mar de Moçambique. A. Peão Lopes.

Conto do ano da fome. (Um conto dos Maputo) Lourenço Marques, De Reis Costa.

Tríptico, Padre Vasco Reis.

A evolução agrícola de Moçambique. Eng. Melo Vieira.

Nota bibliográfica.

Crónica do Trimestre—Política e Administração, Economia, Colonização, Vida Social, Turismo, Livros e Publicações.



Vasco Felix—Editor e primeiro administrador da Revista Portuguesa de Comunicações



Alberto Nunes Baroeth—Proprietário e gerente técnico das oficinas gráficas onde se compõe e imprime a Revista Portuguesa de Comunicações



Jose Ruy dos Santos—Dedicado cooperador da Revista Portuguesa de Comunicações

Novos processos de sinalização a aplicar à estação de Régua

O *Diário do Governo* n.º 168 de 23 do corrente, publicou pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, nos termos do art. 26.º do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, seja nomeada uma comissão para estudo e exame dos sistemas de encravamento e sinalização adoptados na Bélgica, verificando o seu comportamento, detalhes de qualidade e tipo dos materiais, afim de se pronunciar em definitivo sobre as propostas de sinalização apresentadas para a estação da Régua, constituída pelos engenheiros Diogo Neff Sobral e João da Cunha Monteiro, devendo ser abonado ao primeiro, como representante dos serviços do Estado, durante a sua permanência no estrangeiro, e subsídio diário de 330\$, por período não excedente a quinze dias, a conceder pelo capítulo 15.º, artigo 137.º, do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

1.º Congresso Nacional de Turismo

A fim de dar realidade à proposta apresentada pelo ilustre engenheiro, Sr. Raúl da Costa Cuvreur, do 1.º Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, realizado em Maio findo no Porto, iniciou já os seus trabalhos a comissão organizadora do 1.º Congresso Nacional de Turismo, que se efectuará no próximo mês de Novembro em Lisboa e no Porto.

A comissão organizadora é constituída pelos srs.: dr. João Antunes Guimarães, presidente; engenheiros Carlos Santos e Raúl da Costa Cuvreur, vice-presidentes; dr. Caetano Beirão da Veiga, engenheiro Carlos Manito Torres, conde de Penha Garcia, Fausto de Figueiredo, João Pereira da Rosa, dr. Joaquim Manso, Joaquim Roque da Fonseca e dr. Samuel Maia, vogais; e Luiz C. Lupi, secretário geral,

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Dr. Aurélio Celo Portela

CLINICA GERAL - SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

Telefone. 2 0168

LISBOA

M A Y B A C H

Motores Diesel para Automotoras

UNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65

LISBOA

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardetetz

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os comboios — Almoço portátil completo — Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO — PORTUGAL

M. Roque Laia
ADVOGADO

Escritório
R. DA CONCEIÇÃO, 107, 3.º
Telefone 2 1329
LISBOA

Residência
AV. ALMIRANTE REIS, 57-A, 1.º E
Telefone 4 7900
LISBOA

Procuradoria Civil e Fiscal

Praça D. João da Câmara, 11, 2.º D.

Telefone 2 4916

LISBOA

Trata de todas as questões judiciais, fiscais e administrativas
Para os assuntos fiscais tem pessoal especializado.
Ocupa-se de todas as questões referentes a Trabalho e que dependam do **Instituto Nacional do Trabalho**
Encarrega-se da cobrança amigável e judicial de dívidas



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
 AUTO CAMIONS FECHADOS
 DE GRANDE CAPACIDADE
 TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
 Embalagens-Expedições para o estrangeiro
 Arrecadação de Mobílias
 Orçamentos gratis
 EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
 RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

RESERVADO

PARA TODOS OS TEMPOS PARA TODOS OS CLIMAS



COBERTURAS
 PARA GARES,
 GARAGENS,
 ARMAZENS,
 DEPOSITOS,
 CASAS
 ETC.

LUSALITE

R. DO ALECRIM
 10 LISBOA
 TELEFONES
 23948
 28941.

CORPORAÇÃO-MERCANTIL-PORTUGUESA L^{DA}
 FIBRO CIMENTO PARA
 TELHADOS

Hoteis de Portugal

LISBOA: — Hotel Metropole — Hotel de L'Europe — Francfort Hotel
 CURIA: — Palace Hotel da Curia — BUÇACO: — Palace Hotel do Buçaco
 COIMBRA: — Hotel Astória

Proprietario ALEXANDRE DE ALMEIDA

Escritório geral em Lisboa, Rossio, 108

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Saizaire, Loanda, Porto Ambeim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

S. Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Ambeim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

LISBOA — Rua Instituto Virgilio Machado, 14
 á Rua da Alfandega — Telefone 20052
 PORTO — Ruado Infante D. Henrique N.º
 Telefone 2342

Venâncio Guimarães & C.^a LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**
 escritório em Lisboa:
 Rua da Macalena, 97, 1.º-Telef. 26653
 Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de
Moagens da Huila, L.^{da}
 Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico
 de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes

DE
 Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos
 Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»
 --Maquinas de escrever «Remington»

Laboratorios
 Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)
Burrell & O.^a

Fábrica de Loiça de Sacavem, L.^{da}

Fundada em 1850

Couças para uso diario

Couças decorativas

azulejos brancos e de côr

pinturas em

azulejos

louças sanitárias

(lavatórios, bacias de retrete, bidés)

MOSAICOS CERAMICOS

de variados desenhos

TIJOLOS REFRACTARIOS

*para revestimento de fornos
caldeiras, etc.*

*Devem sempre preferir-se os produtos da
Indústria Nacional, tanto mais quando não
são inferiores aos de origem estrangeira*

Lisboa

Porto

126, R. da Prata, 132



40, R. das Carmelitas

O. R. de 2 de 9 1935

ANO VII

NUMERO 107

REVISTA DE INVESTIGAÇÃO DE COMUNICAÇÕES

AGOSTO

1 9 3 5

**Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Telefonia, Electricidade, Minas, Portos,
Estradas, Turismo, Cultura e Problemas
Económicos e Financeiros**



**LOURENÇO
MARQUES**

Museu Alvaro de Castro

Revista Portuguesa de Comunicações

Um grupo de amigos da «Revista Portuguesa de Comunicações» está estudando a forma de se operar na vida desta publicação uma profunda remodelação, no sentido de lhe assegurar as indispensáveis condições para o seu maior desenvolvimento.

Se como é de supor não surgir qualquer imprevista contrariedade, a «Revista Portuguesa de Comunicações» iniciará no próximo número uma nova e progressiva etapa.



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468
R. d Prata, 185, 3.º-D.º

Dr. Aurélio Lelo Portela

CLINICA GERAL—SIFILIS

Praça Luís de Camões, 6, 1.º E.

Telefone. 2 0168

LISBOA

R E S E R V A D O

M. Roque Laia
ADVOGADO

Procuradoria Civil e Fiscal

Praça D. João da Câmara, 11, 2.º D.

Telefone 24916

LISBOA

Trata de todas as questões judiciais, fiscais e administrativas
Para os assuntos fiscais tem pessoal especializado.
Ocupa-se de todas as questões referentes a Trabalho e que dependam do **Instituto Nacional do Trabalho**
Encarrega-se da cobrança amigável e judicial de dívidas

Escritório
R. DA CONCEIÇÃO, 107, 3.º
Telefone 21329
LISBOA

Residência
AV. ALMIRANTE REIS, 57-A, 1.º E
Telefone 47900
LISBOA

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnifico serviço a todos os comboios—Almoço portátil completo—Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO—PORTUGAL

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Problemas Económicos e Financeiros

Redactores

Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c

TELEFONE 40625

— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETARIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—**Eng. Frazão Sardinha**
Lourenço Marques—**T. Rodrigues**
Pôrto—**Joaquim Salgado**

Delegado em Moçambique

Alfredo Frazão Júnior

Editor—**António Martins Ramos**

Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

RELAÇÕES ENTRE ANGOLA E MOÇAMBIQUE

— Pelo General NORTON DE MATOS —

ENTRE os muitos motivos das minhas preocupações, durante os meus dois governos de Angola (e de preocupações constantes e angustiosas é tecida a vida dos que governam) avultou a separação que existia e existe entre as duas grandes colónias portuguesas. No tempo do meu primeiro governo, de 1912 a 1915, essa separação era quasi absoluta. Dava-se até o caso curioso de, a bordo dos navios que conduziam passageiros da metrópole para Angola e Moçambique, constituíam grupos extremos os colonos das duas províncias, como se fossem oriundos de países diferentes e com motivos para se manterem em prudente reserva. Os portugueses de Angola não tinham, naturalmente, a dite de conhecerem Moçambique; os desta última província, desembarcavam em alguns portos de Angola, á ida e á vinda, e faziam quando já moçambicanos, apreciações quasi sempre depreciativas a respeito dos seus patricios de Angola.

Este estado de cousas modificou-se profundamente nos últimos tempos, em consequência do progresso e maior civilização (um sentido lato de urbanismo) que Angola experimentou, e também da concepção da *unidade do império*, que uma parcela da minha geração formulou, e que, torpeçando aqui, levantando-se acolá, vai fazendo lentamente o seu caminho. Os portugueses de Moçambique e de Angola estão hoje convencidos de que tanto valem uns como outros e que a nossa missão histórica em África depende inteiramente da colonização portuguesa das duas províncias.

Mas o intercâmbio espiritual e material entre os dois grandes territórios portugueses das duas costas de África continua a ser quasi nulo.

Os habitantes das duas grandes colónias continuam a ignorar-se



quasi inteiramente e o comércio que entre elas se realiza é tão insignificante que causa calafrios a quem sonha com um *Portugal Uno*. Meditemos sobre os seguintes números:

Exportação de Angola

(milhares de contos)

| Anos.... | 1924 | 1926 | 1928 | 1929 | 1931 | 1933 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|------|
| Total.... | 276... | 200... | 272... | 282... | 204... | 247 |
| Para a metrópole... | 191... | 125... | 107... | 107... | 82... | 140 |
| Para todas as colónias portuguesas..... | 14... | 10... | 10... | 11... | 6... | 4 |
| Para Moçambique. | 12... | 8... | 7... | 9... | 4... | 3 |

Importação de Angola

(milhares de contos)

| Total.... | 332... | 234... | 260... | 305... | 147... | 176 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| Da Metrópole..... | 104... | 76... | 87... | 116... | 65... | 97 |
| De todas as Colónias. | 2... | 1... | 1... | 0,6 | 0,5 | 0,2 |
| De Moçambique. | 1,1... | 0,7... | 0,6... | 0,5... | 0,3 | 0,1 |

No meu segundo governo de Angola, de 1921 a 1924, tentei modificar este lamentável estado de cousas.

Escrevi longamente ao meu colega de Moçambique, o Doutor Brito Camacho, sobre o estabelecimento de uma navegação de cabotagem para servir as duas províncias, que em conjunto se subsidiassem. A este primeiro passo deveriam corresponder alterações nas pautas aduaneiras em vigor que facilitassem e provocassem o intercâmbio entre as duas regiões portuguesas e assim se fez pela parte que me tocava. Um dos meus grandes projectos consistia em criar no Lobito e no futuro porto do Zaire duas zonas francas, a que corresponderiam entrepostos de reexportação para Moçambique e para os territórios estrangeiros de África.

A aviação prestei o maior cuidado, e em torno de um pequeno núcleo de aviação militar surgiria, se me dessem tempo, pouco a pouco, uma importante aviação comercial (que em militar se transformaria quando fôsse necessário) e que constituiria um forte traço de união entre as duas províncias portuguesas.

Não quiz o destino que se realizasse, no meu tempo de governador de Angola, a ligação do caminho de ferro de Benguela com a rede ferroviária da costa do Oriente e do sul da África. Vejo, com tristeza, que esse admirável instrumento de trânsito não tem sido aproveitado, como o podia ter sido, para a ligação dos dois territórios.

Creio que valia a pena tentar, com as linhas estrangeiras, a fixação de tarifas que permitissem a rápida remessa para a Beira e para Lourenço Marques de alguns artigos europeus.

Há mercadorias, cujo preço e necessidade justificariam esta espécie de transporte. Tudo está em começar, em experimentar.

Também creio que seria útil que se determinasse que alguns funcionários de Moçambique fizessem uma ou outra viagem de ida e volta, entre a metrópole e a costa oriental de África, via Lobito caminho de ferro de Benguela. A província de Angola deixaria de ser para eles o completo desconhecido.

Finalmente, e para não alongar mais esta série de medidas, que tantas podem elas ser todas tendentes ao mesmo fim da interpretação das duas regiões, seria de grande uti-

Marinha Mercante Nacional

Já gravemente doente da doença que o havia de prostar, coligiu o ilustre marinheiro e nosso distintíssimo colaborador Guilherme A. Vidal Júnior uma série de valiosos elementos que tencionava apresentar na última assembléa geral da Companhia Nacional de Navegação, realizada antes da intervenção do Governo na sua direcção.

Esses valiosos elementos, produto de um aturado estu-



Comandante
Guilherme A. Vidal Júnior

do e de uma firmada competência, que a morte do Comandante Guilherme A. Vidal Júnior impediu de tornar públicos, vão, por amável cedência da família do extinto, ser publicados na *Revista Portuguesa de Comunicações*.

No próximo número iniciaremos essa publicação, podendo já afirmar que esses elementos constituem importantes subsídios para a história das últimas administrações da velha Empresa Nacional de Navegação.

lidade suscitar a troca de visitas a Angola e a Moçambique, servindo-se do caminho de ferro, de grupos de portugueses das duas primeiras. Seriam viagens de turismo a organizar com grandes vantagens para a unidade do império.

De medidas recentemente tomadas, que estejam dentro da orientação que acabo de expôr, conheço a que diminuiu os direitos alfandegários no intercâmbio colonial, e a que obriga à permuta dos funcionários das diversas províncias ultramarinas. Esta última medida tem o grande inconveniente de evitar que os funcionários se fixem com as suas famílias numa dessas províncias, e que deixem, portanto, de ser valiosos elementos de colonização portuguesa. Por essa razão principal, e por outras de menor monta, a não tomaria.

NORTON DE MATOS

QUESTÕES ULTRAMARINAS

AS BOLSAS DE MERCADORIAS E O COMÉRCIO DO ULTRAMAR

Pelo Dr. RIBEIRO GOMES

MUITOS e complexos são os casos que impedem momentaneamente que, entre a Metrópole e Moçambique, se realize um activo comércio de produtos. Não iremos mencionar todos os que conhecemos. Limitar-nos-emos a pôr em foco um deles tão só.

Instituiu-se, em Portugal, a Bolsa de Mercadorias. Seja por falta de uma conveniente propaganda, ou seja ainda, e também, porque a nossa gente se mostra sempre relapsa ou tarda a adoptar novos processos de trabalho ou a modificar, ao de leve que seja, aqueles a que, por tradição se apegou, o facto é que aquela instituição, entre nós, não tem tido a expansão que seria de desejar e, conseqüentemente, não tem exercido na economia do País o papel de relêvo que lhe estava reservado.

Muito, porém, e mais do que eu imaginava, tem conseguido. Luta, porém, com dificuldades imensas e não é em meia dúzia de anos, mesmo com apurado trabalho, que se conseguem desviar os hábitos e os costumes dos nossos produtores e comerciantes em sentido diferente do usual, mesmo que daí provenham para os interesses dos maiores vantagens.

A instituição é muito antiga, lá fóra; não é de fórmulas rígidas, antes amolda-se constante e sucessivamente às necessidades do momento que passa. Se em todos os países de civilização adiantada tem provado bem, qual a razão das dificuldades que a impossibilitam de transformar-se numa alavanca potente, capaz de multiplicar as nossas actividades comerciais, e porque motivo oferece um índice tão baixo no movimento das operações que por seu intermédio se fazem, que se fôssemos avaliar por êle o nosso potencial económico, julgaríamos que o Império Português, afinal, não passava de uma «blague» ou de uma expansão inteiramente vazia de sentido?

As Bolsas de Mercadorias têm as suas funções próprias, perfeitamente determinadas nos regulamentos. Os órgãos da sua actividade, os corretores, podem influir, e muito, na maneira como as operações devem realizar-se. Mas, de modo algum, está dentro do campo das suas possibilidades imprimirem a um comércio desordenado, a disciplina de que carece.

Não é, porém, tão só a ignorância de que são as Bolsas de Mercadorias que devemos atribuir a fraca in-

fluência que estas têm exercido no aumento de volume de comércio de produtos moçambicanos no mercado da Metrópole.

O mal reside essencialmente na falta de tipos de mais produtos de exportação. Ensaca-se e exporta-se tudo aquilo que a terra produziu e tal como se colheu. Vem o óptimo misturado com o péssimo, e o razoável na má companhia do medíocre. Quem a distância, no espaço e no tempo, pretenda negociar por esta forma, leva, sempre, em linha de conta os inúmeros riscos que corre. E para evitá-los totalmente, desiste de negociar

com tais produtos e volta-se para os de origem estrangeira, ou, se é dado a jogos de azar, entra com êsse factor nos seus cálculos e oferece preços excessivamente baixos. E tem razão.

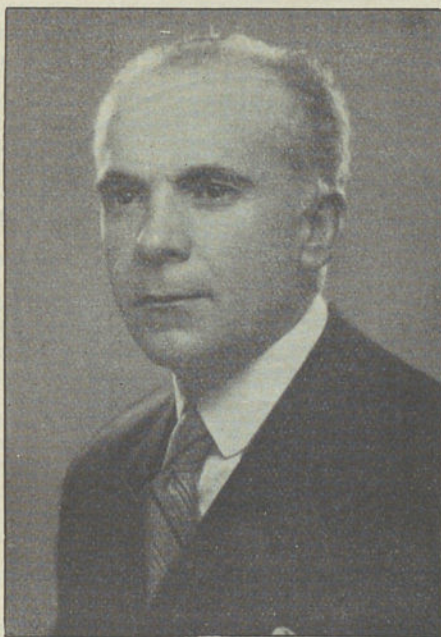
Desta maneira resulta clara, lógica e evidentemente prejuízos para o produtor ou comerciante colonial. Com a adopção dos tipos fixos o caso seria inteiramente outro. Bastava o facto de saber-se, com antecipação e certeza, que o produto a chegar seria igual ao da amostra, sob pena do vendedor ver, por sua culpa, rescindido o contrato ou ter de sofrer a justa pena de indemnizar o lesado, para milho, oleaginosas ou arroz de Moçambique obterem preços compensadores, e para poderem ser negociados com a facilidade com que se transaccionam sobre acções dos Bancos de Portugal ou sobre Caminhos de Ferro da Argentina...

O produto colonial, na sua maioria, é para o comerciante da Metrópole uma incógnita.

E como as operações de comércio nada têm de abstractas,

antes assentam sempre sobre realidades concretíssimas, as dificuldades que hoje o comércio de Moçambique encontra em matéria de expansão nos mercados da Metrópole provém exata e fatalmente, da maneira primitiva e desordenada como faz a sua exportação.

Regulada esta, e recorrendo Moçambique, como importava, de preferência, á Bolsa de Mercadorias, pela lei fatal das circunstâncias, ia ajudando a desalojar de Portugal europeu êsse volume enorme de produtos estrangeiros que têm entrada fácil pela razão de oferecerem maior grau de certeza do que são e do que valem, do que aqueloutros que Moçambique precisa, com urgência entre nós.



Dr. Ribeiro Gomes

Sôbre Moçambique

U M O F Í C I O

Pelo Dr. RODRIGO DE ABREU

A Revista Portuguesa de Comunicações dedicou o seu número de Maio último a Lourenço Marques, entregando a respectiva colaboração aos colonialistas residentes na nossa importante província da Africa Oriental. Foi, sem dúvida, notável o trabalho produzido, quer nos textos, quer nas ilustrações, salientando acima de vulgaridades o esforço colonizador dos portugueses naquelas paragens.

Muitos ensinamentos, muitos avisos e meditações se podem e devem colher dos artigos que em Maio esta Revista deu à estampa e, por certo, se todos forem devida e atentamente meditados, não será audácia afirmar a sua incontestável utilidade política, a muitos respeito.

Em complemento do valioso documentário em referência, aco- de-nos a transcrição de partes dum *ofício-relatório*, de há noventa anos, que arrancamos ao amarellecido copiadador particular do governador geral que em Moçambique serviu de 1843 a 1847, o primeiro até à sua época, que visitou a Província, inteirando-se directamente das necessidades e problemas da jurisdição governada (1).

Diz assim o citado documento :

«N.º 180 - Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. : Tendo prometido a V. Ex.^a no meu officio n.º 25, de 30 de Agosto do anno pp., § 3, que me aguarda-va informar V. Ex.^a, por via menos dispendiosa, sobre a minha viagem para Quilimane, agora me cabe a honra de poder dirigir a V. Ex.^a esta escassa, mas verdadeira, exposição do estado de todos os portos que pessoalmente percorri para, com passos mais seguros, indagar as causas da decadencia em que geralmente estão e as providencias que reclamam. He forçoso confessar a summa importancia de todos elles em trez reinos, vegetal, animal e mineral mas, infelizmente, se acham hoje em perfeito abandono, desconhecidos os seus mananciais, paralisados os seus recursos, em perfeita apathia os seus habitantes, entregues ao ocio, preguiça, vicio e, finalmente, estagnada a fonte donde podiam affluir vantagens avultadas. Hoje he necessario, vencer difficuldades, escolher empregados habéis, governadores honrados, possuidos do bem publico, que cinjam um caracter constante e firme e não daquelles que com promessas e vantajosos projectos tudo acabam em pomposas frases.

Principiarei por Lourenço Marques. Esta bahia situada a O, na Lat. 26-10 S, e Long. 32-45 E, é dominada por um monte ao

norte, compreendendo a fortaleza 19 casas, 127 palhotas, 120 individuos de todas as crenças, sexos e idades, possuindo estes 327 escravos. A Companhia guarnece-a athe á distancia que fixa os limites do Districto aonde alcança a Artilheria. As diversas oscillações porque tem passado este Presidio e as repetidas invasões dos barbaros, o teem reduzido á extrema decadencia, que hoje carece de grandes recursos para seu melhoramento. Em 1805, tinham sido doadas á Coroa de Portugal as terras de Mafumo pelo regulo Colele, a fim de se fabricar ali um forte, que, athe hoje, serve de defeza ao Presidio, mas, por não lhe convir permanecer nas Terras Catembe, por desinteligençias com os Cafres limitrofes, que se tinham revoltado, o Rei de Mattola, chamado Inchui-vo, sob frivolos pretextos, se senhoreou dellas, em 1829, athe que em 1830 foram restauradas por o Governador Dionizio Antonio Ribeiro, mas em 1833 tornou o mesmo regulo, com o auxilio dos Vatuas, a invadi-las e matou aquelle Governador. Porem, em 1839, fez-se a paz. Em 1841 suscitou-se novamente outra desordem.

Em 1843 o regulo Manicussa, que tem incutido terror nos cafres do interior, participou ao Governador do Presidio que tendo soffrido continuados insultos do Regulo de Magaia, chamado Empapela, queria declarar guerra contra elle, o que participava, por elle consagrar amizade ao Presidio e o Empapela ser tributario. O Governador convocou o Adjunto e expoz o mau comportamento do regulo de Magaia para com o Presidio e, assim, tambem, a força daquele barbaro, que se tornava em duro inimigo quando não se consentsse na sua preteção, sendo certo que ainda no caso contrario elle declarava guerra como mandava dizer. O Adjunto considerou conveniente consentir na proposta de Manicussa.

Porem, tendo eu mandado o Capitão do Exercito A. J. Teixeira por Governador, e sendo este informado do procedimento do regulo de Magaia, mandou uma força contra elle, de que resultou a perda dum official, 5 praças de pret, 1 peça de artilheria 10,

espingardas e munições de guerra, alem do armamento dos moradores e uma lancha. Hoje o inimigo acha-se com pequena força, refugiado em uma pequena ilha denominada Bengelena. Ainda que por ora não tenha recebido noticias daquelle Presidio, para assegurar a V. Ex.^a que tudo esteja terminado, tendo grandes esperanças que assim seja.

O terreno é na verdade mui fertil produzindo todas as plantas hortenses e muitas medicinaes, algodão, café, anil, cana do assucar, todos os cereais e excelente trigo, porem em grande abandono por carecer inteiramente de braços.

O unico commercio em que se entretém o Presidio, é o de marfim, pontas de abade, dentes de cavallo marinho, artigos de que se pode tirar alguma vantagem com bom trato com os sertanejos e boas maneiras de negociar e proprias fazendas. Em resultado direi que, para feliz successo dos ensaios sobre agricultura, industria e commercio, é de primeira necessidade defender as ter-



Rodrigo Luciano de Abreu de Lima

Governador Geral da Província de Moçambique de 1843 a 1847.

ras das incursões dos pretos inimigos do trabalho, aumentando a força armada da primeira linha, com uma companhia, a qual não deverá ser das europeias porque sofrem muito; construir um reduto que sirva de cidadela no monte que domina o norte da Fortaleza; aumentar a força de braços com novos colonos ou famílias, que convirá mais serem da Índia; um governador mais moderado nos seus actos e verdadeiro nas suas promessas; uma botica e um facultativo, para prontamente acudir à humanidade. Com estes meios julgo poderá o Presidio sahir do seu aniquilamento e prosperar».

Deixando Lourenço Marques visitei a Villa de Inhambane, situada na Lat. 23-28 S., Long 34-50 E. Compreende 327 indivíduos de população livre, passando estes 1947 escravos. Esta villa he susceptível de engrandecimento; as calamidades de guerras tem feito paralisar os progressos na agricultura, industria e commercio; mas assim mesmo o clima verdadeiramente agradável nesta região, não faz tanto sentir os atrozes efeitos da desastrosa guerra de 1834, em que foram mortos o governador e 280 homens, quasi todos industriais. Não carece de grandes recursos, e pode rapidamente florescer porque os seus habitantes são laboriosos, contudo carece de providencias para seu melhoramento. Eu dei algumas providencias durante o tempo que estive naquella villa sobre saúde publica: mandei entulhar alguns charcos; prohibi os enterros na Igreja, conseguindo da Cammara o fabrico do cemiterio, vigorei as ordens sobre a repressão do trafico da escravatura, sobre a inadmissão dos navios estrangeiros; e, finalmente, a celebração da Banja, que he um dia solemne, em que os regulos veem prestar reconhecimento à Bandeira Portuguesa. A decadencia desta villa principiou em 1834, pela invasão dos vatuas, tenda á testa o regulo Manicupa; o Governador, a Tropa e alguns habitantes, tendo marchado para bater aquelle inimigo, não poderam suportar os rigores da fome e carestia de tudo pela continuação das hostilidades que aquelle barbaro praticava. Infelizmente tiveram a triste sorte de serem mortos o Governador e 280 homens. Esta crise augmentou a sua audacia: tributou os regulos Maquagua, Malayo, Marenga e Feza, assim como Zara e Bamba, dos quais vinha grande porção de Marfim á villa. Presentemente nada apparece. Os landins que outrora traziam uma porção grande de marfim, hoje não se atrevem, por receio daquelle dominante, e nem os moradores podem introduzir suas fazendas no Certão, por tal falta de segurança. Quanto á agricultura o torão é fertilissimo e a vegetação rápida. Produz arroz, mandioca, feijão, grão, cana do assucar, café, tabaco, algodão e outros géneros.

Encontram-se ricas madeiras de construção e marcenaria. Trazia alguns para mostrar a V. Ex.^a mas, infelizmente perderam-se no naufragio.⁽²⁾ O commercio é apenas de marfim, ponta de Abade, dente de cavallo marinho e cera. Esta villa pode prosperar muito, tem bom clima e boas aguas e em pouco tempo pode crescer a sua população. He preciso defender a agricultura, aumentar a força militar, pelo menos, com um destacamento de 1.^a linha, para conter em respeito o inimigo, se não rebate-lo, criando novas colonias, que bem podem ser de europeus. He preciso um professor, um facultativo, um cura de almas e uma botica. Finalmente, he preciso um governador que, ao mesmo tempo que saiba respeitar-se, mantenha relações com os regulos visinhos e alliados, sabendo promover a prosperidade dos habitantes. Assim colher-se-hão vantagens que beneficiarão a toda a provincia.

Passando ao mais antigo estabelecimento das nossas conquistas, Sofalla, examinei a Fortaleza, com Torre de menagem. Conta de população 187 indivíduos de todas as creanças e sexos com 621 escravos. E' lamentável o estado em que esta villa se encontra, abandonada, com os seus habitantes em extrema penúria, indolentes, em ócio constante. (Refere-se em seguida uma lista de povos e regulos com quem havia relações e hostilidades, etc.) O terreno é fertilissimo, além de excelentes frutos, pode produzir legumes, café, algodão, cana, mandioca e, até, trigo. Tem excelentes madeiras, incluindo o ébano. As areias lavadas fornecem ouro e prata, embora em pequena quantidade. O pequeno commercio que se faz é de marfim, muito pouco defendido dos ataques indígenas. (Segue-se uma série de informações sobre política indígena que se aconselha.) Este Districto precisa de socorros grandes, formando uma nova villa, pois tem bom clima, é de solo fértil, carecendo de novos braços para o arrotear, novas colonias para o povoar, maior força para o defender, e... *um governador com virtudes* para o governar. E, assim Sofalla, será grande em agricultura, commercio e industria. (Mais algumas considerações sobre a mudança da villa, etc.)

Agora direi do Districto de Quilimane, que comprehende três villas. A de Quilimane, com 229 indivíduos de população livre e 4380 escravos, colocada na foz do Zambeze, com sofrível barra, que lhe proporciona condições de commercio e, por isso, empório de Rios de Sena. A 60 léguas ao N. de Sena, na margem do mesmo rio, com 101 habitantes livres e 2339 escravos. E, tambem a 60 léguas desta, ainda na margem do mesmo rio, a de Tete,

com 48 indivíduos livres e 3954 escravos. E' nesta villa de Quilimane onde, clandestinamente, mais se tem praticado o bárbaro trafico de escravatura, iludindo quantas providencias se têm dado a este respeito, o que tem causado a ruína do país, que só precisa de braços e trabalho. Não tenho poupado providencia alguma para combater esse sórdido commercio mas, ainda assim não se tem cessado de especular. A agricultura está muito abandonada, apezar da fertilidade do solo. Produz-se arroz, mandioca, trigo, café, algodão quasi expontâneo, cana de assucar, anil, etc. (Indica a seguir extensas medidas para povoar e cultivar).

A villa de Sena está muito decadente e abandonados os prazos, fazendo apenas um pequeno commercio de marfim. E' preciso restaurar os prazos e dar providencias energicas, tratar do praso de Goringoso, que é um manancial de riqueza, com commercio dos Baruias e Quiteves, em ouro, marfim e gado vacum.

A villa de Tete, última de Rios de Sena, é a primeira em agricultura, de muito bom clima para europeus, produzindo cana sacarina, arroz, trigo, tabaco, mandioca, algodão, etc. O anil e o café cresce pelos matos, expontâneo, tem gado vacum e lanígero. Tem minas de carvão e ferro e, próximo, minas de ouro. E' susceptível de grande futuro esta villa.

Ao norte ficam as ilhas de Cabo Delgado, com 768 habitantes livres e 536 escravos. Ar sadio, terreno fertilissimo, susceptível de tudo, vencida a indolência dos habitantes.

A capital da Provincia é na Ilha de Moçambique, com 377 habitantes livres e 6893 escravos. Fronteira á Ilha fica a terra firme donde vem tudo quanto se consome naquela cidade. E' susceptível de importante agricultura, que, por enquanto, tem sido profundamente ferida pelo nefando negocio da escravatura que lhe roubou muitos braços, evitando que se arroteassem muitos campos incultos, mas, ao promover-lhe futuro é indispensável promover a colocação dos productos, exportando os géneros e artigos que se produzem.

Eis o que rapidamente se me oferece dizer sobre a provincia de Moçambique. Não há ninguém que não confesse que é importantissima pelas riquezas que em si encerra, mas é indispensável dispor grandes meios para obter os melhoramentos de que é digna e susceptível.

Resumindo: é necessário rebater a audácia dos inimigos limitrofes; aumentar a sua população; animar a sua agricultura commercio e industria; finalmente, cuidar muito na escolha dos respectivos governadores, *que as mais das vezes tratam do interesse particular e nada do comum*. A experiência atesta esta incontestável verdade.

Deus Guarde a V. Ex.^a. Moçambique 20 de Janeiro de 1845. Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. Ministro e Secretário dos Negócios do Estado da Marinha e Ultramar. a) — Rodrigo Luciano d'Abreu de Lima.

Como se vê neste officio, de que se omitiu a parte menos essencial para o não alongar em demasia, há pontos de referência para aquilatar um pouco da acção dos portugueses no Ultramar...

¿ Passaram 90 anos? !

E' certo; mas, desde a cidade de Lourenço Marques às terras mais distantes da Provincia, há fartos documentários justificativos de que não só occupamos os territórios mas, também, nêles erguemos uma civilização!

As 19 casas de Lourenço Marques, 120 indivíduos livres, com 127 palhotas e 327 escravos, em confronto com a moderna cidade dos nossos dias, valem como um roteiro explícito a respeito do *caminho* percorrido... As impressões sobre Inhambane, Sena, Tete, Cabo Delgado, etc., não contradizem as fortes razões do esforço produzido...

¿ Foram 90 anos? !

Sem dúvida; mas é preciso não esquecer que só nos foi possível a marcha em terreno limpo após a queda do Império de Vátua, tanto de nossos dias, em que não caíram só indígenas... e que outros, talvez, não derrubassem com a eficácia de que os portugueses foram capazes.

Julho de 1935.

RODRIGO ABREU

(1) Officio n.º 103 do decreto Geral da provincia, que lhe chama «deliberação verdadeiramente patriótica e singular, por ser o único governador que empreendeu visitar toda a Provincia». Empresa espinhosa e arriscada, como diz T. Botelho (pág. 11, da Hist. Mil. e Pol. dos portugueses em Moçambique).

(2) Naufrágio do brigue *Caçador Africano*, em que viajava, nas aguas da bafra de Sofalla, tendo seguido depois no barco de guerra inglês *Helena*.

Ligeiros comentários à situação económica de Moçambique

Pelo Dr. AMÉRICO CHAVES DE ALMEIDA

FOI em Julho de 1929, há seis anos por consequência, que apareceu o primeiro número da *Revista Portuguesa de Comunicações*, dirigida pelo querido amigo Dr. José Carvalho dos Santos, que as circunstâncias, ao depois transformaram em colono de Angola, e secretariada por Raúl Esteves dos Santos, pessoa também muito chegada ao meu coração.

Logo nêsse número apareceu um artigo meu, sob o título «*O problema nacional da Aviação*».

A revista, que se apresentava como um quinzenário de estudo e divulgação dos problemas referentes aos transportes terrestres, marítimos e aérios e ao turismo, tinha um corpo redactorial que lhe dava, sob o ponto de vista político, um aspecto de campo aberto a todos os que quizessem abordar os problemas nacionais da especialidade.

Na lista dos seus colaboradores havia de tudo.

Antigos ministros do estado republicano, de todas as *nuances* e correntes, anteriores ao movimento do 28 de Maio, representantes graduados do estado de cousas que se lhe seguiu e até reaccionários impenitentes e defensores do Estado velhíssimo, como o obscuro e insignificante autor destas linhas.

Apesar de o panorama ser tão variado e divergente sob êste aspecto, facto que em Portugal apresenta os seus riscos e perigos para uma publicação, não teve a revista, durante o decurso dêstes seis anos de vida, qualquer precalço que nela se explicasse pelo variegado elenco dos seus colaboradores.

E' acontecimento que parece digno de ser assinalado, visto que nos surge, como sintoma claro, de que é possível, em Portugal, congregar e reunir homens, para o estudo objectivo dos problemas nacionais, por mais desencontrada e antagónica que seja a sua ideologia política.

E' claro que êste facto, que agora espanta, passava-se em 1929, milénio que parece já perder-se na noite dos tempos.

Durante um ano, a *Revista Portuguesa de Comunicações* manteve-se com o carácter técnico que de princípio se estabeleceu, afirmando se galhardamente pela competência e pela independência, criando por isso, uma autoridade indiscutível e respeitável que a fazia repercutir, apesar dos interesses ilegítimos que eram feridos e das vaidades que se amachucavam.

Findo êsse ano, o Dr. José Carvalho dos Santos, animado com os resultados obtidos e querendo mais fundo penetrar na vida nacional, alargou os objectivos da sua *Revista* e estabeleceu-lhe, como novo programa, o es-

tudo e divulgação dos problemas económicos e financeiros nacionais.

Foi com esta nova orientação da *Revista Portuguesa de Comunicações* que nasceu nela a minha actividade mais assídua de divulgação de pontos de vista coloniais e que, de colaboração com o meu querido e illustre amigo, Dr. Manuel Peres, director do observatório da Ajuda, se fez a secção permanente, intitulada *Notas Coloniais*, secção que causou algum barulho, alarmando bonzos sonolentos e réptis vorazes, e exercendo na administração pública colonial alguma influência benéfica, se bem que lenta e pouco extensa.

As *Notas Coloniais* nasceram no número 34, de 15 de Novembro de 1930.

Relendo-as e passando-as pelos olhos, agora, antes de começar êste artigo, eu verifico que Moçambique foi nelas uma preocupação constante, uma idea fixa e obsidiante.

E como não haveria de ser assim!

Como poderia isso causar qualquer espécie de admiração, sabendo-se que, tanto o Dr. Manuel Peres como eu, somos dois antigos moçambicanos que nunca mais se podem desinteressar da admirável província portuguesa da costa oriental da Africa?!

E, se é certo que eu, como colono, não dei àquela tão bela e tão rica província do nosso Ultramar a assistência que o Dr. Manuel Peres lhe deu, não é menos verdade que a que lhe dei bastou para me deslumbrar e lhe entregar todo o meu coração, pondo ao serviço do seu ressurgimento, o infelizmente pequeno esforço de que sou susceptível.

Quando o querido amigo Raúl Esteves dos Santos, actual-

mente e desde há bastante tempo director da *Revista*, me pediu para colaborar nêste número, pensava eu poder dispor do tempo necessário para apresentar um estudo que tivesse algum interesse e fôsse comentado e lido, especialmente pelos homens públicos nacionais, que têm a responsabilidade da Administração de Moçambique.

Na primeira *Nota Colonial* que publicamos, apresentando um aspecto da economia de Moçambique, concluíamos nós, os comentadores de 1930, desta maneira:

«uma colónia que gasta em foguetes mais do que aplica em «adubos, que dispende em artigos de carnaval verba superior àquela que gasta em plantas, bolbos, tuberculos e sementes «diversas para cultura, que gasta em brinquedos para os meninos o dobro do que emprega em tractores—não terá questões a resolver?»

A nós quere-nos parecer que tem muitas, a começar pelo «problema fundamental de juízo,



Dr. Américo Chaves de Almeida

No número de 1 de Dezembro desse ano de 1930, tratando o grave problema da crise cambial de Moçambique, dizíamos textualmente :

«Enquanto se importarem 2366 baralhos de cartas para jogar o bacará, L. 21.500 de batatas e cebolas, L. 1.000 de galinhas, patos e perús por um lado e pelo outro apenas 17 iractores, 146 charruas, 117 arados, 10 grades, 37 semeadores, ao mesmo tempo que a importação das enxadas diminui em quasi 3000, apesar de distribuídos 20.000 contos à agricultura, pelo crédito agrícola da Província, é escusado pensar em pô-la ao abrigo do preçalço que lhe sucedeu, com a crise cambial em 1925-1926 e que agora, consumidos os cem mil contos, dados pelo comandante João Belo, de novo aparece.

No número de 1 de Abril de 1931, publiquei, só com a minha assinatura, um desenvolvido estudo, intitulado «*Algumas considerações sobre a situação da Província de Moçambique*», e sugerido pelo discurso que o sr. Governador Geral fez, inaugurando a sessão do Conselho do Govêrno em Janeiro do mesmo ano.

Depois de enumerar num mapa vários produtos que a metropole importara em 1931 do estrangeiro e que poderiam ter sido fornecidos por Moçambique comentava:

«Aqui tem o Sr. Governador Geral de Moçambique, ao seu dispor, quasi 400.000 toneladas de produção, valendo aperto de L. 5 000.000, para o dia em que, neste país, se pense em transformar em realidade a politica da unidade económica de todo o território nacional e se resolve enquadrar os colonos, proporcionando-lhes meios de explorar a terra de Moçambique, sem receio da tal depressão económica que aflige o mundo inteiro, desvalorizando as matérias primas e outros produtos até limites nunca anteriormente atingido.

Depois disto, e em 1932, publiquei dois volumes sobre Moçambique, intitulados «*O Problema da Africa Oriental Portuguesa*» volumes em que se analisava a administração daquela nossa Província desde 1926, com larga exhibição de números e factos.

Seria por isso interessante fazer neste momento o ponto, como dizem os navegadores.

Essa era a razão porque o artigo que eu queria agora dar à Revista Portuguesa de Comunicações, obedecia à idea de apresentar um largo e minucioso confronto do que apresentei naquela data com o que Moçambique nos apresentava em 31 de Dezembro de 1933, não indo mais longe, porque à data em que escrevo não me chegou ainda às mãos o volume da Estatística do Comércio e Navegação, referente a 1934.

Preferia portanto confrontar números, analisá-los meticolosamente e apresentar uma conclusão que pudesse aproveitar a quem de direito, se para alguma coisa prestasse o meu esforço.

Não me é possível produzir esse trabalho exaustivo, julgando-o não obstante absolutamente necessário para que se possa avaliar qual é a situação da Província, perante as realidades e, como consequência, se aprecie a politica que tem sido feita, continuando-a se deu provas e resultados positivos, revogando-a e alterando-lhe o rumo, se eles forem prejudiciais e ruinosos.

Não me é possível, como digo, pensar agora nesse trabalho, que, no entanto, oportunamente há de ser feito, num terceiro volume a juntar aos que publiquei e em que simultaneamente se analisará a critica, bem frágil, inconsistente e escassa valha a verdade, que se me fez em 1932, verificando ao mesmo tempo a repercussão que a minha pobre prosa teve, assim como as ideas que defendi e advoguei.

O relance de olhos no entanto que deitei sobre o volume da estatística de 1933 e umas operações que

pude fazer deixam-me desde já a desconfiança de que a economia de Moçambique continua atravessando uma crise bem difícil.

Examine-se e medite-se o mapa que a seguir se reproduz e onde as cifras representam libras :

| | Importação | Exportação | Déficit |
|------|------------|------------|-----------|
| 1926 | 2.146.267 | 1.499.744 | 646.523 |
| 1927 | 2.641.151 | 1.801.195 | 839.956 |
| 1928 | 2.957.378 | 1.863.901 | 1.093.477 |
| 1929 | 3.111.454 | 1.825.513 | 1.285.941 |
| 1930 | 3.577.559 | 1.555.489 | 2.022.070 |
| 1931 | 2.967.662 | 1.235.597 | 1.732.065 |
| 1932 | 2.175.494 | 1.083.987 | 1.091.507 |
| 1933 | 2.452.582 | 968.352 | 1.484.230 |

Tenho que recordar, antes de mais nada, que os resultados que constam da exportação não incluem o valor de mercadorias, nacionalizadas, nem moeda, em ouro ou em prata.

Igualmente se deduziu na cifra de importações o valor da moeda em ouro ou em prata que em 1931 foi de Lb. 235.611, em 1932 de Lb. 60.048 e em 1933 de Lb. 76.152.

A moeda de ouro exportada não representou colocação de capitais no exterior, mas coberturas das importações, e as mercadorias nacionalizadas não constituem produção da Província.

Para o meu ponto de vista e para o objectivo que me proponho não podem nem devem ser consideradas.

Esse mapa mostra que a situação de 1933, comparada com a de 1926, se apresenta fortemente agravada.

Na importação há um aumento de Lb. 306.315, ao passo que na exportação há uma diminuição de Lb. Lb. 531.392 e o deficit agravou-se em Lb. 837.707.

Só a diferença entre os dois deficits, o de 1926 e o de 1933, é mais do que todo o deficit, verificado em 1926, que foi apenas de Lb. 646.523.

Neste período de oito anos de administração de Moçambique, os deficits da balança comercial somaram Lb. 10.195.769.

Verifique-se o esforço que representa esse volume de capitais dispendido pelos Moçambicanos, em beneficio do exterior, e pense-se por um momento no que eles poderiam ter realiado, se se tem adoptado uma orientação económica que, em lugar de saldar deficitariamente, saldasse positivamente?

Por outro lado, atente-se em que, enquanto durante esses 8 anos de administração se exportaram apenas Lb. 11.833.778, se importaram no entanto Lb. 22.029.547, ou seja quasi o dôbro, devendo considerar-se que nesta importação muito pouco poderá representar importação que tenha influido favoravelmente na exportação e bem pouco será igualmente aquilo que foi de território nacional.

Até 1930, a situação agravou-se sempre.

O deficit da balança, com efeito, não deixou de subir, a ponto de ter aumentado mais de três vezes.

A crise mundial desencadeou-se em 1929 e, se é certo que em 1930 ela já se fazia sentir fortemente, não é menos certo ainda que o agravamento do deficit de 1929 para 1930 se não pode explicar, essencialmente por ela.

A exportação da Província começa a diminuir em

1928 e as diferenças para menos de 1928 para 1929 e de 1929 para 1930, somam Lb. 358.280.

Mas, ao passo que a exportação, nestes dois anos, diminui Lb. 358.280, a importação aumenta, no mesmo período, Lb. 620.181.

Isto quer dizer, supomos nós, que a crise mundial não chega para explicar o fenómeno, quer dizer, mesmo que ele se tem de explicar por outras razões, aquelas precisamente que justificam o agravamento incessante da balança de 1926 a 1930.

Quando a crise mundial se começa a fazer sentir palpavelmente na Província é de 1931 em diante, só então justificadamente se podendo lançar mão dela para ajudar a explicar a queda da importação e da exportação, devendo no entanto notar-se que, de 1932 para 1933, as importações voltaram a aumentar em L. 277.088 muito embora as exportações caíssem mais em L. 15.635, fenómeno que não deixa de ter a sua significação.

Seria interessante verificar em que productos se deu o agravamento da importação, mas isso obrigar-me-ia a pesquisas e operações que o tempo de que disponho, neste momento, não comporta.

Da amostra que aí fica, vem-me a impressão de que há necessidade de rever e estudar o problema de Moçambique, parecendo-me que subsistem os mesmos erros, alguns agravados pelas condições económicas que, como um flagelo interminável e impiedoso, estão assolando o mundo.

E vale bem a pena estudá-lo, a esse problema mo-

cambicano, porque, olhando para o panorama colonial, poucas nações se poderão orgulhar de ter colonos de tão boa cepa, como nós.

E' ver o espectáculo que oferece o Congo Belga, espectáculo aliás que o *Notícias* de Lourenço Marques, na sua edição de 27 de Abril deste ano, sublinhava, comparando aquela colónia com Moçambique.

A crise que provocou no Congo Belga o exódo dos colonos, em Moçambique actuou ao contrário, provocando um aumento na nossa população não indígena e na percentagem dos portugueses em relação à colónia estrangeira.

Esse panorama, de resto, já o tinha observado eu, com respeito a Angola e em comparação com o mesmo Congo Belga, tendo a esse respeito feito um comentário a um notável artigo do Engenheiro Serafim Lopes Rodrigues, ao tempo em serviço no Caminho de Ferro de Benguela, na revista «Estudos Portugueses».

Por sinal que esse artigo me valeu, de qualquer belga malcriado e lá do Congo, algumas grosserias.

Grande e admirável terra a de Portugal, em que um cataclismo como este, porque está passando o mundo, longe de fazer desanimar-nos, pelo contrário, mais nos faz enraizar nesse Alem-Mar glorioso, a que andamos agarrados desde o século XV!

E admiráveis colonos, os moçambicanos e os angolanos, que inabalavelmente e imperterritamente mantêm ao alto, na dureza do momento que passa, lá longe, o nome de Portugal.

A. CHAVES DE ALMEIDA

UMA EXCURSÃO CULTURAL

De entre os diversos grupos excursionistas que nos últimos tempos se têm constituído destaca-se muito justamente o Grupo Excursionista «Os Pioneiros», fundado pelos nossos prezados amigos, Jorge Costa, Leopoldo Costa, Aníbal Pinheiro, José Martins, Celestino Simões e António Nunes.

Não é o grupo «Os Pioneiros» um organismo que se assemelhe a tantos outros, cuja finalidade não vai além de um passeio anual, em que se reúnem experimentados gastrónomos. Nem isso é de admirar se tivermos em consideração que desse grupo fazem parte pessoas inteligentes, algumas das quais muito justamente consideradas dos mais hábeis artistas da Imprensa Nacional de Lisboa.

E assim na cuidadosa organização da sua excursão iniciada em 18 do corrente, foram previstos os mais insignificantes detalhes, demonstrando os componentes do Grupo Excursionista «Os Pioneiros» que lhe não interessara unicamente o aproveitamento de umas férias merecidamente ganhas, mas que mais altos objectivos de ordem cultural os norteava.

A volta a Portugal — como lhe chamam os distintos promotores — está sendo efectuada num confortável automóvel e durará 28 dias. Durante o longo percurso proficientemente escolhido serão visitados os mais notáveis monumentos nacionais e o maior número possível das apreciadas belezas turísticas que tanto valorizam o nosso País.

As termas e as praias com os seus hotéis e casinos indispensáveis à vida moderna, os mercados, as feiras e as romarias aguarelas cheias de colorido e de luz, que são uma curiosa demonstração da nossa vida regional; os portos, as quedas de água, as grandes indústrias, e os graciosos fabricos caseiros, tudo quanto interessa ao desenvolvimento da nossa vida industrial será motivo para uma visita atenta e cuidadosa.

O significado desta excursão, tão fora dos moldes usuais, tinha necessariamente que ser carinhosamente acolhido pela *Revista Portuguesa de Comunicações*. E para que de alguma forma

lhe prestássemos o nosso incondicional aplauso, fizemos uma tiragem especial do número comemorativo do 7.º aniversário desta publicação para os excursionistas oferecerem graciosamente às diversas entidades durante os 28 dias da sua excursão.

Resta-nos ainda dizer que o Grupo Excursionista «Os Pioneiros» distribuirá profusamente postais decorados com artísticas gravuras do Castelo da Pena, Torre de Belém e Estátua do Marquês de Pombal, postais onde se leem os versos lindos na sua simplicidade, que se seguem:

Este nosso Portugal
que é berço de trovadores
é um jardim ideal,
sempre cheinho de flores

Desde o vale até á serra,
da colina ao vale profundo,
é tão linda a nossa terra,
que não tem rival no mundo.

Seus monumentos perfeitos
são como troféus de glória
a assinalar os feitos
heroicos da nossa história.

E nós, que andamos gozando
dessa beleza a pujança,
por onde vamos passando
deixamos uma lembrança.

Essa lembrança, o postal
que nós damos lisongeiros,
simboliza Portugal
e o grupo de Os Pioneiros.

A «Revista Portuguesa de Comunicações»

ENCONTRA-SE Á VENDA NAS
PRINCIPAIS LIVRARIAS
E TABACARIAS DO PAÍS

TRÊS APONTAMENTOS

Pelo Dr. FRANCISCO VELOSO

NÃO deve ser fácil trabalho, aos sociólogos e historiadores, dentro de dez anos, joeirar, na tumultuária transição que o mundo inteiro está sofrendo agora, o trigo dos princípios fundamentais do equilíbrio das categorias e classes sociais e às actividades da produção e do trabalho, em cada país,—do joio dos erros que, campando de novidades ou redentoras descobertas, vem sucessivamente tentando substituí-los e derogá-los.

E' possível que esta questão, assim formulada, leve alguém a concluir que estamos forçando inutilmente a corrente. Os factos sociais não podem, porém, ser apreciados senão depois de uma análise objectiva, sèriamente apurada. Sobre os resultados dessa análise, há-de proceder-se ao balanço dos valores, dos bons e maus princípios, das verdades e dos erros.

E' quasi um lugar comum dizer que o ano da assinatura do tratado de Versalhes marcou para a humanidade o início de uma idade nova. Proclamou-se isto primeiro como uma verdade absoluta, depois como um dogma intangível. E o objectivo novo foi assim naturalmente introduzido em todas as definições dos problemas sociais, económicos e políticos, de todos os povos segundo os mais diversos critérios, mesmo nos mais opostos ou discrepantes. Criou-se um estado de espírito,—para não dizer psicológico—renegando todo o passado em bloco. Entraram nele, é certo, em larga dose, os desenganos dos calorosos sofrimentos produzidos pela guerra. Em 1913, o mundo era calmo, vivia-se relativamente bem com ordem, sobre hierarquias definidas, dentro de uma quasi tradição de respeito social, cuja força continua bastava para conter em barragem a onda das agitações políticas e sociais. A guerra veio sepultar sobre cascalheiras de escombros, empastados de sangue e de lágrimas, todo esse bem estar, toda essa civilização illusória, de cujas regras a humanidade descreu ao sair das trincheiras e ao deparar com a algidez dos lares em luto ou à míngua de pão.

Era preciso recomeçar? Sobre que bases? Nas antigas?

Mas como, se elas não haviam resistido à provocação tremenda da guerra?...

Não era preferível começar de novo, sobre bases novas, melhores do que as aluidas nas catástrofes?

Assim rompeu a febre dos sistemas inéditos das ideias renovadoras, a ância de fazer melhor do que fôra feito. Assim, apareceram pululando os planos, os projectos, os receiptuários. Assim ecoou a breve trecho, em todo o mundo, o babélico rumor que condenava, de

golpe, todo o passado, e saudava, nas obras e iniciativas do presente, o berço da sociedade futura numa civilização melhor e resurgente...

II

Transcorridos dezasseis anos, é lícito perguntar:—Tudo no passado era mau? Tudo devia ser renegado? Tudo no presente à maravilha e deve ser considerado como padrão de edificações sociais?...

As respostas a estas simples, mas profundas, interrogações, serão matéria para grossos tratados nas bibliotecas de amanhã. Nesse vasto balanço de cousas,

há, porém, factos e ideias já adquiridos pela nossa experiência e pela nossa inteligente compreensão das cousas e dos homens. Pode não haver ainda conclusões definidas, mas há ainda aquisições tão fortes que já nos permitem antevê-las.

A cada passo, livre das paixões do momento, esquecendo a precária condição de todos os triunfos humanos, e as vanglórias de um dia, nas rajadas amplíssimas do tempo,—o nosso espírito, olhando mundo em fóra, as modalidades das crises que ferem diferentemente os povos, os tentames feitos e empenhados na reconstrução política, económica e social das nações, queda-se a meditar. Compara, avalia, sopera os elementos e os valores, e, no ângulo geral das vicissitudes, tira a bissesteriz da justiça e do bom senso,—sem se iludir com o afan de vestir aos povos e aos Estados novas roupagens, sem se deter a recordar passivamente os dias de

um passado que a guerra devorou. A águia de Meaux disse um dia que os erros são quasi sempre abusos de verdades. Quicá, poderemos aplicar agora com proveito este conceituoso ditame do mais famoso orador da eloquência francesa, se não quizermos invocar, de parelhas com ele, o *in medio virtus* do aforismo latino.

Pois que vemos?

A cruciação da guerra mostrou, mais uma vez, à humanidade a cadaverização do seu orgulho e a fugacidade dos seus gosos e bem-estar materiais.

A civilização não é só um transporte cómodo, uma máquina perfeita, uma poltrona almofadada em lar aprazível. A inanidade das cousas terrenas a cada revez esmagadas pelo sofrimento, para abrir os olhos para a necessidade de se manter bem aceso, dentro de cada um de nós, a luz da vida espiritual, e de se conservarem constantemente desafrontados os caminhos e os horizontes aos vãos da alma, nas suas preces, na sua sede de justiça e de caridade.

As horas decorridas desde 1918 até hoje, no mundo atestaram, por isto mesmo, uma forte revivescência es-



Dr. Francisco Veloso

piritual, que penetrou e deixou cunho em todas as questões e problemas. Eis uma aquisição, sem dúvida fundamental, porque dela derivaram consequências para todos os sectores da actividade humana. A intensa preocupação, que hoje por toda a parte se verifica, de zelar e defender a dignidade moral do Poder; o vivíssimo reconhecimento de que é necessário submeter as relações da produção e do trabalho a uma regra de justiça social intransigente, que fere no cerne a ambição do capitalismo argentário, explorador e monopolista; a ideia de intercooperação económica dos Estados que desarma os egoísmos e as hostilidades aduaneiras; a condicionação do crédito, baseado em princípios de justa distribuição, à utilidade geral; a extensão da previdência social às funções do próprio trabalho em todas as classes, à defesa do agregado familiar e às formas comuns dos institutos de assistência; — o que é tudo isto (para mais não alegarmos) senão a consequência dessa renovação de ordem espiritual que agita em açodamentos os homens de hoje?

Prosigamos.

Julgamos igualmente adquiridas a necessidade do reforço do poder executivo, da responsabilidade directa dos chefes de Estado e dos governantes e seus delegados, com a indispensável instauração efectiva do *Habeas-corpus*, o desenvolvimento cooperativo, em importância e em força, das associações Sindicais e profissionais, consultadas, em Conselhos e Camaras representativas, com funções constitucionais, devendo ser tomadas em consideração as suas resolução técnicas e ser-lhes reconhecida a faculdade de uma acção colectiva junto dos seus membros ou componentes. Não se suponha, porém, que o totalitarismo é um processo definitivo e, menos ainda, um regime; que os direitos individuais dos cidadãos estão abolidos; a violência pode ser arvorada em sistema; que as liberdades dos cidadãos são mitos de um direito público caduco; que a representação nacional, por justo e legítimo sufrágio livre, abrangendo os interesses das corporações, é uma fábula; que as tradições nacionais são velharias. São princípios morais e naturais da vida dos povos e do Estado. Não se governa normalmente sem respeito por eles.

Igualmente, estão adquiridos a falência dos antigos regimes capitalistas e plutocráticos, a luta de classes, e todas as suas consequências a abstenção do Estado perante os problemas sociais. Diremos até que foi sob o ponto de vista social que mais profundamente se operou a transformação do mundo, após a guerra.

As velhas nomenclaturas apagaram-se. A crise baralhou e nivelou. A grande tarefa de nossos dias é «tornar a dar». As classes e categorias sociais não podem viver em compartimentos estanques nem em cadelas fechadas. Capital e trabalho são factores que colaboram entre si, ao serviço do interesse nacional que o Estado, de acordo com eles, tem de definir e interpretar. O salário, devidamente ajustado ao valor do trabalho produzido e à subsistência da família do operário ou do empregado, está num plano jurídico tão sagrado como o capital investido nas empresas. O laço cooperativo cingiu os interesses e conduziu-os a uma finalidade superior à materialidade dos seus objectivos imediatos de riqueza. O mundo, de facto, sob o ponto de vista social mudou de base. Sonham, porém o impossível aqueles que concedem e atribuem ao Estado onipotentes poderes, sobre a produção e trabalho, impondo a sua vontade discricionária, em enquadramentos exigidos e quasi militarizados, que estrangulam ou proíbem as iniciativas da actividade privada. A ditadura do proletariado é tão repugnante como o Estatismo edificado, e os totalitaris-

mos absorventes, uma e outra simples formas de tirania «Nem César nem Lenine».

Eis, em meros tópicos, algumas das aquisições mais impressivamente obtidas, através das vicissitudes sobrevindas à paz.

De que vale hoje sonhar com impossíveis regressos, se o sismo económico e social quebrou e fendeu os quadros, se os antigos valores foram cilindrados, se dia a dia, nos horizontes sociais do mundo, os pontos de referencia se deslocam como no deserto, as refrações luminosas das miragens?

Sómente, é preciso que não acreditemos em que a humanidade é diferente; que tudo o que era vivo em 1914, desapareceu; que as camadas sociais se transverteram, passando os de baixo para cima e vice-versa; que a natureza caminha aos saltos; que não há princípios eternos de moral, de justiça, de liberdade; que os deveres individuais e colectivos são hoje diferentes do que eram ontem.

A cidade mudou de construções porque assim foi necessário. Elas foram levantadas nos sítios onde sempre deveriam ter estado, e edificaram-se segundo segras mais humanas e mais cristãs. Mas o granito do terreno é o mesmo. Os obreiros são homens. As velhas palavras tornaram-se inexpressivas para designar as verdades dos princípios básicos á ordem social. Mas estes são que sempre foram e devem ser. Substituíram-se as palavras e os institutos, apenas, porque o povo já não entendia as primeiras nem podia habitar nos segundos.



Vai longe o tempo em que, na esteira empolgante das opiniões predominantes da sua época, o génio mordaz de Junqueiro, pintava em verso, ante o quadro entenebrecido das calamidades sociais contemporâneas, o «ditoso burguês a aparar os calos» à sombra policial da Lei. Menos de dez anos volvidos, saía dos prelos parisienses um livro famoso do positivista Deherme — «O parasitismo social», em cujas páginas, cheias de numerações estatísticas, a burguezia frigia nas grelhas de um processo pouco menos de que inclemente. Os romances de Sue e as histórias do Blacequi e dos Minet, e quejandos, vieram interpolando este decurso e eles foram, dúvidas não haja, muito mais aliciadores de prosélitos para o socialismo renascente das cinzas ainda quentes da comuna, do que os textos dos teóricos extremistas. Aos primeiros extermos dos alarmes que mobilizaram as grandes nações da Europa em 1914, essa burguezia condenada, execrada, tal como o fôra a aristocracia do fim do século XVIII, só uma de cuja parte reagiu ao sacudimento das rajadas dos novos tempos, essa burguezia que no entanto se queimou nas linhas de fogo, vivia entre as duas fauces de ameaçadora tenaz: de uma banda o desprêso da nobreza de boa cêpa e da aristocracia do dinheiro, de outro o ódio de uma plêbe anciosa pelo advento de um mundo melhor e mais penetrado de justiça. O burguês era uma espécie de mestiço social. Há ainda hoje — tamanho é o poder da educação e instrução popularizadas — laivos dessa chuva de ideologias combativas, nas agitações indiscutivelmente demagógicas que prepararam o triunfo do mussolinismo na Itália e alimentou o grosso do exército de Hitler na Alemanha. As terminologias «nacionais-socialistas» e outras que lhes correm parselhas, tressuam essas tradições revolucionárias. E se, em dado momento os apóstolos daquilo que, em germen, viria a ser o bol-

(Continua na pág. 168)

LÁ COMO CÁ...

O desemprego e a concorrência estrangeira nas colónias

Por ADALBERTO VEIGA

LEIS severíssimas punem lá fora o patronato quando este recebe estrangeiros para seu serviço ou não despede os que anteriormente tiver admitido. Precedendo outras importantes medidas de protecção e de amparo aos que não tinham onde ganhar o pão de cada dia, foi a proibição estabelecida em toda a parte.

A despeito de certo atraso, em muitos países também notado, é o nosso povo um dos mais inteligentes do Universo, não se podendo por isso deixar de atribuir a doentia aberração ou a estúpido snobismo o costume deprimente de nos pormos de joelhos quando ouvimos falar língua estranha.

A indústria nacional, em vez de ser obrigada, em troca de muitos privilégios de que goza, a empregar os nossos engenheiros, cujos cursos não são de via reduzida como os de muitos países, e a subsidiá-los para estagiarem em fábricas estrangeiras da especialidade, — contrata, vaidosa e desvanecida, com opíparos salários, simples mestres de oficina que lixongem a embófia patronal porque falam estrangeiro, mas cuja falta de instrução logo pode ser notada. As patentes de introdução de nova indústria, a protecção da propriedade industrial e o próprio benefício pautal que oferece generosos e autênticos monopólios aos nossos industriais rapidamente opulentos, nem sequer os obriga a concorrerem para o aperfeiçoamento de técnicos portugueses, cuja competência seria a única garantia de engrandecimento e de riqueza deste país que nunca pode gosar rial prosperidade nem ser grande sem dispor de muitos e grandes técnicos.

O nosso comércio, por outro lado, apesar de ter à sua disposição milhares de aspirantes a empregados, a guarda-livros e a buralistas, habilitados nos institutos nacionais, onde o estudo da matéria comercial assume indispensável carácter científico, emprega cidadãos estrangeiros que na sua própria terra não são capazes de obter trabalho e paga-os generosamente, — havendo até patrões que entregam a estrangeiros a responsabilidade de fazerem as nossas próprias praças!

As casas comerciais, os bancos e as grandes empresas estrangeiras que exploram as nossas riquezas e se locupletam vendendo-nos os seus produtos, reservam os mais altos postos para os seus nacionais e só abandonam aos portugueses o exercício de míseros lugares inferiores ou braçais, péssimamente remunerados.

Se em todas as nações, por essa Europa fora, há mui-

to se ouvia gritar a intimação *volta para donde vieste*, eu não podia compreender que essa intimação, cheia de inveja e de rancôr e feita lá fora aos nossos compatriotas, fôsse entre nós transformada em urbanos cumprimentos de boas-vindas e em amável convite para estranhos continuarem em nossa casa a roubar aos nossos desempregados o pão que lhes pertence.

Escrevi por isso alguns artigos no jornal *O Povo*, sendo pouco depois publicado o decreto n.º 18415, em 3 de Junho de 1930, que deu ao problema a solução que então foi julgada conveniente. Ou porque as suas disposições, devido, talvez, a ratar-se de legislação nova, não tinham o carácter intransigente e violento que aconselhávamos e de que já então se revestiam as leis estrangeiras, ou ainda

porque a brandura dos nossos costumes facilitasse o abuso, o que é certo é que o decreto referido quasi resultou letra morta, continuando, cada vez mais temível, a invasão de estrangeiros a roubarem-nos trabalho.

Voltei mais tarde a defender no «Diário da Noite» os interesses dos nossos desempregados porque conhecia muitas famílias que morriam de fome e de miséria.

Um projecto de novo decreto foi publicado em Junho de 1933, ao qual me permiti fazer algumas ligeiras observações cuja justeza parece ter sido finalmente reconhecida porque os jornais dos últimos dias já anunciam que principiou a indispensável aplicação de sanções — embora o Estado ainda infelizmente não exija que se anuncie publicamente, para efeito de reclamações, a necessidade de contratar qualquer técnico, antes de se autorisar o engajamento de estranhos, porque há pedidos cujo deferimento por falta de técnicos nacionais

se não justifica, quando não escondem autênticas espoliações.

Os abusos tremendos que nesta matéria ainda impunemente se praticam, apontam a necessidade de uma nova lei para a metrópole e para as colónias, afim de se pôr termo a tão lastimável estado de cousas, cuja gravidade parece, além disso, assumir perigosas proporções no Ultramar, onde, pelo visto, a invasão de estrangeiros não só impede o emprego dos portugueses sem trabalho ali residentes, como impossibilita a imigração de novas famílias para constituírem importantes núcleos de indispensável população portuguesa, sem a qual será difícil manter o nosso domínio no dia em que a população estrangeira seja numerosa e influente e em que possíveis ambições se manifestem.



Adalberto Veiga

Há governos estrangeiros que subsidiam os seus nacionais quando estes desejam fixar-se em colónias estranhas e possuem requisitos para nelas exercerem influência. Com estes não podem os nossos colonos lutar e muito menos quando, além daqueles subsídios, encontram facilidade de emprego. Se perdermos a nossa posição no Brasil, onde cidadãos de vários países têm substituído os portugueses, sem a isso termos podido opôr quaisquer medidas porque se não trata de território nosso, outro tanto não pode nem deve acontecer nos nossos domínios, onde somos donos e senhores.

Fere, também, aquele número especial da «Revista Portuguesa de Comunicações» a nota do assombroamento de lugares em proveito de senhoras aparentadas com funcionários coloniais, para poderem ostentar *toilettes* de custo superior às posses dos respectivos chefes de família e propagar a loucura do luxo escandaloso e incompatível com a modéstia e a decência dos cargos que aquelas senhoras e seus parentes exercem.

Trata-se de epidemia importada da metrópole, onde, a par de milhares de infelizes chefes de família sem trabalho, existem muitos lares principescos, cheios de luxo arrogante e de afrontosa opulência, porque na casa todos os parentes e aderentes vivem à mesa do orçamento.

Se para muitos funcionários do Estado é a vida difícil, quasi angustiosa e cruel, porque têm de manter mulher e filhos à sua custa, para outros é a família a galinha de ovos de ouro da fábula, a espantosa garantia do milhão acumulado...

A legislação citada já alguns benefícios tem prestado. Porém, uma lei que prevísse e punisse rigorosamente todos os abusos, lei dura, lei cruel, não poderia deixar de honrar o Estadista que a promulgasse e que a fizesse respeitar.

ADALBERTO VEIGA

TRÊS APONTAMENTOS

CONTINUADO DA PAG. 166

chevismo, foram citados como abonadores das doutrinas da extrema direita (os Prodon e os Sorel por exemplo), é porque num fundo comum e racial de violência, de destruição, animava as falanges hoje vitórias, que pompeiam nos capitólios os símbolos do poder totalitário.

Salvo o scepticismo, parece que realmente não há nada de novo debaixo do sol na evolução das idades.

No entanto, era já tempo de verificar, aos clarões do exemplo russo, que não é possível revolver as classes sociais como quem revolve terras e esbarronda escarpas. Do que nos legou a evolução económica, do que para nós foi o testamento social do século passado, ao menos na sua segunda metade,—a burguezia ficou sobrevivente. Sòmente, viu-se como eram exageradas as condenações dos pontífices extremistas contra ela. A alta finança, o capitalismo, foram pensados como palhas pela crise sobrevida à guerra. Num dia—como na crise do chamado *encilhamento* brasileiro—se fizeram fortunas, e no outro se dissiparam. A denominada pequena burguezia, o pequeno e médio comércio, a pequena e média indústria, que são elas hoje senão formas, por vezes críticas, de um proletariado? Atanaram-se, apertam-se as exigências impreteríveis do crédito bancário, quando os negocios deixaram já de fazer-se em longo jacto e em lucros massivos. Quando, os operários, em camionetas, partem para os seus despreocupados folgueiros domingos, o burguez fica nos seus burgos, não a «aparar os calos», como dizia Junqueiro, mas a prever as contas do dia seguinte no banco e a calcular a sua

UM PROBLEMA DE TURISMO

Venda de artigos regionais nos cais do porto de Lisboa

E' doutrina nossa que nas condições actuais devemos orientar parte da nossa atividade em matéria turística, no aproveitamento dos inúmeros turistas que de passagem demandam a barra do Tejo.

Dentro dèste princípio não podíamos ficar alheios ao importante problema, ultimamente debatido, da venda de artigos regionais portugueses nos cais da Rocha do Conde de Obidos e Alcantara. Já pelo seu aspecto económico, já pelo que de propaganda êle pode representar.

Desde que seja convenientemente orientada, achamos extraordinariamente interessante a venda dèsses artigos, que levam um pouco do nome do nosso país, impondo-o à admiração de estrangeiros.

Entre outros são, os inconfutíveis bordados da Madeira, os lindos trajes das nossas províncias, as filigranas nas suas linhas elegantes, fixando as gloriosas caravelas que «ao mundo outros mundos deram».

O nosso distinto camarada de redacção Francisco Pereira de Oliveira, com o carinho que nos merecem todos os assuntos de interesse nacional, tem acompanhado êste problema, observando-o e estudando-o no sentido de verificar até onde pode chegar a indispensável coordenação dèsse comércio dentro duma função de prestígio do país.

Para a realização dèsse trabalho tem encontrado por parte das entidades oficiais com quem tem tido necessidade de se avistar, a melhor boa vontade e facilidades.

Num dos próximos números esta Revista ocupar-se-á do assunto com a vastidão que êle requiere.

sorte, deante de um quadro de necessidades que o operário geralmente não sente e para cujas reclamações inadiáveis êle tem relativamente na sua vida meios mais fáceis de satisfação.

Preguntava-se há pouco porque é que ainda hoje o grosso das populações reagia e resistia em certos países, como há pouco em Espanha, a onda de assalto do comunismo. E' porque a massa geral dos habitantes dèsses países não esquece, nem pode esquecer, que foi o «excrado burguez» quem durante quasi um século lhe deu a paz na ordem, e a prosperidade regular nos interesses. Se interrogássemos qualquer cidadão de quarenta anos sobre o que ele mais desejaria, a sua resposta seria que só lhe daria contentamento o regresso a um tempo que, em face das cruezas de hoje, recorda a «doçura de viver» de que falava o chanceler francês, o Príncipe descrente e arguto de Benavento, o grande e cínico Talleyrand.

E' fácil bramir contra a burguezia, E' facilímo apenadoar, nos bandeiras dos novos grupos sociais ou políticos, os dísticos do socialismo revolucionário ou reformista conjuntos aos de um nacionalista sem transigências, e amalgamar tudo isso num lema que se dirige mais à captação demagógica das classes do que à ponderada reflexão dos que têm a perder.

Mas é preciso saber descontar nos abusos dessa burguezia condenada, que não foram maiores do que os das outras classes, o que lhe devem o progresso material, e a ordem, a prosperidade económica das nações.

FRANCISCO VELOSO

O INTERCÂMBIO COMERCIAL LUSO-BRASILEIRO

E A

CÂMARA PORTUGUESA DE COMÉRCIO DE S. PAULO

Por RAFAEL NEVES

DURANTE 5 anos em que desempenhámos as funções de representante, em Portugal, da Câmara Portuguesa de Comércio de S. Paulo, dedicámo-nos, aturadamente, ao estudo dos problemas económicos luso-bras leiros.

Foi árduo, e não menos penoso, êsse nosso trabalho patriótico, em prol do nosso comércio exportador, visando uma melhor intensificação de relações com o comércio importador do Brasil.

Muitas das sugestões da Câmara Portuguesa de Comércio de S. Paulo, desdobradas pela sua Delegação, em Portugal, que foram apresentadas ao Governo Português, organismos económicos, grande número de exportadores e imprensa, mereceram, destas entidades, o melhor acolhimento e apreço.

As referências elogiosas que, então, nos dirigiram, e as que a imprensa publicou pela nossa acção, foram as provas mais significativas do acerto e oportunidade como agítamos os problemas de defesa das nossas exportações para aquele país amigo.

Não podemos esquecer as atenções especiais que o nosso Governo prestou a dois importantes assuntos do mais alto interesse para o comércio exportador português, adoptando as solicitadas medidas de repressão:

— Proibição da exportação do vinho do Porto em barris para ser engarrafado no Brasil, o que originava o seu desdobramento como, aliás, se estava verificando;

— Aprovação dos novos estatutos da Câmara Portuguesa de Comércio de S. Paulo, conferindo-lhe plenos poderes para perseguir os falsificadores portugueses, no Estado de S. Paulo, onde abundavam.

Os nossos repetidos louvores por tão acertadas medidas.

No prosseguimento da nossa cruzada, arduosa e patriótica, a Câmara Portuguesa de Comércio de S. Paulo, em 1934, investiu-nos na dupla missão de ir ao Brasil com mostruário de diversos produtos do comércio e da indústria portuguesas, estudar, não só as possibilidades de penetração dêsses, e de outros artigos, mas também colher, de uma maneira geral, no importante mercado paulista, todos os elementos, pelos quais a sua Delegação em Portugal, por melhor apetrechada, pudesse, de futuro, prestar aos exportadores do nosso país relevantes serviços de informação.

Infelizmente, fomos surpreendidos, após a nossa che-

gada a S. Paulo, por imprevistos que provocaram um entretchoque de critérios, o que nos levou a apresentar, imediatamente, a nossa demissão de representante, em Portugal, da Câmara Portuguesa de Comércio de S. Paulo. Declinámos todas as nossas responsabilidades, ligadas à missão que ali nos levava, as quais foram pela mesma Câmara assumidas.

No entanto, lançámo-nos, pessoalmente, ao estudo que nos propuzemos fazer naquele importante mercado, embora de uma maneira prática e sucinta.

Verificámos, logo, e isto sem esforço, que os nossos concorrentes estrangeiros nos batiam em toda a linha, não só por melhor apetrechados, mas também por mais apercebidos das exigências do mercado brasileiro.

Oportunamente, fomos solicitados pelo «PORTUGAL-BRASIL», revista portuguesa que se publica em S. Paulo, a expor, nas suas colunas, algumas impressões do nosso estudo sobre aquele mercado, em relação ao comércio exportador português.

Acedemos, incerindo no seu n.º 2 de Junho de 1934 o seguinte artigo, intitulado «CAMARAS DE COMÉRCIO».

«As Câmaras de Comércio Portuguesas, instituídas no Brasil, têm uma laboriosa tarefa a levar a cabo, obra de grande utilidade e apreço, a qual requiere, além de inteligência e patriotismo, profundos conhecimentos técnicos das suas directórias, a fim de as soerguer do platonismo em que parece viverem.

Refiro-me à defesa dos nossos produtos e à expansão nos mercados brasileiros.

E' certo «que as referidas Câmaras alguma cousa têm feito, mas muito longe de ser aquilo que o nosso comércio exportador necessitava, pois que a balança comercial de exportações para o Brasil acusa um decréscimo assustador.

Eu sei que a diversos factores se deve essa diminuição.

Sem falar nas falsificações dos nossos produtos, assunto há muito debatido e para cuja repressão as Câmaras de Comércio possuem, já, diplomas oficiais, e mister ponderar, também, as dificuldades nas transferências de fundos para Portugal; produção nacional brasileira de artigos e géneros e similares a alguns dos nossos; intensa propaganda dos nossos produtos e melhor conhecimento e aparelhamento dos concorrentes dos outros países, proveniente do estudo que de «visu» têm feito, estabelecendo por esta forma o contacto directo necessário à adaptação das exigências dêstes mercados. Tudo isto, certamente, muito



Rafael Neves

tem concorrido para a queda do nosso comércio para o Brasil e, ainda o nosso temperamento de deixarmos para amanhã o que devíamos fazer hoje.

Seja como fôr, é preciso despertarmos para, pelo menos, seguirmos o exemplo dos nossos concorrentes.

Para isso uma acção inteligente se impõe.

Deixemo-nos de paliativos que nada adiantam e encaremos os problemas vitais do nosso comércio exportador com a energia que carecem, embora de uma forma prática, mas proficientemente estudados e sôbriamente concebidos.

Ponhamos de parte e de uma vez para sempre o «não te ralismo» que é nosso hábito revelho e lancemo-nos numa obra de aproveitamento e de utilidade se não desejamos perder completamente o melhor mercado que já conquistámos e dominámos por largo tempo: o mercado brasileiro.

Para isso, as Câmaras de Comércio Portuguesas, terão, sem perda de tempo, de desempenhar a mais elevada e preponderante missão, não só para continuidade do seu prestígio, mas também para que nunca sejam tidas como meros organismos idealistas na defesa dos interesses comerciais portugueses no Brasil.

Reforma de processos, métodos e sistemas novos é preciso adoptar. O comércio exportador português julga-se apto desde há muito e, isto pela evolução dos tempos, a lançar-se em empreendimentos de defesa e conquista. Assim o têm afirmado os organismos económicos de Portugal.

O que lhe falta para que sejam postas à prova as suas aptidões e conhecimentos?

Indicações concretas, proficientemente estudadas e irradiadas pelas Câmaras de Comércio, as quais, em permanente contacto com o comércio importador do Brasil, melhor de que ninguém pode fornecer-lhes no cumprimento do dever para que foram instituídas.

Problemas, repito, que desdobrados pelos referidos exportadores interessados e, do mesmo modo, por estes criteriosamente estudados e postos em execução, possam vir a ser o «pivot» do soerguimento das exportações portuguesas para este país.

«Le monde marche», — a evolução caminha.

Eu seria pela vinda ao Brasil de missões compostas de pessoas profundamente entendidas na matéria, como em tempos preconisei em entrevistas, pela imprensa, comerciantes, industriais, agricultores e de representantes dos principais organismos económicos portugueses, a fim de estudarem os mercados brasileiros.

Estas missões de estudo, animadas moralmente pelas Câmaras de Comércio e autoridades consulares portuguesas que, cooperando à sua ilharga estabeleceriam não só uma política comercial de atracção, mas também uma ordem de trabalhos e realizações que, desenvolvidas e ajustadas a uma acção conjunta, os seus resultados muito contribuissem para a expansão das nossas mercadorias para este país.

Por outro lado, as Câmaras de Comércio, unidas nas mesmas aspirações deveriam trabalhar, também, em conjunto, isto é, num só programa de finalidades idênticas e sem divergências de pontos de vista, em prol da intensificação das relações comerciais Luso-Brasileiras.

Ainda, essas missões de estudo, deveriam ser levadas pelas Câmaras de Comércio Portuguesas a interessarem-se pela introdução nos mercados portugueses dos produtos brasileiros, estabelecendo, assim, um intercâmbio prático e de permutas, reciprocidade, aliás, muito justificável e precisa, entre os dois países amigos e irmãos.

Os organismos associativos e de carácter comercial

brasileiros, a meu ver, não deveriam, nunca, ser esquecidos ou estranhos às nossas concepções, porque deles depende e da sua simpatia que reputo imprescindível, também o êxito dos nossos empreendimentos. Estes organismos devem, sempre, ter conhecimento dos programas que desenvolvemos no campo comercial do seu próprio país e, isto, por fidalguia e gentileza da nossa parte.

Enfim, um estudo prático e criterioso dos problemas económicos a agitar nos mercados brasileiros; uma completa remodelação feita nos nossos métodos e sistemas no campo de exportações e uma propaganda intensa e conscienciosa dos nossos produtos, são, a meu ver, os principais factores para que ambos os países possam vir a comprar mais um ao outro.

E se não fôr assim, experimentem as Câmaras de Comércio Portuguesas outros processos de trabalho que se assemelhem com os que preconizo, pondo de parte os que vêm adoptando, por cansados e envelhecidos.

O soerguimento das exportações portuguesas para o Brasil depende, é certo, do seu comércio de Portugal, mas depende essencialmente, da acção inteligente e patrióticas das directorias das Câmaras de Comércio instituídas neste país.

S. Paulo, 28-5-934

RAFAEL NEVES

Então, algumas pessoas classificaram o nosso modesto e desinteressado estudo de puro «idealismo», ou antes, de «visionários».

A prudência impôs-nos silêncio, silêncio este que mantivemos em Portugal, porque estávamos convencidos de que alguém proficiente e categorizado viria a estudar oportunamente, este magno problema e levaria as suas sugestões ao conhecimento do nosso Governo.

Sua Excelência, o Embaixador de Portugal no Rio de Janeiro, Dr. Martinho Nobre de Melo, acaba de informar a imprensa, acêrca da nota publicada pela Embaixada que tinha aconselhado de novo a ida ao Brasil de uma missão comercial portuguesa, a exemplo do que recentemente tem feito outras nações.

São de Sua Excelência as seguintes afirmações:

Que as condições do mercado brasileiro estão muito muito longe de ser as de há quinze anos atrás, e que as suas exigências são outras, e a sua forma de comerciar, os seus métodos, as suas possibilidades e processos de liquidação das mercadorias importadas, modificaram-se em grande parte, assumindo um ritmo diverso. Há que estedar e conhecer tudo isso de perto.

A actuação ponderada e eficiente de alguns exportadores portugueses que vêm frequentemente ao Brasil para seguir e vigiar os seus negócios e interesses é já um índice seguro das vantagens que pode oferecer o estudo dos mercados do Brasil e do intercâmbio luso-brasileiro por uma verdadeira missão comercial portuguesa convenientemente seleccionada e aparelhada. Ela prestaria a tal intercâmbio serviços inestimáveis a começar pelo próprio problema dos créditos congelados cuja solução em termos diversos da solução inglesa é evidente muito complexa, mas no aspecto português, será porventura de consistir num sistema de permutas convenientemente estudado e posto em execução.

E concluindo:

Os problemas que hoje afligem o intercâmbio comercial luso-brasileiro seriam muito facilitados com a vinda da missão técnica portuguesa. Há negociações, ajustes e convênios que não devem, de modo algum ser concluídos entre governos, mas sim entre entidades

(CONTINUA NA PAG. 172)

DO ULTRAMAR...

A "Sinfonia Bárbara" — O Cine Variedades e o Centro Cultural dos Novos

U m acaso para mim feliz fez que eu conhecesse, há meses, o engenheiro Sr. Eduardo Correia de Matos e que, atendendo à minha qualidade de correspondente da *Revista Portuguesa de Comunicações*, me brindasse agora com um exemplar do seu livro «Sinfonia Bárbara», gentileza que novamente agradeço, não pelo valor material, mas pelas horas de prazer espiritual que me deu. E já que estas circunstâncias forçam-me a fazer referência a este livro, especialmente escrito para o Concurso de Literatura Colonial de 1935, devo dizer que as minhas despretenciosas afirmações estão longe de representar uma crítica porque, criticando-o, eu incorreria na mesma falta do aluno que censura o professor...

«Sinfonia Bárbara» não é um romance emocionante escrito em termos dinâmicos; nele não abundam cenas empolgantes sentimentais, daquele sentimentalismo fatalista e doentio, que tanto caracteriza, agrada e prejudica, a gente lusa. A sua técnica, por isso, parecerá pouco segura, talvez imperfeito, para aqueles que só apreciam emoções. Mas para os outros, para quem a boa literatura não é de pequena monta, «Sinfonia Bárbara», agrada sobremaneira, dadas as suas qualidades de romance desempoeirado, despido de certas formas e de certos preconceitos estultos e retrógrados, moderno, de enredo interessante, facilmente abordável por qualquer pessoa, e cujo estilo, elegante, singelo e lindo, prende-nos à sua leitura; repleto de ensinamentos, já revelando a erudição do seu autor em assuntos coloniais, que ele viu, viveu e sentiu, já dando lições de moral e também pintando o carácter de um homem — o doutor Freitas — com segurança e brilho, é um livro que se impõe pelo seu valor intrínseco. Nigi, beldade africana não me parece uma figura irreal ou «polida» pela arte e fantasia do escritor; está apresentada como uma mulher inteligente, orgulhosa, perseverante, que facilmente se civilizou. E para que não a tomassem como um exagero, o autor frisou bem a inteligência e o orgulho da raça *bushmen*, insistindo que devia ter tido, em tempos remotos, um papel preponderante adentro da espécie humana. Não seria de admirar, de resto, que essa rapariga fôsse um exemplar invulgar, muito embora a raça a que pertence esteja num nível inferior e inteiramente afastada da civilização branca. A «verdade» com que o senhor Eduardo Correia de Matos apresentou o doutor Freitas, Mr. Miner e Miss Harvey é a mesma com que modelou Nigi, figura esta que se pode igualar à do doutor, se lermos todo o livro sem preocupação no enredo romântico, mas examinando todos os detalhes que se relacionam com o povo saábico.

Todavia, as suas melhores páginas são, possivelmente, as do jacaré, em que este animal, tão diferente e inimigo do Homem, faz a apoteose da sua espécie. O seu discurso, empolado e pretencioso, é bem uma resposta ao discurso do chefe da tribo *bushmen*, sendo, porém, um pouco mais elevado e voluntarioso, o que faz vincar a sua superioridade no domínio do reino animal. Seria estultícia da parte do autor apresentar o jacaré a falar na língua corrente do Homem...

No conjunto, «Sinfonia Bárbara» é um livro como poucos dos que têm aparecido, sendo natural que o Ju-

ri não se veja em apuros quanto à classificação das obras apresentadas a este Concurso.

Ao Sr. engenheiro Correia de Matos endereço as minhas felicitações, fazendo sinceros votos para que «Sinfonia Bárbara» tenha o sucesso que bem merece e lhe sirva de incentivo para a conclusão dos trabalhos literários que tem entre mãos.

◀ ■ ▶

Inaugurou-se, no princípio de Abril findo, o novo Cine Variedades.

Este acontecimento era ansiosamente aguardado, pois que o Variedades está situado no bairro mais popular da Cidade — o Alto Mahé — cujos habitantes, de futuro, não terão necessidade de descer até à Baixa para assistir a bons espectáculos cinematográficos.

O Variedade dispõe de todos os requisitos apropriados a um bom cinema. As suas cadeiras são muito cómodas, o ar que nele se respira é fresco, e as suas qualidades acústicas são perfeitas, o que muito contribui para que as suas excelentes máquinas de som — que são a última palavra no género — não percam a sua potência e limpidês.

O Variedades, sucessor do velho e asfíxiante Variedades da 24 de Julho, com o qual nada se parece, conta já inúmeras simpatias, mercê dos predicados a que me acabo de referir e das interessantes fitas que no seu *écran* tem exibido.

A' sua Empresa, que muitos esforços envidou para que a Lourenço Marques fôsse dada mais uma Casa que a embelesa e honra, desejo uma longa e feliz existência.

◀ ■ ▶

Os Novos têm, neste clima mortificante, neste meio ingrato e hostil, vegetado sem darem ao mundo um trabalho que valesse alguns louvores. A sua mentalidade não se tem salientado nem atraído as atenções dos Velhos, e destes alguns há que ao perceberem que se desenvencilham da apatia mórbida e da rotineirice deste ambiente, onde a grande maioria dos que o compõem não tem valor verdadeiro, correm pressurosamente para... lhes cortar a actividade geradora.

Ambição? Sim, ambição mesquinha, própria dos que nada valem!

Mas os Novos, graças ao bom acolhimento de outros Velhos que reconhecem em alguns deles um pouco de valor, que vêm neles os seus sucessores, os soldados vigilantes e os guardas dos seus trabalhos, os Novos, como dizia, ensaiam os primeiros passos que os hão-de conduzir, talvez flamejando de fama e enaltecidos pela sua sabedoria, à senda difícil acesso das Letras.

Recentemente fundaram um Centro modesto, pequeno fraco por enquanto, mas promissor e regorgitando de boas vontades e de Fé na Vitória. E não será de admirar que, dos seus componentes, um ou outro, pelas suas qualidades natas, acabe por vencer, demonstrando cabalmente o despontar duma Era nova, o despertar de valores adormecidos, o aflorar de inteligências em embrião ou o desenvolvimento de mentalidades que seguirão as evoluções sociais a que o mundo, por mais que o queiram escorar com as doutrinas cristalizadas, está eternamente sугeito.

Taófilo Rodrigues

U M A
SAUDADEMARIA
TEREZA

LEITOR amigo, tu não conhecestes a pequenina Maria Teresa, flor de graça e de candura que com os seus cinco anitos e meio azougados enchia um lar de alegria e que, coberta das mais perfumadas rosas no seu ultimo berço, levámos a enterrar no dia 26 do mês que findou ? !

Se a conhecesses com o seu encantador sorriso a abrir-se em alvoradas de luz, ficarias triste quando te anunciassem a sua morte, como triste e pesaroso ficou o bairro onde ela viveu ao saber a trágica nova.

Pois se era tão linda e gentil a Maria Teresa, botão de rosa a desabrochar em fagueiras esperanças, como não havia ela de deixar uma profunda saudade em todos que a conheciam e envoltos na mais cruciante das dores os seus torturados pais que a estremeciam ? !

O funeral da galantinha Maria Teresa foi bem a demonstração de quanto são queridos e estimados seus amantísimos pais: a Sr. D. Maria da Conceição Nunes Queiroz, Senhora que possui no mais alto grau as nobres virtudes da mulher portuguesa, e Luciano Ribeiro de Queiroz, carácter do melhor quilate aliado a uma bela intelligencia que sempre tem posto ao serviço de causas nobres e justas

O seu lar onde se mantem as honradas tradições dos seus proenitores, foi pequeno para receber aos centenas de amigos que ali acorreram a levar-lhe nesse transe doloroso, a que um grande poeta chamou «a maior dor humana», palavras de linitivo e de conforto.

Desde os seus superiores e colegas, aos mais modestos empregados da indústria dos tabacos, todos em sentida romagem foram à modesta casinha da Travessa do Mato Grosso apresentar-lhe as suas mais sentidas condolências.

Do jornal «A Voz do Operário», onde Luciano Ribeiro de Queiroz ocupa com brilho as funções de secretário da sua redacção, e da benemérita Sociedade Instrução e Beneficência «A Voz do Operário», onde também tem ocupado os mais difíceis cargos, compareceram no funeral delegações dos corpos gerentes, redactores, professorado, funcionarios da Secretaria Geral, Secção Funerária, Tipografia, Cantina, e do pessoal menor.

Outras importantes colectividades manifestaram o seu pesar fazendo-se representar no cortejo fúnebre que enchia por completo as imediações da habitação dos desolados pais da encantadora Maria Teresa, sendo digno de registo especial o facto de os operários que procediam à reparação do prédio de onde saiu o funeral terem abandonado o trabalho para se encorporarem no préstito.

No Cemitério do Alto de S. João onde ficou a dormir, a sonhar talvez, entre montanhas de flores a graciosa Maria Teresa, fizeram-se inúmeros turnos, tendo o funeral sido dirigido pelo director desta Revista, amigo dedicadissimo de Luciano Ribeiro de Queiroz, e pelo categorizado funcionario da Companhia dos Tabacos, Sr. Infante de Melo.

Leitor amigo, tu não conhecestes a pequenina Maria Teresa lindo botão de rosa como outro não vi ainda; se a tivesses conhecido, certamente que um lágrima teimosia te orvalharia as faces, como os meus olhos se embaciaram de sincero pranto ao traçar recolhidamente as linhas que aqui ficam

R. E. S.

Número dedicado a Lourenço Marques

A absoluta falta de espaço com que vimos lutando, força-nos a não transcrever ainda neste número algumas das principais referências que a imprensa fez ao número especial dedicado a Lourenço Marques, o que faremos brevemente.

Esse número mereceu de alguns jornais, como «A Democracia do Sul», importante jornal diário de Evora, e de «A Verdade» conceituado jornal republicano que se publica na cidade do Porto, artigos especiais em que o nosso esforço e o seu significado era devidamente apreziado.

Novo apeadeiro de Abrunhosa

No intuito de atender ao extraordinário desenvolvimento que se têm vindo manifestando na admirável Casa de Repouso, que em feliz hora o ilustre professor Sr. Costa Sacadura fez construir em Abrunhosa-a-Velha, resolveu a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta inaugurar um novo e elegante apeadeiro que servirá aquela magnífica estância.

Essa inauguração, que constituiu uma encantadora festa, realizou-se no dia 25 do corrente, tendo a ela assistido, além do elemento oficial, inúmeros convidados idos expressamente de Lisboa, Coímbra, Figueira da Foz, Vizeu e Guarda.

Depois da cerimónia oficial da inauguração do apeadeiro, e da visita que se seguiu à Casa de Repouso, foram os convidados gentilmente obsequiados pelo Sr. Dr. Costa Sacadura, tendo-se trocado nesse momento affectuosos brindes.

No seu regresso ao novo apeadeiro, foi também inaugurado um moderno caminho, o que deu motivo a novas e calorosas manifestações por parte da população particularmente interessada em tão importante melhoramento.

1.º Congresso Nacional de Turismo

Este importante congresso divide-se em cinco secções assim denominadas: 1.ª Secção, Organização do Turismo em Portugal; 2.ª Turismo Nacional e Turismo Internacional; 3.ª Transportes e Comunicações; 4.ª Acomodações e Atrações; 5.ª Problemas vários.

A Comissão Organizadora aceita trabalhos de todas as pessoas interessadas no problema do turismo nacional e queiram inscrever-se como congressistas.

Estão já asseguradas a adesão de diversas entidades que apresentaram à sansão do congresso trabalhos valiosos de alto interesse para o estudo e solução de tão importante problema.

O Inter-Câmbio Comercial Luso-Brasileiro

(Continuado da pág. 169)

bancárias, consórcios, indústrias, câmaras de comércio, «ententes» mercantis e individualidades financeiras.

Sentimo-nos satisfeitos por o nosso estudo, realizado em Junho de 1934, não estar errado, pois que êle acaba de ser corroborado pelo de Sua Excelência o Embaixador de Portugal no Rio de Janeiro, Dr. Martinho Nobre de Melo.

Verificámos, como, aliás, já tínhamos verificado, que a única maneira de soerguer o nosso comércio de exportações para o Brasil, é a que preconizámos na revista de S. Paulo — Portugal-Brasil, tal como a que Sua Excelência o Embaixador de Portugal no Rio de Janeiro, Dr. Martinho Nobre de Melo, acaba de expor ao nosso Governo e à imprensa: — a ida ao Brasil de uma missão convenientemente seleccionada e aparelhada, estudar o mercado brasileiro.

Estamos, portanto, convencidos de que o nosso, então, classificado «idealismo», vai converter-se, dentro em breve, numa realidade incontestável, cujos resultados hão-de contribuir eficientemente, para o perfeito e desejado intercâmbio luso-brasileiro.

RAFAEL NEVES

«As Servidões Prediaes em Direito Peninsular e Português»

Com o sub-título: Subsídios para a história do Direito Português, publicou o nosso ilustre amigo Sr. Doutor Antonio Pinto de Meyreles Barriga a sua brilhante dissertação para o concurso de professor auxiliar do 1.º grupo (Ciências históricas) da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

Trata-se de um importante trabalho que honra o distintíssimo professor e que demonstra uma superior inteligência aliada a uma vasta erudição, o que torna um valioso instrumento de consulta para aqueles que se dedicam a estudar a evolução sofrida durante séculos pelo chamado direito de proriedade.

Ao seu autor, nosso velho querido amigo, agradecemos o exemplar oferecido assim como a amável dedicatória com que nos brindou.

«Almanaque Anuário de Penafiel»

Editado pelo nosso distinto amigo Sr. José Afonso, ilustre director do considerado jornal «O Povo de Penafiel», iniciou a sua publicação em Penafiel o «Almanaque Anuário de Penafiel».

E' justo que digamos que não calculávamos, antes de iniciarmos a sua leitura, que se tratava de uma tão importante publicação, de um pode-se dizer, verdadeiro repositório de utilidades, onde não faltam uma série de informações que o tornam um indispensável elemento de consulta.

Entre os principais assuntos que as suas páginas abrangem contam-se: arqueologia, história, arte, literatura, bibliografia, turismo, agricultura e desporto.

De entre os artigos publicados destacamos pela sua importância os seguintes: «Casas fidalgas», «Assistência hospitalar desde 1509 até aos nossos dias», «Resenha histórica de Penafiel», «Os seus poetas e prosadores», «Uma academia em Penafiel no século XVIII», «O meu botõesinho de ouro», «Ernesto de Melo» e «Penafiel e as suas gazetas».

Pelas simples palavras que acabamos de escrever, se poderá avaliar os valiosos materiais difíceis de juntar que se reúnem neste volume. Penafiel, com a publicação do «Almanaque Anuário de Penafiel», fica devendo ao presigioso jornalista, Sr. José Afonso, um altíssimo serviço bem digno do reconhecimento de todos os penafielenses.

«Pelourinhos e Fôrcas do Distrito de Castelo Branco»

Continua na sua tarefa de investigador erudito o nosso querido amigo e ilustre colaborador, Dr. Jaime Lopes Dias, a quem a bibliografia beirã deve já alguns dos seus mais valiosos e interessantes volumes.

Neste seu novo e importante trabalho, intitulado «Pelourinhos e Fôrcas do Distrito de Castelo Branco», reuniu o categorizado publicista preciosos elementos para a sua história, a que não faltam, para melhor documentar o seu estudo, inúmeras gravuras e uma série de elucidativas notas colhidas pacientemente nas fontes de melhor origem.

Orgulhosos se devem sentir os filhos da laboriosa Beira Baixa, com a publicação de um livro em cujas páginas, se sente vibrar carinhosamente o coração do beirão ilustre que é o Dr. Jaime Lopes Dias.

«Cadernos Coloniais»

Pode chamar-se sem exagero uma patriótica iniciativa aquela que vem realizando a «Editorial Cosmos», editando uma série de pequenos e elegantes volumes em que são tratados alguns dos mais interessantes aspectos do nosso problema colonial.

Dentro deste plano foram já publicados dois valiosos trabalhos, um da autoria do Sr. Dr. Antonio Lebre, intitulado «Africa Desconhecida», e outro firmado pelo escritor Sr. Eduardo de Noronha, que tem por título «Freire de Andrade».

No primeiro, demonstra o seu autor não só possuir um profundo conhecimento dos costumes e tradições dos povos indígenas, como dos problemas que mais de perto se prendem com a colonização.

No segundo, descreve-se a notável acção desenvolvida em Moçambique pelo já falecido e ilustre colonialista, General Freire de Andrade, e traça-se numa sincera e comovida admiração a sua biografia.

Repetimos, trata-se de uma patriótica iniciativa cuja utilidade no momento presente julgamos inútil encarecer.

REFERÊNCIAS E TRANSCRIÇÕES

«Porque se fundou em 11 de Outubro de 1879, o jornal A Voz do Operário»

Entre as amáveis referências que a imprensa fez ao trabalho que com este título o nosso Director, Sr. Raúl Esteves dos Santos publicou, destacam-se as seguintes que muito nos penhoraram:

«Diário de Lisboa», «Jornal de Notícias», «Cidade», «Jornal do Meio Dia», «Revista Indústria Portuguesa», «Revista Portuguesa de Seguros», «Revista Pensamento», «Revista Auto», «Voz da Justiça», «Vida Social», «Voz do Operário», «Ala Esquerda», «O Raio», «Povo de Penafiel», «Jornal de Chaves», «Fraternidade», «Povo de Ovar», «Jornal da Régua», «Voz do Sul», «Correio do Cartaxo», «A Verdade», do Porto e «Democracia do Sul», que levou a sua amabilidade ao ponto de transcrever na íntegra em artigos sucessivos a primeira parte desse trabalho.

«Figuras Esquecidas — O Poeta Xavier de Paiva»

Estavamos longe de supôr que este trabalho, da autoria do director desta publicação, Sr. Raúl Esteves dos Santos, tivesse alcançado um côro tão unânime de louvores por parte da mais categorizada imprensa do País, das quais registamos em especial as seguintes:

«Século», «Diário de Notícias», «Diário de Lisboa», «Jornal de Notícias», «Jornal do Comércio e das Colónias», «República», «Diabo», «Cidade», «Democracia do Sul», «Diário do Alentejo», «Voz da Justiça», «O Condutor de Automóveis», «O Raio», «Ala Esquerda», «Brados do Alentejo», «Distrito da Guarda», «Povo de Penafiel», «Distrito de Beja», «Comércio da Póvoa do Varzim»,

«Minhoto», «Voz Portalegrense», «Semana Tircense», «Plebe», e «Montemorense».

Fizeram desse trabalho algumas transcrições, os jornais que se seguem: «Vigilante», «Correio Elvense», «Comércio de Leixões», «Cezimbrense», «Luz do Operário», «Louletano», e o «Jornal de Lagos», que o está transcrevendo na íntegra.

Também a importante revista «Ilustração», lhe fez uma gentil referência acompanhada do retrato do nosso Director.

A todos os ilustres colegas os nossos agradecimentos.

O nosso 7.º aniversário

Constituiu para «A Revista Portuguesa de Comunicações» um verdadeiro sucesso a publicação do número comemorativo do 7.º aniversário.

Por esse motivo muitos dos nossos amigos nos dirigiram palavras de louvor, assim como a quasi totalidade da imprensa do País, não só registou devidamente o facto, como nos endereçou afectuosos cumprimentos e nos incitou a continuarmos a nossa obra em prol do progresso e da economia nacional.

Entre os artigos que mereceram as honras de transcrição conta-se o que se intitulava: «Os Vinhos», da autoria do nosso ilustre amigo e antigo Ministro do Comércio, Dr. Manuel Gaspar de Lemos, que vimos transcrito no categorizado jornal «Voz da Justiça», da Figueira da Foz e no valioso jornal «O Vigilante», de Aveiro.

Por seu turno, o interessante jornal «A Luz do Operário», de Oliveira do Douro, transcreveu o artigo do nosso distintíssimo colaborador, engenheiro Américo Vieira de Basto, denominado «Transportes de mercadorias».

Não nos permite a falta de espaço que iniciemos hoje a transcrição das amáveis referências que nos foram dirigidas, mas não queremos deixar de neste momento agradecermos tão penhorantes manifestações de simpatia.

Fabrica de Loça de Sacavem, L.^{da}

A maior Fabrica de Ceramica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

A faiança é a melhor loça para o uso diário por ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enxcedível

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

Artigos de 1.^a qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

PARA TODOS OS TEMPOS PARA TODOS OS CLIMAS



COBERTURAS
PARA GARES,
GARAGENS,
ARMAZENS,
DEPOSITOS,
CASAS
ETC.

LUSALITE

R. DO ALECRIM
10 LISBOA
TELEFONES
23948
28947.

CORPORAÇÃO-MERCANTIL-PORTUGUESA L.^{da}

FIBRO CIMENTO PARA
TELHADOS

Hoteis de Portugal

LISBOA:— Hotel Metropole— Hotel de L'Europe— Francfort Hotel
CURIA:— Palace Hotel da Curia—BUÇACO:— Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA:— Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.^o sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Loanda, Porto Ambeim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.^o sabado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

S. Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Ambeim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS (LISBOA — Rua Instituto Virgilio Machado, 14
à Rua da Alfandega — Telefone 20052
PORTO — Ruado Infante D. Henrique N.^o
Telefone 2342

Venâncio Guimarães & C.^a LUBANGO

Fillais em **MOSSAMEDES e HUMBE**

Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97. 1.^o—Telef. 26653

Endereço telegráfico: VOUGA

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

*Vacuum Oil Company—Fabrica de Tabacos
Ultramarina—Automoveis e camions «Ford»
—Maquinas de escrever «Remington»*

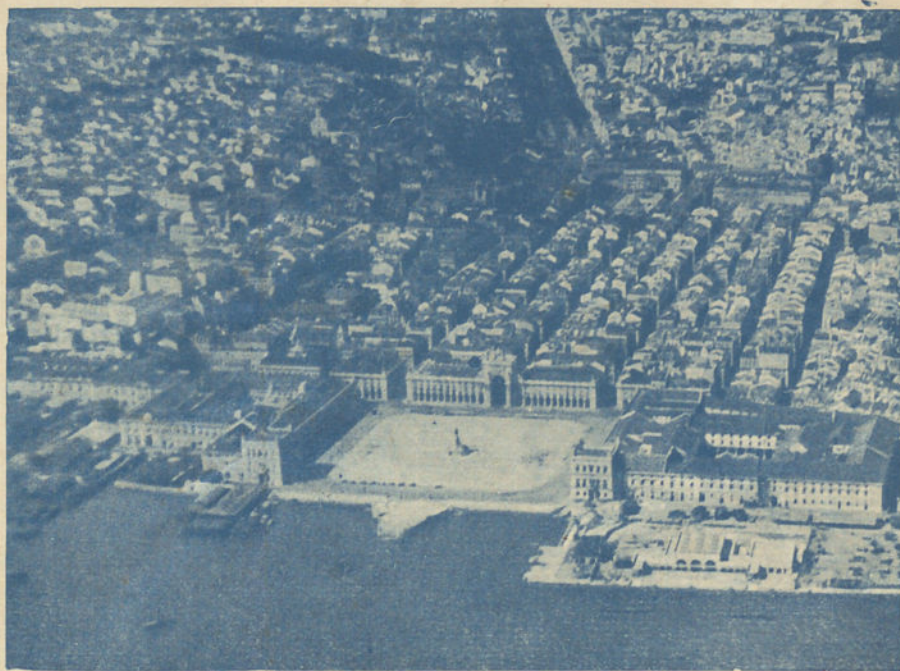
Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)

Burrell & Co.

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

**Revista de Caminhos de Ferro
Camionagem, Marinha Mercante, Aviação,
Telefonia, Electricidade, Minas, Portos,
Estradas, Turismo, Cultura e Problemas,
Económicos e Financeiros**



LISBOA VISTA DE AVIÃO

0. 82 do 4 de 1 186

A N O V I I

NÚMERO 108

DEZEMBRO

1 9 3 5

Fabrica de Loça de Sacavem, L.^{da}

A maior Fabrica de Ceramica fina da Península

FUNDADO EM 1850

Serviços de jantar e serviços de chá

A faiança é a melhor loiça para o uso diário por ser a mais resistente. Torna-se, por isso, mais económica

Loiça sanitária

Lavatórios, Bacias de retrete, Bidés, Fabrico enexcedível

Mosaicos Ceramicos

Formam o melhor pavimento para cosinhas, casas de banho, terraços, etc. São lindos parquets de duração eterna e do mais facil aceio

Artigos de 1.^a qualidade

Lisboa

Porto

126 a 132—Rua da Prata

40—Rua das Carmelitas

PARA TODOS OS TEMPOS PARA TODOS OS CLIMAS



COBERTURAS
PARA GARES,
GARAGENS,
ARMAZENS,
DEPOSITOS,
CASAS
ETC.

LUSALITE

RADOLECRIM
10 LISBOA,
TELEFONES
23948
28947.

CORPORAÇÃO-MERCANTIL-PORTUGUESA L.^{da}

FIBRO CIMENTO PARA
TELHADOS

Hoteis de Portugal

LISBOA: — Hotel Metropole — Hotel de L'Europe — Francfort Hotel
CURIA: — Palace Hotel da Curia — BUÇACO: — Palace Hotel do Buçaco
COIMBRA: — Hotel Astória

Proprietario **ALEXANDRE DE ALMEIDA**

Companhia Colonial de Navegação

Serviço de carga e passageiros

CARREIRA RAPIDA DA COSTA ORIENTAL

Saidas de Lisboa no 2.^o sabado de cada mês, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Tomé, Sazaire, Loanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Bera e Moçambique, e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Loanda ou Lourenço Marques.

CARREIRA RAPIDA DA COSTA OCIDENTAL,

Saidas de Lisboa no 3.^o sabado de cada mês, pelas 12.^h com escala por:

S. Vicente, Praia, Principe, S. Tomé, Ambriz, Loanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Loanda.

CARREIRA DA GUINÉ

Saidas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12.^h, com escala por:

Funchal, S. Vicente, Praia, Dakar, Bissau e Bolama

ESCRITÓRIOS (LISBOA — Rua Instituto Virgílio Machado, 14
à Rua da Alfandega — Telefone 20052
PORTO — Rua do Infante D. Henrique N.^o
Telefone 2342

Venâncio Guimarães & C.^a

LUBANGO

Filiais em **MOSSAMEDES e HUMBE**

Escritório em Lisboa:

Rua da Madalena, 97, 1.^o — Telef. 26653

Endereço telegráfico: **VOUGA**

Comercio geral, Industria, Agricultura e pecuário

Proprietarios de

Moagens da Huila, L.^{da}

Fornos de cal, moagem de cereais e fabrico de massas alimenticias

Agricultores no **Bentiaba** (Fazenda Algodoeira da Pupa)

Exportadores de gado bovino

Representantes nos distritos da Huila e Mossamedes
DE

Vacuum Oil Company — Fabrica de Tabacos Ultramarinha — Automoveis e camions «Ford»

— Maquinas de escrever «Remington»

Laboratorios

Ibys, Pasteur e Lederle (vacinas para gado e soros)

Burrell & C.^a

Revista Portuguesa de Comunicações

Revista de Caminhos de Ferro

Camionagem, Marinha Mercante, Aviação, Telefonia, Electricidade, Minas, Portos, Estradas, Turismo, Cultura, Problemas Económicos e Financeiros

Redactores

**Alberto M. Ideas
Francisco Pereira de Oliveira
João Antunes Braz**

Toda a correspondência deve ser dirigida para a residência do director

Rua Andrade Corvo, 19, r/c

TELEFONE 40625

— LISBOA — PORTUGAL —

DIRECTOR E PROPRIETARIO

Raúl Esteves dos Santos

====
Chefe da redacção

Dr. Ernesto C. dos Santos

====
Secretário da redacção

José da Natividade Gaspar

Correspondentes

Espanha—**Eng. Frazão Sardinha**
Lourenço Marques—**T. Rodrigues**
Pôrto—**Joaquim Salgado**

====
Delegado em Moçambique

Alfredo Frazão Júnior

Editor—**António Martins Ramos**

Imprensa Baroëth—R. do Telhal, 65

COMO ORGANIZAR A TÉCNICA E A ECONOMIA AGRÍCOLA DAS COLÓNIAS

UMA SUGESTÃO

NUM anterior trabalho, aqui publicado em Fevereiro ultimo, tive oportunidade de apontar a necessidade de novas directrizes e meios de acção na política agrícola e florestal do Império e precisei a sua finalidade. Não insistirei, portanto, nessa matéria, preferindo pedir a atenção dos leitores desta revista, que se interessem por assuntos coloniais, para as linhas que se seguem, tratando da forma como julgo se deveria organizar a técnica e a economia agrícola coloniais.

ORGANIZAÇÃO

Partidário como sou da separação dos Serviços Florestais e Pecuários dos Agrícolas, a organização que advogo a seguir só aos ultimos se refere.

Os Serviços Agrícolas das Colónias trabalham quasi só por sua iniciativa, apenas condicionada pelos Governadores, regras de fazenda e burocráticas, e pouco mais. Não há no Ministério das Colónias, nem fóra dele, um órgão propulsor comum que dite as directivas gerais a seguir, quer quanto à ecomia quer quanto à técnica. E' tal a situação, que já de longe vem, responsável pela falta de um plano comum de trabalho.

O que se pode a sim esperar dos Serviços Agrícolas de uma Colónia, mesmo bem apetrechados, se o seu plano de acção não estiver condicionado às boas regras económicas que devem informar toda a produção da Nação, por fórma a serem evitados antagonismos de interesses que é necessário harmonizar?

E se a hipótese do bom apetrechamento, quer em pessoal quer em material, se não verifica também?

A inutilidade, resultados contraproducentes, a desordem, etc., eis o que advirá.

Invertamos agora tal estado de coisas. Creemos um órgão de direcção forte e consciente, que dite a cada parte da Nação o papel a desempenhar na tarefa geral da produção. Que resultará? A' desordem sucederá a ordem, ao desequilíbrio o equilibrio e à incerteza a segurança.

Falando eu em técnica e economia agrícola, pode parecer, à primeira vista, que irei advogar a criação de um forte comando técnico e de outro económico. Tal não é, porém, a minha idéa. Como órgão supremo, é facto, eu vou indicar a adopção de um alto organismo económico (Conselho Superior de Economia Nacional) e de dois técnicos (Ministério da Agricultura e Direcção Geral de Agricultura do Ministério das Colónias) mas as suas directivas ficam tão intimamente ligadas que o resultante é um comando único e não di-



Pedro A. Frago Viana

versos. A razão desta tão forte ligação é simples. Dentro do Conselho Superior de Economia Nacional e, em especial, no Conselho Nacional de Agricultura, ficariam incluídos, dêle, fazendo parte integrante, representantes dos organismos quasi exclusivamente técnicos, e, não digo exclusivamente, porque assim como de nada pode servir um Conselho Económico Agrícola sem que nêle existam técnicos, nos órgãos técnico-agrícolas altamente especializados não devem deixar de existir, também, especialistas em economia agrícola — que, mais qualificados serão, se aliarem a essa especialização a sua qualidade de técnicos agrícolas. Por êste motivo também nos organismos técnicos já aludidos parte importante cabe às questões económicas.

Ainda há pouco, Mr. Henry A. Wallace, Ministro da Agricultura dos Estados Unidos, escrevia ser necessário ter presente «o conceito que induza o homem de ciência a abandonar o seu isolamento profissional e a colaborar activamente na consolidação do... sistema económico, político e social» daquêlê país.

Todo o técnico, pois, deve ser um pouco economista.

A técnica muitas vezes idealisa e cria maravilhas, que, sob o ponto de vista económico, são verdadeiros desastres. Para os evitar devem aliar-se, pois, fortemente a técnica e a economia.

Passemos agora a analisar a organização que preconiso.

O esquema I, que junto, vai-nos auxiliar grandemente nessa análise.

Como órgão supremo encontramos o Conselho Superior de Economia Nacional, que actua no caso sujeito por intermédio do Conselho Nacional de Agricultura, Silvicultura e Pecuária, apoiado nos organismos imediatamente inferiores (Ministério da Agricultura e Direcção Geral de Agricultura do Ministério das Colónias).

Vê-se logo que foi alterada a constituição do Conselho Superior de Economia Nacional. O Conselho Nacional de Agricultura passou a denominar-se Conselho Nacional de Agricultura, Silvicultura e Pecuária. A afinidade da agricultura, silvicultura e pecuária verifica-se mas a diferenciação mantém-se. E' lógica esta minha atitude com o que nas linhas atrás já disse. Continuando a atentar no esquema outra diferença ainda se nota na designação do Conselho Nacional das Colónias, que passei a denominar Conselho Nacional da Colonização. Pela constituição primitiva que fôra dada ao Conselho Superior de Economia Nacional, quis-me parecer que todos os problemas agrícolas, comerciais, industriais e de trabalho que se referissem às Colónias seriam tratados sómente pelo respectivo Conselho Nacional. Se assim era, não o acharia razoável por entender que um Conselho Nacional, o de Agricultura por exemplo, não se deveria limitar a servir só a Metrópole mas sim toda a Nação — Metrópole, Ilhas Adjacentes e Colónias—. O que restaria, porém, para ser tratado pelo Conselho Nacional das Colónias se os assuntos da agricultura, industria, comércio e trabalho já o fôsem pelos respectivos Conselhos Nacionais? Atribuir-lhe unicamente a gloriosa e pesada tarefa de estudar a parte económica da colonização e civilização não seria, contudo, suficiente justificação para a conveniência da manutenção dêste Conselho Nacional? E' o, indubitavelmente, e por isso o não suprimir, mas passei a designar por uma forma mais consentânea com a finalidade exclusiva que entendo deve ser-lhe imposta.

A organização do Ministerio da Agricultura não aprecio neste meu estudo. Ocupar-me-ei, sómente, da do Ministério das Colónias, na parte que se refere á Direcção Geral de Agricultura. Além disto, aponto desde

já a conveniência da criação, neste Ministério, das Direcções de Silvicultura e Pecuária. Detalhar sómente o fiz á Direcção Geral de Agricultura.

Chegado a esta altura, objectar-me-ão: mas o que é essa Direcção Geral de Agricultura no Ministério das Colónias?

— Não consta que tal exista!

— Sim, é certo, essa entidade não existe, mas, salvo melhor opinião, entendo ser absolutamente necessário criá-la quando da reorganização que se impõe daquêlê Ministério, que não tem características nem meios de acção para se poder desempenhar cabalmente do papel que lhe deve ser atribuído. Isso está por todos reconhecido, não só neste campo como em muitos mais.

Para haver unidade, tanto em economia como em outro qualquer campo, é necessário um comando único e não o arbitrio e a indisciplina. Só assim se conseguirá a tão e necessária unidade económica.

A constituição da Direcção a que venho de aludir seria:

C H E F I A

Divisão de Botânica

« « Patologia Vegetal

Divisão de Agronomia—incluindo Mecânica Agrícola

Divisão de Hidráulica

« « Economia, Estatística e Corporações.

Divisão de Ensino

Colaborando intimamente com a Direcção trabalhavam os seguintes organismos, uns já criados, outros a criar:

Dependentes do Ministério das Colónias

Jardim Colonial

Museu Agrícola Colonial

Biblioteca de Agricultura Colonial

Não dependentes do Ministério das Colónias:

Secção Colonial do Instituto Botânico de Coimbra «Dr. Júlio Henriques»

Secção Colonial do Laboratório de Patologia Vegetal «Verissimo de Almeida»

Divisão de Estatística Agrícola do Instituto Nacional de Estatística

Ensino Colonial do Instituto Superior de Agronomia e das Escolas de Regentes Agrícolas

Quanto aos organismos do Ministério das Colónias o controle era facilimo. O Jardim Colonial passava a depender, como é lógico, da Divisão de Botânica; o Museu Agrícola Colonial da Divisão de Agronomia; e a Biblioteca de Agricultura Colonial, a organizar, ficaria sob as ordens da Divisão de Economia, Estatística e Corporações. Laboratórios de Física e Química a desenvolver no Museu Agrícola Colonial ocupar-se-iam em completar as análises que nas colónias não fôsse económico executar, etc.

Os organismos não dependentes do Ministério colaborariam da seguinte forma: a Secção Colonial do Instituto Botânico de Coimbra com a Divisão de Botânica; a Secção Colonial do Laboratório de Patologia Vegetal com a Divisão de Patologia; a Divisão de Estatística Agrícola do Instituto Nacional de Estatística com a Divisão de Economia, Estatística e Corporações; e, finalmente, o Ensino Colonial do Instituto Superior de Agronomia e das Escolas Regentes com a Divisão de Ensino Agrícola Colonial.

Os organismos não dependentes do Ministério trariam, pelo menos de acôrdo com as Divisões afins, o

programa de trabalhos a executar, de maneira a haver um objectivo comum e não dispersão e desconexão de esforços. E' esta a parte vulnerável da organização. Só a muito boa vontade de parte a parte obstará a possíveis fracassos. Se no futuro, se reconhecesse porém, que organismos que deviam colaborar intimamente com a Direcção Geral de Agricultura do Ministério, o não faziam, o que é natural não acontecesse, e, refiro-me em especial ás Secções Coloniais do Instituto Botânico de Coimbra e do Laboratório de Patologia Vegetal, o Ministério, prescindiria dos seus serviços e substitui-los-ia por organismos sob a sua completa dependência, anexos, no caso da Botânica, ao Jardim Colonial e no caso da Patologia, ao Museu Agrícola.

Nas suas linhas gerais fica assim traçada a organização de comando, E' interessante e útil, todavia, indicar qual o seu reflexo nas Colónias. Fazê-lo para todas não me acho com conhecimento. Esboça-lo-ei, pois, sómente para a Colónia de Moçambique, afim de exemplificar. A organização das outras será: numas tanto ou mais complexas (Angola), noutras mais simples mas não menos eficiente, procurando não descurar nenhuma das faces dos problemas, quer da técnica, quer da economia agrícola. Ninguém irá dar á Índia a mesma organização que a Angola, em quantidade de pessoal e de material mas, também ninguém descurará na primeira os estudos de botânica, por exemplo, para só se dedicar á patologia, etc; quer numa quer noutra deverão, contudo, todos os ramos da técnica e da economia estar estudados por alguém.

A propósito, citarei que ha pouco Moçambique publicou os resultados de um inquérito geral agrícola—1929-1930. Se se procurarem números referentes a qualquer das outras Colónias, relativos áquêle ano agrícola, para fazer comparações, ou se se quizerem conhecer números totais do Império, é impossível. Disparidades dèste género é que é preciso evitar.

(Continua)

Visado pela Censura

1.º Congresso Nacional de Turismo



Um aspecto do Tejo

DR. VICTOR SANTOS



FIGURA marcante da nova geração, que nos seus últimos livros: «Homens que passam» e «Precursores da Comédia», cujo aparecimento a crítica saudou festivamente, demonstra a sua forte personalidade de escritor.

No primeiro, o Dr. Victor Santos, numa série de interessantes águas fortes, mostra-nos um profundo conhecimento das almas, desenhando com notável precisão e uma riqueza de observação que nos encanta, alguns quadros da vida humana.

No segundo, presente-se o estudioso que nas bancadas da Faculdade de Letras afirmou a sua viva inteligência, versando com brilho alguns aspectos de um alto problema de cultura—O início da literatura latina.

Os que nesta casa trabalham saúdam calorosamente o ilustre director da «Democracia do Sul» pelos seus últimos triunfos, tão brilhantemente alcançados.

ESTÁ marcado para 12 de Janeiro, próximo, a inauguração dèste Congresso, para o qual já se inscreveram mais de 100 congressistas, apresentando alguns teses de grande importância.

O Congresso, como já dissemos, divide-se em cinco secções, a saber:

1.ª Secção: Organização de turismo em Portugal; 2.ª: Turismo nacional e turismo internacional; 3.ª: Transportes e comunicações; 4.ª: Acomodações e atrações; 5.ª: Problemas varios.

A comissão organizadora é constituída pelos Srs: Dr. João Antunes Guimarães, engenheiro Raúl da Costa Couvreur e Carlos Santos, vice-presidente; Dr. Caetano Beirão da Veiga, engenheiro Carlos Manitto Tôres, conde de Penha Garcia, Fausto de Figueiredo, João Pereira da Rosa, Dr. Joaquim Manso, Joaquim Roque da Fonseca, Dr. Samuel Maia e Luiz Caldeira Lupi, secretário geral.

Fazemos votos para que do Congresso saia um conjunto de resoluções que, postas em pratica, de alguma maneira venham dar ao problema do turismo nacional as diretrizes necessárias ao seu progresso e desenvolvimento.

A publicidade pela T. S. F. e os parasitas

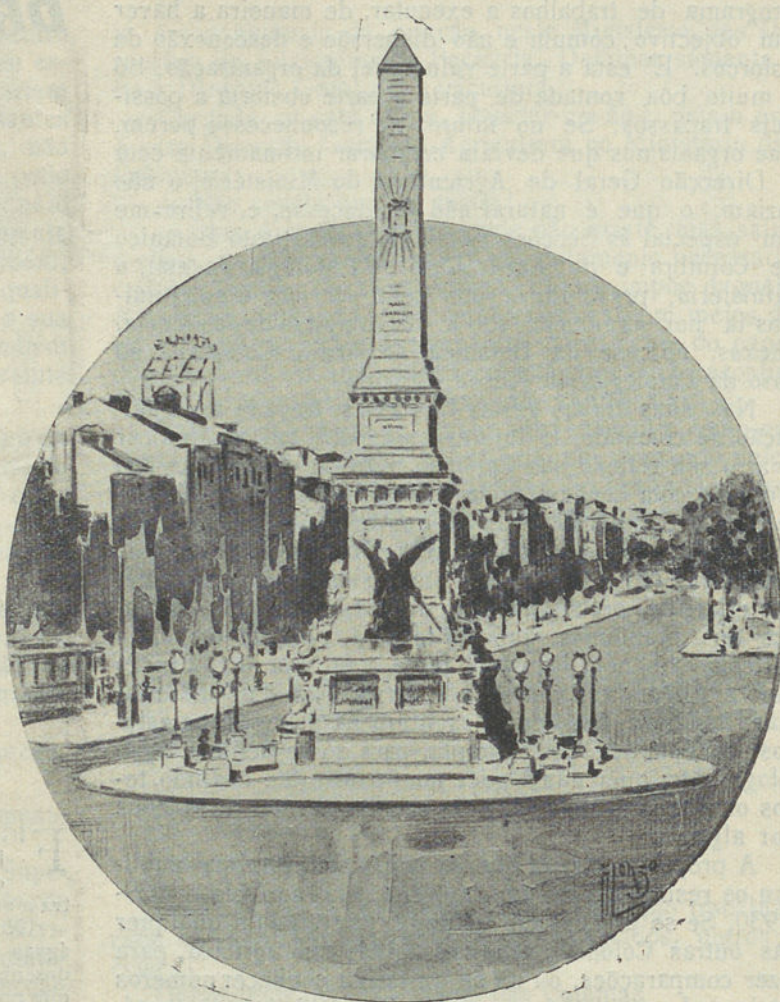
RIOS de tinta se têm esgotado na discussão, quasi sempre azêda, de assuntos respeitantes à radiofusão, ouvindo-se, de vez em quando, o estrondo de choques de interesses em jôgo.

Queria o Dr. Guimarães, então ministro do comércio, que a radiofusão ôsse um serviço de utilidade pública, gratuitamente prestado.

Insistia a Administração Geral dos Correios na imposição de uma colecta fixa. Para ver se conseguiam que se entrasse no campo das realizações, alvitravam alguns a exploração do reclamo, para se obterem receitas que permitissem o estabelecimento de um bom serviço, como em França acontecia.

Teimando sempre, opôs-se aquela Administração à idéa da publicidade:

a) — porque os anúncios e reclamos prejudicariam a espiritualidade das emissões, como se a exagerada frequência de longas palestras seminteresse, por exemplo, não fôsse muito mais prejudicial;



Praça dos Restauradores



Jerónimos

b) — porque a Emissora prejudicaria os interesses da Imprensa, como se estivesse averiguado que os reclamos luminosos, os prospectos, os cartazes, as aéronaves e os balões de propaganda, os anúncios nos teatros, nos caminhos de ferro, nos eléctricos, nas camionetas e por muitas outras formas, tivessem preterido o anúncio do jornal!

Venceu a obstinada teimosia dos correios, que conseguiram a proibição de toda e qualquer publicidade pela T. S. F.

Porém, agora, vai ser a publicidade permitida, passando as Emissoras particulares a explorar o reclamo e continuando a Emissora Nacional a impôr a colecta. Estabelecido o princípio, não nos admiráramos se o Estado, num futuro próximo, começasse, também a explorar a publicidade simultaneamente com o imposto, o que demonstraria, neste, como em bastantes outros casos, a orientação lastimável que presidiu à criação do serviço da radiodifusão oficial.

Por outro lado, uma regulamentação deficiente, que não é aquela que o Congresso de Radioelectricidade elaborou, permite que em muitas zonas da cidade continuem, nos aparelhos, a estrondear os motores, a zunir os raios X, ultra e infra dos consultórios, o mantraquiar dos Shos dos cabeleireiros e das campainhas das portas e o rufar dos arrancos dos eléctricos, verdadeiro inferno a que só pode um dia pôr cobro à mágica intervenção de autoridade zelosa, enérgica e competente.

BERENGUER

N
A
T
A
L



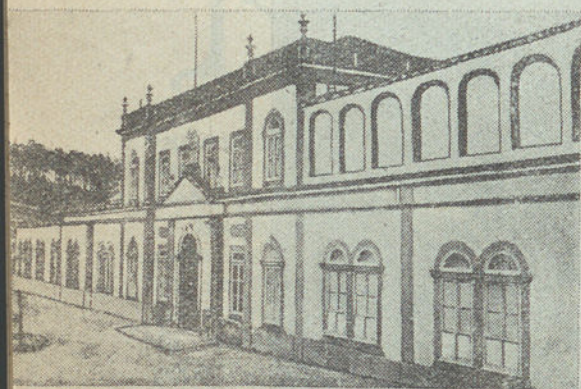
D
E
1
9
3
5

"A adoração dos Reis Magos"

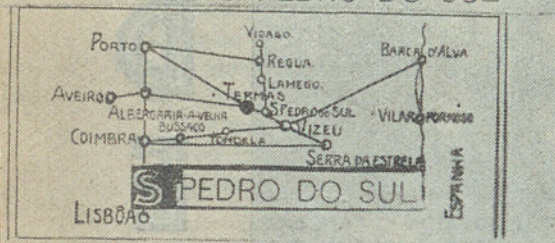
quadro de Jorge Afonso existente no Museu Grão Vasco



Vista geral das Termas de S. Pedro do Sul



TERMAS DE S. PEDRO DO SUL



Termas de S. Pedro do Sul e ligações ferroviárias



AVEIRO - Canal das Pirâmides

É com fundamentadas razões que uma das mais belas viagens que o turista pode efectuar na terra portuguesa é a que o conduz pela paradisíaca região do Vale de Vouga. Um bom serviço ferroviário assegura-lhe o trajecto em condições de regular conforto pela pitoresca linha que vai de Espinho a Viseu, atravessando um dos rincões mais belos da pitoresca e lusitaníssima Beira.

Espinho, o ponto de partida, é já de si terra abençoada e colorida, uma das muitas praias que o Oceano, velho amigo dos Lusíadas, dócilmente oscula e afaga, excepto nas horas de sanhuda fereza, quando nas noites de inclemente inverno as fustiga. Mas quem há que não tenha a sua hora de mau humor! Sai da estação de Espinho-Praia, minúscula *gare* que defronta a da linha do Norte, um comboio também minúsculo, que, contudo, corre célere pela via única e reduzida, que sobe em inúmeros e espectaculosos tercéculos até à vetusta cidade de Viseu.

Imediatamente o comboio deixa o Oceano e começa subindo entre pinhais, que, para além de Paços Bradão, se abrem para mostrar, num largo e deslumbrante horizonte, o primeiro quadro desta incomparável exposição cenográfica, que vamos visitar em contínuas e sempre cada vez mais fascinantes surpresas, até o termo da viagem.

Entre Rio Meão e S. João de Ver, traça-se airoso

curva à direita, da qual se começa desenhando o vulto majestático e heróico do castelo da Feira, com a povoação aninhada em redor.

Vila da Feira é uma aldeia ridente e rica de minério, e o seu castelo, templo de bravura da gente lusa e maravilha arquitectónica do século XV, ainda avulta elegantemente entre ruínas venerandas de onde a vista se espraia em panoramas de deleite inconfundível.

O comboiosinho desce agora uns quatro quilómetros até Arrifana e S. João da Madeira, perto de umas minas de pirites arsénicas, de que a Inglaterra faz grande consumo.

Depois de Cucujães, a linha volta a subir e, depois duma curva apoteótica, atinge Oliveira de Azemeis, vila laboriosa e velha, rica de encantos. A seguir a Ul, o panorama desafoga-se numa magnífica e ampla curva em ferradura, que nos conduz a Pinheiro de Bemposta e Albergaria.

O comboio coleia agora rapidamente em rampas em lacetes e temerariamente fura por três vezes a montanha numa sucessão de quadros mais admiráveis pelo contraste em que alternam com os segundos de treva dos tuneis atravessados, seguidos das sinfonias de colorido e luz de toda aquela paisagem vastíssima.

Chegamos então a Sarnada, onde a nossa linha entronca com outra que vem

TURISMO

PORTUGAL

PITORESCO

Os Caminhos de Ferro Peninsulares vistos pelo antigo ministro da Fazenda Mariano de Carvalho

Caminhos de ferro. — Rêdes portuguesas e rêdes espanholas. — O pôrto de Lisboa e o pôrto de Leixões O que faz a Espanha. — A grande obra de Echegaray. A chamada cinta de ferro. — Como ela devia dar cabo do nosso comércio. — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Como soube penetrar em Espanha. — As linhas de Salamanca. — A linha de Oeste. — O projecto do Grande Central. — A guerra que nos move a Companhia do Norte de Espanha. — A Companhia Madrid-Zaragoza Alicante. Uma aliança com esta Companhia. — O plano do Sr. Mariano de Carvalho.

C

EM uma oportunidade flagrante a publicação, nestas colunas, das opiniões de alguns dos nossos mais notáveis estadistas sobre a solução do problema ferroviário português.

E porque assim o entendemos, iniciamos hoje a transcrição de algumas páginas de «Os planos financeiros do

Sr. Mariano de Carvalho», em que o assunto referente aos caminhos de ferro da Península, na parte respeitante aos interesses do nosso País, é versado com superior competência e larga visão:

«Entremos agora num assunto que poderia julgar-se difícil e escabroso, mas que admite as mais simples e claras explicações, das quais manifestamente resultará que o mais evidente, e não só menos oneroso, mas até mais lucrativo interesse público, estava plenamente de acôrdo com o pensamento fundamental do Ministro da Fazenda de Maio de 1891. Contudo, algumas explicações preliminares serão precisas para pôr a questão ao alcance de toda a gente e para todos poderem julgar com inteiro conhecimento de causa.

Primeiramente convém dizer que a questão é de muito mais largo alcance do que a primeira vista poderia parecer. Não se trata apenas duma companhia mais ou menos poderosa, mais ou menos feliz ou infeliz, mais ou menos bem ou mal administrada. É uma tese muito mais geral que se deve estudar e nela hão-de considerar-se não só os caminhos de ferro portugueses, mas também as rêdes espanholas; não só os portos portugueses mas também os do país vizinho, nossos concorrentes; não só o presente e o futuro dalguns accionistas, obrigacionistas e outros credores, mas todo o porvir comercial de Lisboa e Pôrto, todo o futuro da Nação, que pode ter certa largueza em progressos agrícolas, que não possue quasi nenhuma em desenvolvimento industrial, digam o que disserem os optimistas, e também pondo de parte o extremo pessimismo dalguns, — mas que, pela situação geográfica, pela singular magnificiência dos seus portos, pelas numerosas escalas marítimas de que dispõe, pelo seu vastíssimo império colonial e pela indole do seu povo, pode ser rica e próspera pela navegação e mais ainda pelo comércio.

Ora, até os menos versados nestes assuntos sabem que no traçado das rêdes de caminho de ferro, na sua composição, nas suas relações com as rêdes próximas, coadjuvantes ou concorrentes, na maneira como o seu tráfego é dirigido, se encaminham as grandes correntes comerciais, que por onde passam tudo fecundam e como que semeiam a riqueza.

Lisboa e o pôrto de Leixões, deveriam ter enorme

futuro se, além das instalações marítimas, dispusessem de grandes rêdes de caminho de ferro. Nada serão, nunca se apenas aproveitarem ao mínguido território português na Europa e a alguns tratos da vizinha Espanha. É o que lhes há-de acontecer, porque, enquanto passamos o tempo caluniando-nos uns aos outros, intrigando por ante-câmaras palacianas ou por corredores parlamentares para conquistar sombras de ténue poderio, — a Espanha recupera o que lhe ganhámos; faz obras enormes nos portos do Norte e em Huelva e liberta e franqueia a Escala das Canárias para nos afogar a Madeira e Cabo Verde.

Estas verdades singelas, compreendeu-as o Ministro talvez mais ilustre que a Espanha teve depois da revolução que derrubou D. Isabel II. Echegaray, tão grande como estadista como primoroso nas belas-lettras, mediu num golpe de vista toda a grandeza da luta comercial que sem demora viria a travar-se entre os portos espanhóis e os portugueses, reconheceu a superioridade de Lisboa ao sul e no extremo ocidente da península e do Pôrto mais ao norte, quando este satisfizesse as indispensáveis condições marítimas. Então concebeu e fez legislar a chamada cinta de ferro, isto é, um caminho de ferro que de Huelva, por Cáceres, Bejar, Salamanca, Zamora e Astorga, tornejando daí outra vez para o mar, até a famosa baía de Vigo, costeasse sempre a curta distância, a fronteira portuguesa e fôsse como uma espécie de enorme canal, de drenagem, que sangrando todas as correntes comerciais, as leva-se ao sul para Huelva, ao norte para Vigo, não deixando que nenhuma viesse fecundar os portos e as linhas férreas portuguesas. Ao abrigo da cinta de ferro funcionariam as linhas espanholas, dum lado para os portos do Mediterrâneo e do outro lado para o Cantábrico, em Santander e Gijón.

O abastecimento de Madrid não poderia nunca ser feito por Lisboa, atendendo à enorme extensão por Badajoz e Ciudad Real, visto que os homens de Estado portugueses tinham sobre fúteis pretextos militares concordado neste absurdo traçado duma linha internacional. Reciprocamente todo o movimento de Lisboa para a Europa central havia de ir infalivelmente, com grande dispendio de tempo e de dinheiro, alimentar a vida artificial de Madrid. Ao sul não ficava a Espanha menos bem defendida, porque a linha do sueste, ou não se ligaria à rede espanhola, ou, descendo para Paymogo, colocaria Beja e até Cuba e a Vidigueira, mais próximas do pôrto de Huelva que de Lisboa. Ao norte a linha do Douro esbarraria nos fraguados do rio, em Barca de Alva e, ainda que daí se prolongasse através de mil dificuldades, iria esbarrar na cinta de ferro em Salamanca. O mesmo sucederia á que tentasse seguir por Bragança, que também encontraria a linha de drenagem em Za-

mora, ou a da Beira Alta, que toparia ainda com ela em Salamanca. O bloqueio de Portugal era completo e todo o nosso futuro comercial ficava arriscadíssimo, senão perdido.

Os verdadeiros homens de Estado, os que não queiram governar tudo pelo seu egoísmo e mais pelo Código Civil, são raros em todos os países. Echegaray não encontrou sucessores iguais a si próprio, ou estes não compreenderam todo o grandioso alcance do seu plano. Daí resultou que os portugueses puderam romper a cinta de ferro, o bloqueio, em diversos pontos. A primeira rotura foi feita pela Companhia Real com o ramal de Cáceres e a linha da mesma denominação. Foram estas empresas ruínas para a Companhia, que perdeu nelas uns poucos de milhares de contos e aí encontrou a causa principal da sua actual situação desastrosa, mas não irremediável. Debaixo do ponto de vista português foi, porém, um serviço enorme, que poucos apreciam e ninguém agradece.

O trajecto entre Lisboa e a fronteira portuguesa, reduziu-se a metade e a distância entre Lisboa-Madrid tanto encurtou, que o porto da nossa capital se colocou sob o ponto de vista ferroviário em condições de vantajosa luta com Santander. O segundo contrato de Cáceres, que submeteu à direcção portuguesa os 429 quilómetros de Valência de Alcántara a Madrid, reduzindo ao mesmo tempo algum tanto os encargos da Companhia Real, melhorou a obra encetada pelo primeiro, e só então pudemos ter a viagem de Lisboa a Paris em 45 horas, e em 56 a Londres.

O segundo corte na cinta de ferro foi dado pelas linhas de Salamanca à fronteira portuguesa, embora a sua importância fôsse muito menor. Bem sabemos que a construção destas, por portugueses o obedeceu da parte do governo apenas a mínimas questões de interesse político, porque até aí os seus inventores quasi se lembraram só de encarecer a vantagem de trazer ao Porto o comércio da provincia de Salamanca, e da parte de quasi todos os particulares unicamente foi inspirada por idéas de interesse pessoal. Sempre temos sustentado que essas linhas, pela péssima administração da sua construção, custaram talvez o dôbro do que nelas se devia ter despendido, e que as *tripotages* enxertadas sobre as obras foram causa principal da ruína dos bancos portuenses e de muitas outras coisas. Não desconhecemos que as linhas de Salamanca, cortadas nesta cidade pela cinta férrea de Echegaray, não tinham por si só grande valia para o movimento internacional; mas seria injustiça negar a importância de Portugal comercial mergulhar mais um braço através da Espanha e desconhecer que este facto, combinado no plano geral, teria no futuro bastante alcance.

Outro golpe muito mais fundo se preparou e não se concluiu ainda, nem sabemos se virá a concluir-se, graças à crise, à geral inépcia e à consuetudinária malevolência. Foi o de tomar em mãos portuguesas a linha chamada do Oeste. A cinta de ferro de Echegaray, completa de Huelva a Cáceres e de Vigo a Astorga, estava por fazer de Cáceres a Astorga, e nesta situação a companhia Real notou que o movimento de passageiros entre a Andaluzia e a Galiza, que anteriormente se fizera por Portugal, seguia depois de preferência o trajecto pelas linhas do Norte de Espanha e das Astúrias, desde que a Companhia do Norte se apoderara delas.

Esse facto simples demonstrava quanto era perigosa para Portugal a concepção de Echegaray e então resolveu a Companhia Portuguesa lançar mão da linha do Oeste, Cáceres a Astorga, que deixava nas suas mãos um trôço de 350 quilómetro da cinta de ferro, assim

completamente inutilizada, ao passo que devia aumentar o movimento na linha Cáceres a Madrid e a Lisboa. Concluída a linha do Oeste, o movimento entre a Andaluzia e a Galiza seguiria esta, de preferência à viagem mais extensa e mais cara pelas linhas do Norte de Espanha.

Esta aquisição, que custou cara à Companhia Real, era outro enorme serviço ao País, e que por isso mesmo também poucos compreenderam e ninguém agradeceu. Além de tudo mais aumentava a valia das linhas de Salamanca, a qual todavia só seria na verdade importante quando se conseguisse ligar esta às linhas de Tarragona-Barcelona, determinando assim o trajecto mais curto através a península, entre o Mediterrâneo e o Oceano. A satisfazer esta última necessidade e a encurtar as viagens de Lisboa a Paris, tornando-as independentes do Norte de Espanha, respondia à concepção do Grande Central, que infelizmente não vingou por causa da crise portuguesa. Se este projecto tivesse tido o êxito que merecia, Portugal teria definitivamente inutilizado o plano de Echegaray; nas nossas mãos estariam as ligações mais curtas do Mediterrâneo com o Oceano e, graças à linha da Beira Baixa, à do Oeste e do Grande Central, a viagem de Lisboa a Paris far-se-ia em 36 horas, mais ou menos.

Aqui no Tejo, com os seus armazéns francos e o seu porto sem rival, seria o cais da Europa, e o Porto e Leixões participariam da prosperidade comum.

Mais outras explicações complementares são precisas. Além de algumas rédes de importância mais secundária, há em Espanha duas principais, que são as do Norte e de Madrid-Zaragoza-Alicante. A do Norte, inteligentemente dirigida e contando com o apoio de um grupo catalão e outro francês, importantes, é a nossa inimiga natural, porque nos disputa todo o tráfego de Madrid e de uma extensa região central espanhola para o Oceano Atlântico, pleiteando-se a preferência entre os portos do Cantábrico e o de Lisboa. Com essa teve a Companhia Real lutas prolongadas, cortadas de tréguas mais ou menos sinceras. Essas lutas acentuaram-se por meio de uma propaganda feroz e cara, na imprensa francesa quando apareceu a idéa do Grande Central e, se abalaram fortemente o crédito da Companhia Real, deixaram muito mal ferido o da sua rival espanhola. No momento em que se formou o gabinete de 1891, a Companhia Real, não auxiliada e até gravissimamente prejudicada pelo governo português, teve de compor-se mais uma vez com a do Norte, mas o facto era que nem uma nem outra estavam em situação de cumprir os ajustes feitos, como até hoje não têm estado. Por isso, o plano do Sr. Mariano de Carvalho, fez-se rapidamente e consistiu em tratar por forma com o Norte de Espanha até se demonstrar a impossibilidade de qualquer acôrdo e depois procurar aliança eficaz com Madrid-Zaragoza-Alicante.

Esta última rede, patrocinada pelos Rothschildes, e só isto diz muito, sai de Madrid, vem até Badajóz, liga-se para Cáceres, e dispõe das melhores saídas para os portos do Mediterrâneo, mas não as tem boas para o Atlântico. Esta é a aliada natural da rede portuguesa, porque a sua aspiração é obter boas comunicações para o Oceano, o que só pode alcançar por Portugal, porque do lado de Espanha é bloqueada quasi completamente pela Companhia do Norte. Os seus interesses de ter saídas para o Atlântico, coincidem com os nossos de darmos a máxima importância aos portos portugueses, enquanto os do Norte são exactamente contrários. Ora as melhores ligações que Madrid-Zaragoza-Alicante podem obter para este lado são pela linha de Cáceres e ainda pelas do Sueste, pertencentes ao Estado. De acôrdo com

ela se poderiam ligar pelo caminho mais curto o Porto e Barcelona e, portanto, dar emfim importância internacional à nossa linha do Douro e a de Barca de Alva a Salamanca.

O facto é que, obtido o necessário desengano com o norte de Espanha, o Sr. Mariano de Carvalho conseguiu pelas suas relações em Paris o quasi milagre de mandar um emissário a Lisboa, a mais potente e mais orgulhosa casa bancária da Europa, que desde 1853-1856 interrompera as suas relações com Portugal, por causa de uma desconsideração que recebeu do nosso governo. Aqui esteve o seu agente, o nome dele andou mencionado nos jornais, mas não constou nunca ao certo o que viera fazer.

O plano do Sr. Mariano de Carvalho era reunir nas mãos de uma só companhia luso-espanhola, mas intimamente ligada com Madrid-Zaragoza-Alicante, as linhas de Cáceres, do Oeste e de Salamanca, completando a ligação de Salamanca para Barcelona e abandonando ao Norte de Espanha, se fôsse preciso, o Grande Central, que tinha menos importância actual. Por este modo o futuro comercial do Reino ficava seguro, salvar-se iam os bancos do Porto e a Companhia Real ficaria muito aliviada de encargos, aproveitando-se, enfim, os enormes sacrifícios que tem feito e foram a causa primordial da sua desastrosa situação.

O que é deveras para lastimar é que todas estas concepções abortem—ou estejam em risco de abortar—graças à desatenção e à ignávia dos governos portugueses, sacrificando-se por medo de absurdas opiniões públicas o futuro comercial do Reino e perdendo-se todos os enormes dispêndios feitos pela Companhia Real e pelo Estado em Salamanca. E' a ordem das coisas nesta abençoada terra!... Há loucos que nestas bagatelas pensam e parece-nos bem feito que toda a gente se ria deles

Anunciai na "Revista Portuguesa de Comunicações"

Transformações
de roupa ou
confecção dum

Bordados

BOM ENXOVAL

Monogramas

Só no
COLSON
Rua Ivens, 17

«O Popular»

Continuando as honrosas tradições de *A República Social*, vem-se publicando em Lisboa, com este título, um valioso jornal, que tem como director o nosso velho amigo e distinto jornalista Sr. Alfredo Franco.

Jornal de factura moderna, *O Popular* defende com brilho as aspirações das massas proletárias.

Desejamos-lhe larga e próspera vida.



Parque Eduardo VII — Estufa fria

«Moçambique Documentário Trimestral»

Recebemos o 3.º número desta importante publicação, referente a Julho, Agosto e Setembro, que os serviços de estatística da colónia de Moçambique editam sob a proficiente direcção dos srs. capitão António S. Figueiredo e tenente Carvalho Montês.

Do seu sumário consta: «O braço de Moçambique e o armorial das colónias portuguesas», por João Soares Zilhão, «Canções dyongas (Magude)», por Maria Henriqueta Calçada Bastos e C. Montes, «Amina», por Manuel de Avelar George, «Arte gentílica em Moçambique», por Nunes de Oliveira, «Dos inimigos do gafanhoto vermelho», por J. Gardé Alfaro Cardoso, «A cidade da Beira», por Branca Possolo de Faria etc.

Como os anteriores, o seu aspecto gráfico demonstra bom gosto e honra as oficinas da Imprensa Nacional de Moçambique.

The **PENNZOIL** Comp.

Société Anonyme de Cycles **PEUGEOT**

Lubrifique o seu
carro com o
famoso óleo

PENNZOIL

TELE { gramas «Vintreras»
fone 2 3935

A. CONTREIRAS, L.^{DA}
AGENTES GERAIS

R. Eugenio dos Santos, 112
LISBOA

O actual momento do
football lisboeta

o que nos disse Afonso de Macedo

ilustre vice-presidente do
Sporting Club de Portugal



Afonso de Macedo

A «Revista Portuguesa de Comunicações» recomeça a publicação da pagina de Desportos e Educação-Física e, fá-lo, considerando que a prática desportiva é indispensável ao revigoramento da Raça, entendendo, assim, que em suas colunas cabe bem a sua divulgação.

Urge, de facto, propangadear a necessidade da mocidade portuguesa fazer Desporto—cada vez mais Desporto—isto—bem entendido—tendo em vista que êste deve assentar numa base de educação física, imposta desde os mais verdes anos.

O football, o desporto mais praticado e de maior popularidade entre nós, é a modalidade hoje focada.

Prestes a concluir-se o campeonato regional de maior e mais divulgada importância, e a poucos dias do início do novel torneio das «Ligas», que a todo o país interessa, parece-nos oportuno arquivar nestas colunas a opinião autorizada de um dos nossos categorizados dirigentes, acerca do actual momento do football lisboeta.

Afonso Macedo, vice-presidente de um dos mais importantes clubs nacionais—o Sporting Club de Portugal—amigo certo, de largos anos, dos que só conhecem a estrada direita, nesta jornada por vezes torcicolada da vida, foi a individualidade requerida para nos prestrar o seu depoimento sobre as condições em que vive, hoje, o desporto favorito do público, dizendo das deficiências que se lhe antolham e dos progressos que entende senão realizados, pelo menos possíveis.

Afonso de Macedo, cujo nome apareceu êste ano, pela primeira vez, como dirigente desportivo, não é, a despeito disso, uma figura nova do Desporto.

Distraída a sua atenção, durante anos, para outros ramos de actividade social—eleito, que foi, primeiro, representante da cidade e, depois mandatário da Nação, e tendo afirmado brilhantemente, em qualquer das posições que enumeramos, inteligência criadora e espirito reflectido, fecundo, dinamizante, Afonso de Macedo jámais deixou de seguir com atenção profunda a marcha do Desporto nacional, algumas vezes se deslocando ao estrangeiro para acompanhar e acarinhar os «teams» que, além fronteiras, representaram em pugnas de vulto internacional a nossa Pátria.

E, porque assim é, a sua passagem pelas cadeiras directivas do Sporting deve resultar altamente proveitosa para o club dos «leões», sem deixar de servir, simultaneamente, ao Desporto lisboeta, em que o grupo do Campo Grande ocupa lugar de indiscutível realce.

—Sou adepto do Desporto há bastantes anos, e leão desde que a minha atenção foi carrilada para a sua prática—começa por nos dizer o nosso entrevistado.

«Pertence há largo tempo, ao número, felizmente já considerável, dos que consideram a prática desportiva factor indispensável do revigoramento de uma raça depauperada, que se torna mister tornar fisicamente forte e moralmente sã.

«Durante anos, sem qualquer responsabilidade de *comando*? segui atentamente a marcha do Desporto entre nós, verificando interessado os seus progressos, anotando jubilosamente o crescente ambiente de simpatia à sua volta desenvolvido.

«A amabilidade de muitos dos meus consócios do Sporting, agremiação que—repito—conceitou, sempre, as minhas mais vincadas simpatias, arrancou-me desta cómoda situação de observador para a de dirigente...

—Como encara, na posição directiva que actualmente ocupa—atalhamos—o desenrolar dos acontecimentos footballísticos da capital?

—Eu lhe digo. O football lisboeta, que o mesmo que quasi é dizer o football nacional, tem, quanto a mim, progredido sensivelmente nos últimos anos.

«Pode lamentar-se, hoje, a falta de valores individuais, de jogadores de estirpe inegalada, de elementos de vincada personalidade, que outrora brilharam no firmamento do «shoot» nacional como astros de primeira grandeza...

«Está certo. Mas não menos certo é que pelo que toca a técnica de conjunto, à verdadeira prática do «association», caminhámos alguma coisa em frente—jogamos, hoje, indiscutivelmente um pouco mais!

—Como explica essa melhoria técnica?

—Ao regimem em que actualmente vivem os jogadores dos nossos principais clubs que—não sendo, deixe-me dizer-lhe, aquêlê que de uma maneira absoluta reputo mais perfeito—lhes permite, no entanto, a realização de uma mais cuidada preparação física e um treino intensivo, coisas que há tempos eram letra morta...

«Um outro aspecto, que, em minha opinião muito ainda pode contribuir para elevar o nível do nosso football, é a importação de treinadores estrangeiros, capazes, sabedores, a ensinarem teórica e exemplificadamente.

«Haja em vista o húngaro Possak, actualmente no Sporting, e cujos ensinamentos vêm aproveitando dia a dia ao «team», isto sem falar na colaboração valiosa que a sua actuação como jogador empresta ao ataque leonino.

«E' claro que outras circunstâncias podem ainda, em minha opinião, facilitar a melhoria técnica, de que lhe falo...

—Por exemplo?...

—Entre outras, a repressão do jogo demasiadamente duro, confundida a dureza com a vioiencia, que bastas vezes se pratica nos nossos campos.

Quando o jogador actuar sem a preocupação de defender as canelas das investidas *mais ou menos carinhosas* dos adversários, imbuindo se, por completo, do pensamento de jogar só com a bola e pela bola, os seus movimentos coordenar-se-ão melhor, podendo adquirir ritmo que não andará longe da perfeição...

Para lesionar já basta a dureza do piso dos nossos rectangulos do foot-ball, a requererem, de ha muito, modificação profunda...

—Qual, em seu critério, a maneira de modificar o es-

pirito pouco desportivo de que bastas vezes dão provas os aficionados *da bola*, pondo-se termo aos repetidos incidentes de que são teatro os nossos «groonds»?

—Eu lhe digo. A educação desportiva do publico tem de ser feita mediante o apêlo constante dos clubs aos seus associados e simpatizantes, no sentido de êstes não confundirem o entusiasmo natural e o incitamento necessário aos seus jogadores, com o insulto ou apupo aos adversários, insuflando-lhes o critério de que perder ou ganhar são fenomenos naturais em desporto e de que se a vitória dá a glória, a derrota não trás a deshonra...

«Neste aspecto alguma coisa se tem feito dentro do Sporting e se continuará persistentemente realizando,

«A' Imprensa tambem cabe quinhão importante nessa *evangelização*, em função de se criar entre nós um ambiente desportivo algo diferente do actual.

«Quando isto se fizer a valer estou certo de que acabará, de vez, as desordens nos campos de foot-ball.

Dando agora novo rumo à entrevista, preguntamos a Afonso de Macedo o que pensa do ingresso de jogadores estrangeiros nos nossos «teams».

—Da inclusão nas «équipes» portuguesas de jogadores estrangeiros de boa classe — responde prontamente o nosso interlocutor — com os consequentes ensinamentos que de tal facto derivam para os «players» nacionais, só beneficios redundam para o football português.

«Assim o compreendem espanhois e franceses, cujos melhores agrupamentos estão *salpicados* de elementos dos imperios centrais.

«... E parece-me que se não pode dizer que a classe do foot-ball destes países seja inferior à nossa...

«Por tal motivo causa-me verdadeira estranheza a maneira pouco acolhedora como foram recebidos pelo público — por certo público é claro — os brasileiros que neste momento reforçam o Sporting.

«Não só porque são bons jogadores, mais ainda porque são filhos de um país amigo, uma patria irmã, onde os portugueses que ali se deslocam em qualquer manifestação de actividade social ou artística — haja em vista o teatro — são sempre carinhosamente recebidos.»

Porque o espaço de que dispunhamos já há muito ia galgado, forçados fomos a pôr termo à interessante palestra que com Afonso de Macedo vínhamos entreteendo e em que mais uma vez tivemos ensejo de reconhecer a justeza do seu raciocínio, moderno, desempoeirado, aliado a uma inteligência lúcida, disciplinada.

Antes, porém, de fechar-mos esta despretenciosa entrevista, Afonso Macedo disse-nos, ainda, da necessidade de os clubs lisboetas estreitarem as suas relações, criando um maior ambiente de cordialidade no meio desportivo da Capital, e afirmou-nos a sua vontade de contribuir, no que em suas forças caiba, dentro da Direcção do seu querido club — o Sporting — para a realização de obra que ainda mais o prestigie, prestando homenagem às altas qualidades de inteligência e de acção do seu ilustre presidente, sr. dr. Oliveira Duarte e ao valor e dedicação de todos os seus outros componentes.

JOÃO BRAZ

«Revista Portuguesa de Seguros»

Entrou no 2.º ano da sua publicação esta categorizada Revista, que o nosso querido e distinto amigo, Luís Costa Santos, vem dirigindo com bem firmada competência.

Comemorando essa data, foi publicado um número especial de 56 páginas, onde são superiormente versados alguns problemas da maior actualidade, tendo-se realizado no «Garret» um banquete onde se reuniram os mais dedicados cooperadores de Costa Santos.

«Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique»

Está publicado o n.º 27, referente a Julho, Agosto e Setembro, dêste valioso Boletim, que insere interessantes trabalhos, firmados por nomes de coloniais de valor.

Carreiras aéreas entre Lisboa e Londres

No dia 13 do corrente foi assinado na Administração Geral dos Correios e Telegrafos um contrato entre o Governo e a «Crilly Airways», referente ao estabelecimento de linhas aéreas entre Portugal e Londres, com passagem por Madrid e França.

O início desta carreira está marcado para o dia 10 de Janeiro.



Horácio Silveira Cabral Pitta

Chefe de Publicidade

atenção!

69, R. da Vitória, 71
(Junto à Rua do Ouro)

J. Gomes da Silva, Lda.

Telefone 2 1274
LISBOA



MAYBACH

Motores Diesel para Automotoras

ÚNICO REPRESENTANTE PARA
PORTUGAL E COLÓNIAS

CARLOS CUDELL GOETZ

PRAÇA DA ALEGRIA, 65
LISBOA

TELEFONE: 2 3831 — TELEGRAMA: Cardeletz

Restaurante — Gare do Entroncamento

Proprietário:
FRANCISCO MERA

Magnífico serviço a todos os comboios — Almoço portátil completo — Dejeuner portatif complet

ENTRONCAMENTO — PORTUGAL

Dr. Aurélio Gelo Portela

CLINICO GERAL — SIFILIS

Praça Luis de Camões, 6, 1.º E.
Telefone. 2 0168

LISBOA



EM LISBOA E PARA TODO O PAIZ
AUTO CAMIONS FECHADOS
DE GRANDE CAPACIDADE
TARIFA ESPECIAL no percurso LISBOA-PORTO
Embalagens-Expedições para o estrangeiro
Arrecadação de Mobílias
Orçamentos gratis
EMPRESA DE TRANSPORTES **GALAMAS**
RUA DA VICTORIA-10 TEL 2 5355

Parteira e Enfermeira
DIPLOMADA

Olivia dos Santos Alpendre

TEL. 27468
R. da Prata, 185, 3.º-D

RESERVADO

Carimbo Modelo

Gravura em todos os géneros

Carimbos de Borracha, Metal e Madeira, Sinetes para lacre e roupa,

Chapas em metal e ferro esmaltado

Selos em branco, Monogramas e braços

Gravura em Prata e Ouro, Medalhas e emblema para sport

Reparações em Carimbos Mecânicos

Preços sem competência

Rua da Prata, 73

LISBOA





**Feliz
e sem dôres
graças á**

Cafiaspirina



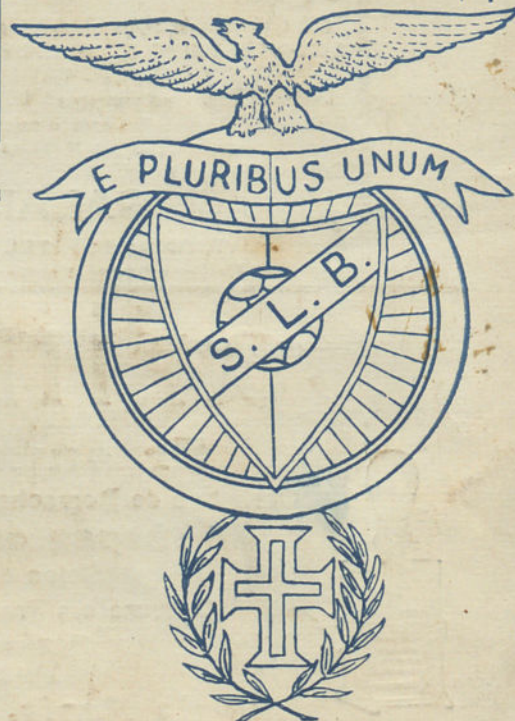
HOTEL SUL AMERICANO

Rua 1.º Dezembro n.º 73

L I S B O A

Um hospede ilustre S. A.

FABRICA DAS BANDEIRAS
A. Cardoso
LISBOA
R. dos Corraeiras, 149 e 151
Residencia R. dos Douradores, 202. 190.



1932 Grande Exposição Industrial Portuguesa 1933

BANDEIRAS



PREMIADO NA
EXPOSIÇÃO DO RIO DE
JANEIRO DE 1908

RESIDENCIA-Rua dos Douradores, 202. 1.º D.º

Stand n.º 377

Expositor N.º 934

Stand n.º 377



-2 JAN 1974

