

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro

5, Rua da Horta Sêca, 7

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158

BELLO & BRAVO

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, co-
breado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com tôdas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Ma-
nufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio **ITL**, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por
combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas
Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis
Máquinas frigoríficas
Máquinas ferramentais

Máquinas para lavar roupa e instalações completas
de lavandarias
Máquinas de rectificar e afiar
Máquinas de atarrachar
Máquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Máquinas para trabalhar madeira
Máquinas para fabrico de parafusos
Máquinas para todas as industrias
Material eléctrico de qualquer espécie
Materia fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Niquel
Pedras de esmeril
Pegamóides
Pontes e outras construções metálicas
Rails de aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecânicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metálicas
Tubos de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias férreas portáteis, wagonetes, etc.
Vagões de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegráfico: BEBRA—LISBOA

Telefone: 25141



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 2 2943

LISBOA

Director — **Joaquim Busto Romero**
Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado ser-
viço de mesa. Menús especiais.

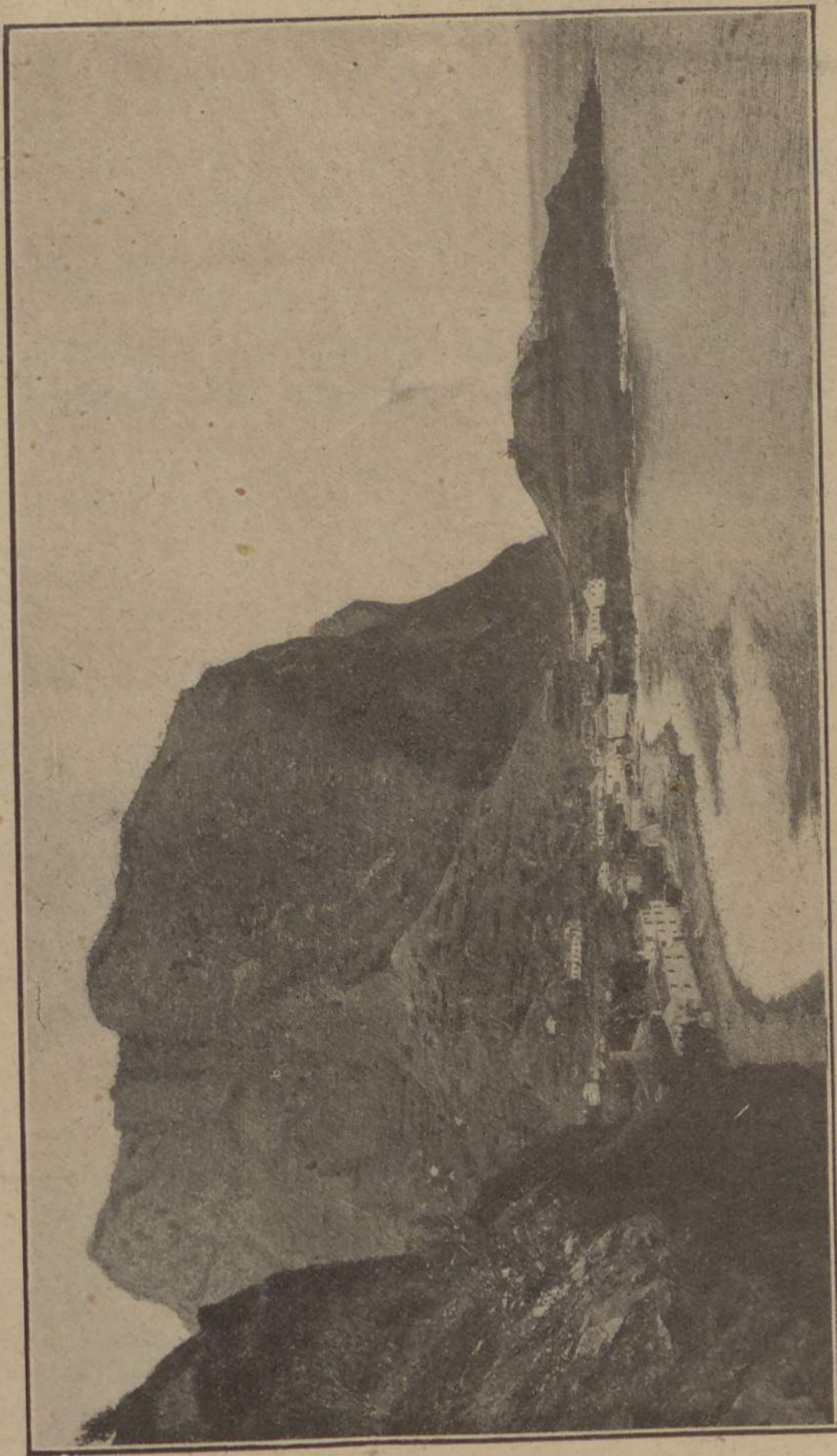
Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France



ILHA DA MADEIRA — Povoação do Norte da Ilha

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège
1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid.
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

ILHA DA MADEIRA — Povoação do Norte da Ilha.
— Portugal-Brasil, por CARLOS D'ORNELLAS. —
O Caminho de Ferro de Benguela em 1934, pelo Eng.^o
J. FERNANDO DE SOUSA. — Caminhos de
Ferro. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS.
— Apontamentos para a História dos Caminhos de
Ferro em Portugal, pelo Eng.^o Civil JOSÉ DE SOUSA
GOMES. — Linhas estrangeiras. — A ligação das po-
voações agrícolas ao caminho de ferro, pelo Eng.^o MA-
NUEL DE MELLO SAMPAIO. — Crónica Interna-
cional, por PLÍNIO BANHOS. — Publicações recebi-
das. — Ainda e sempre o caso dos Caminhos de Ferro
do Norte de Portugal. — Ha quarenta anos. — A escola
primária ao Serviço da Nação. — Parte Oficial. — Te-
nente-Coronel Almeida Lima. — Extensão ferroviária
— do Brasil em 1934. — Aviação. — Humorismo. —

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE JULHO

NÚMERO 1141

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑHA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números aîrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

PORTUGAL-BRASIL

Por CARLOS D'ORNELLAS

O circuito de Gávea onde foi disputado o «Grande Prémio do Rio de Janeiro, ao qual concorreram os «azes» internacionais do volante, tem dado bastante que falar em virtude da série de actos miseráveis de «sabotage» praticados por mãos criminosas e de que foram vítimas somente os automobilistas portugueses.

Confessamos, em abono da verdade, que a responsabilidade de tamanho barbarismo só deve ser attribuída aos organizadores do circuito, que previamente deviam ter previsto qualquer acto de «sabotage», que nestes casos sempre se espera.

É deveras curioso notar a série de afirmações que, na imprensa acabam de fazer os nossos corredores, regressados há pouco do Brasil.

Por exemplo, nas vésperas da corrida, no carro de Almeida Araujo, foram introduzidos 5 litrinhos de água no depósito da gasolina; no carro de Manuel Nunes dos Santos tiraram os parafusos da «calassa» que resultaram fazer saltar uma das velas, durante a corrida; Henrique Lehrfeld, que foi o mais infeliz, no que diz respeito a actos de «sabotage», durante um dia e uma noite procedeu à montagem do seu Bugatti, deixando tudo parado para a prova que tinha início no dia seguinte. Depois de uma revisão minuciosa ao motor e de concluir os últimos preparativos pretenderam os seus ajudantes dar à manivela, logo se notando que o carro não pegava e concluiu-se então que estava sabotado. A pane não era assim coisa de grande importância, simplesmente, se verificou que se resumia num simples corte de fios de ligação às velas e estas por sua vez tinham as porcelanas desapertadas.

Ora este trabalho foi feito por mãos de mestre e apesar de não ter importância de maior, era quanto bastava para que numa corrida daquela categoria, que pode bem chamar-se uma corrida de morte, succedesse um desastre de gravidade e um desgosto profundo para todos os que teem sentimentos e não pertencem à seita dessa corja de bandidos, capazes de tudo.

Digamos com sinceridade que o circuito da Gávea era perigoso, e parece impossível que se faça uma prova daquelas em estradas verdadeiramente acidentadas, com grandes altitudes e com precipícios formidáveis sobre a baía, a ponto de ser considerado: o cemitério dos automobilistas.

Succederam-se desastres importantes, mas Lehrfeld fez, segundo afirmam, as 25 voltas da praxe mas, garantiu que nunca mais lá volta.

Ora, depois desta demonstração de amizade para com os portugueses que tão gentilmente acorreram a dar o seu concurso ao circuito internacional organizado pelo Brasil, arrumemos a casa e confessemos-nos arrependidos, por lá ter ido, isto para ficarmos por aqui.

O CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

EM 1934

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

É sempre com interesse que lemos os relatórios da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, empreendimento de importância capital para as comunicações do interior da África equatorial com o Atlântico.

Suscitou-o uma rasgada iniciativa que o Governo português acolheu favoravelmente. Levou-o a cabo a acção tenaz e perseverante de Williams, cujo nome ficou ligado à realização de tão notável obra.

Infelizmente as contrariedades suscitadas pela grande guerra e pela formidável crise económica subsequente, ainda não debelada, não deixaram tirar da construção de tão importante linha de penetração todos os resultados que era lícito esperar, como se vê pelas vicissitudes do tráfego.

Vamos analisar o relatório de 1934, para mostrar as repercussões que a crise geral económica tem na exploração do Caminho de Ferro de Benguela. Ainda não há muito que o sr. dr. Armindo Monteiro, no seu notável relatório do Orçamento das Colónias, frisou minudamente as manifestações dessa crise na diminuição da exportação dos géneros coloniais e na depressão dos seus preços. Indicações concordantes são as do relatório que vamos analisar e que mostram não estar ainda encerrado o período das dificuldades.

Note-se que se trata de uma linha de 1.347 quilómetros, com 6 anos apenas de exploração completa, pois a sua extensão, que foi crescendo desde 1908, só em 1924, subiu de 519 a 618 quilómetros, em 1929, de 983 a 1421, e que 1930 foi o primeiro ano de exploração completa com 1347 quilómetros.

O crescimento das receitas do tráfego acentuou-se a partir de 1923, como se vê pelos seguintes números:

1922.	6.918 contos	519 quilómetros
1923.	13.115 "	519 "
1929.	44.192 "	1.321 "
1934.	24.301 "	1.347 "

Foi em 1929 que atingiram o máximo. Nos anos subsequentes houve consideráveis oscilações, mas a tendência geral foi para a diminuição.

1929	44.192 contos
1930	28.937 "
1931	27.027 "

1932	36.361 contos
1933	26.174 "
1934	24.801 "

Deve-se notar que cessaram os transportes determinados pela construção da linha, que muito contribuíram para o aumento das receitas até 1929.

O esforço exercido para a compressão das despesas fê-las descer de 24.702 contos em 1931, ano em que atingiram o máximo, a 21.229 contos em 1934.

O rendimento líquido, que chegou a ser de 21.167 contos em 1929, desceu bruscamente, com várias oscilações, até 2.523 em 1933, elevando-se a 3.572 contos em 1934.

O coeficiente da exploração, que descera até 0,521 em 1929, subiu a 0,831 em 1930, e sofreu, depois ligeiras oscilações, que o elevaram a 0,901 em 1933.

O movimento de passageiros acusa essas vicissitudes do tráfego, influenciado em boa parte pelo período de construção e depois pela crise.

Assim depois de subir rapidamente de 63.333 passageiros em 1913 a 213.283 em 1923, começou a descer por modo sensível de 1.257.984 em 1930 a 157.802 em 1934.

A receita, graças ao aumento do percurso, manteve-se elevada. Subiu de 923 contos em 1922 a 1816 e 3106 em 1926, oscilou até atingir o máximo de 3.747 em 1932 e desceu a 2.227 em 1934.

Quanto ao número por classes, foi na 1.ª classe que se acentuou a depressão. De 8.595 passageiros em 1916 subiu-se ao máximo de 36.229 em 1929, para cair em 10.804 em 1927 e continuar descendo até 2.650 apenas em 1934.

Na 2.ª classe o aumento deu-se sempre com ligeiras oscilações, subindo gradualmente de 18.213 em 1915 a 47.953 em 1932 e desceu bruscamente a 19.709 em 1934.

O movimento de indígenas, que constituem uma classe especial, ressentiu-se igualmente do período da construção, atingiu o máximo de 208.408 em 1930 e caiu rapidamente até 104.251 em 1934.

Deve-se notar que nesse ano figura pela primeira vez a 3.ª classe, que foi aproveitada por 31.192 passageiros.

O relatório não publica estatística das mercadorias que abranja em todos os anos decorridos desde o início da exploração, com faz para os passageiros.

No mapa estatístico de 1934 figuram as mercadorias com 2.510 toneladas de g. v. e 170.359 p. v.

As receitas da g. v. e p. v. foram respectivamente 955 e 19.873 contos.

Em 1931 as tonelagens e receitas foram 2.540^t e 926 contos g. v. e 177.260^t e 21.276 contos na p. v. Transportaram-se, além disso, 77.068^t de transportes de serviço em 1931 e 74.099 em 1934, às quais se atribue a receita respectiva de 334 e 276 contos por tarifa estatística.

Segue o mapa das receitas de 1934:

Mapa das Receitas de Africa no ano de 1934

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINÁRIAS		TOTAIS
	Quantidade.	Importâncias	
Passageiros			
1. ^a classe.....	2.650	615.225*63	
2. ^a classe.....	19.709	774.654*93	
3. ^a classe.....	51.192	179.847*92	
Indígenas.....	104.251	521.998*79	
Suplementares.....	2.496	157.795*01	2.227.522*28
Grande velocidade			
Bagagens..... Quilos	484.902	467.692*64	
Mercadorias..... »	2.025.896	564.867*72	
Carruagens e gado.....	5.160	78.121*20	
Diversos.....	—	44.252*59	954.951*15
Pequena velocidade			
Mercadorias..... Quilos	170.359.885	12.767.210*56	
Carruagens e gado.....	105	78.525*02	
Transportes de serviço..... Quilos	74.099.309	275.955*51	
Minério..... »	24.460.513	6.200.194*54	
Diversos.....	—	551.078*93	19.872.940*56
Receitas fóra do Tráfego			
Aluguer de material cir. e portagem		16.000*67	
Ponte-cais.....		409.228*37	
Água.....		48.086*15	
Telegramas.....	5.077	155.507*10	
Armazenagens.....		17.041*51	
Receitas hospitalares.....		25.998*66	
Bilhetes de gare.....		7.659*20	
Venda de material fixo.....		5.959*25	
Diversos.....		1.060.421*64	1.754.702*35
			24.801.099*54

Nas receitas fora do tráfego, que somaram 1.746 contos avulta a de ponte-caes, 409, a de telegramas 155 e a de diversos, 1.060.

A venda de água rendeu apenas 48 contos.

A conta de estabelecimento sofreu alterações para mais (£7.046) e para menos (£ 852), ficando pois em £ 12.526.620 ou 1.377.928 contos.

Aos lucros de 24.824 contos da c/ de Ganhos e Perdas correspondem as despesas de exploração e administração de Africa, Lisboa e Londres, por quantia igual.

Como anexo ao relatório é publicado o Decreto 25.027 de 9 de fevereiro último, que perfilhou um plano de colonização da iniciativa da Companhia, a que propôz uma experiência nas bases que indicou e em terrenos da zona de influência da sua linha.

Os lotes serão pelo menos de 400 hectares, divididos em talhões mínimos de 200, por forma que em cada talhão se possam aplicar 60 hectares a culturas e o resto a pastagens e explorações florestais. Os talhões serão provisoriamente concedidos por 11 anos a colonos europeus indicados pela Companhia.

Feita a concessão, a Companhia desbrava o terreno, prepara uma horta e semeia uma seara, constrói uma habitação provisória e dota cada talhão com os semoventes, alfaías e ferramentas necessários, de que o colono será fiel depositário.

Os colonos e famílias deverão chegar quando a colheita estiver pendente.

Os transportes gratuitos: marítimo e terrestre, são, respectivamente, dados pelo Estado e pela Companhia.

A Companhia assegura diversas vantagens aos colonos, como assistência técnica e médica, materiais de construção para a habitação definitiva, transportes de mercadorias em condições especiais, compra das searas em termos especificados. Uma percentagem crescente dos produtos, até 10 por cento, pertence à Companhia.

Abre-se uma conta corrente por 11 anos com o colono, na qual se lançam a crédito as percentagens dos produtos. No fim de 11 anos a Companhia considera-se embolsada das despesas feitas, ainda que haja saldo devedor na conta; é feita ao colono a concessão definitivo do talhão.

O decreto especifica as obrigações do colono e prevê os caus e regras de cadencidade da concessão, que durante o período provisório ficam isentos de tôdas as contribuições directas, gerais ou municipais.

É digna de louvor esta inteligente e patriótica iniciativa da Companhia, que tende a valorizar terrenos, a fixar populações europeias na colónia e desenvolver o tráfego do caminho.

É de esperar que se lhe dê activo e perseverante seguimento.



CAMINHOS DE FERRO

Com o novo horário agora em vigor os combóios rápidos e Sud-Express na linha da Beira Alta passarão a ter paragem na Abrunhosa, para servirem a excelente Casa de Repouso ali existente, há pouco inaugurada e que é modelar, e digna de ser visitada.

Os passageiros partidos de Lisboa no rápido da manhã às 8,40 chegam à Abrunhosa em carruagem directa, às 14,41; partindo no Sud-Express às 14,10 chegam ali às 19,04, tendo apenas que prevenir o revisor da Beira Alta que ali desejam descer.

Querendo partir à tarde podem tomar o rápido às 18,06 chegando à Abrunhosa à 1,08, ou o combóio que parte às 17 de Lisboa e chega à Abrunhosa às 23,38.

Do Porto podem partir no rápido às 8,25 ou no correio às 8,55 chegando à Abrunhosa às 14,41; à tarde podem partir no rápido das 18,10 chegando à Abrunhosa às 23,38.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

MANOBRAS NAVAIS

CASO curioso o que se está passando em tôdas as nações onde lhes deu a febre das manobras navais.

Fazendo um balanço geral, andam em manobras perto de mil barcos de guerra que com seis mil aviões de combate ocupam o vasto oceano fazendo evoluções e simulando combates.

No Oceano Pacífico as manobras da frota norte-americana são as maiores que ali se tem realizado. Dela fazem parte 500 aviões de guerra e perto de 200 navios que ocupam a quarta parte do Oceano Pacífico, o mais vasto que a America conhece em tempo de paz.

Navios porta-aviões armados, aviões gigantes apetrechados com canhões e metralhadoras pesadas, lança-bombas, gazes e tôda a série de engenhos de morte não falta hoje a tôdas as nações que estão convenientemente armadas e equipadas.

Vão principiar as manobras da grande e poderosa frota japonesa que tem um efectivo superior a mil barcos de guerra e alguns milhares de aviões prontos a destruir uma cidade, por mais importante e maior que seja, com a maior das facilidades.

Espanha mandou uma missão militar para os Estados Unidos afim de esta adquirir algumas dezenas ou centenas de aviões.

Contudo, não se assustem que ninguem se prepara para a guerra!...

VINTE E CINCO ANOS DORMINDO?

NÃO queremos duvidar, mas sabemos que a Agência Escova está permanentemente aberta e pronta para preparar os melhores disparates que dar se pode.

Porém, agora não queremos duvidar da veracidade da noticia que transcrevemos de certo jornal, o que outros periódicos, também fizeram, e damo-la sem qualquer alteração.

«Em 1910 um rapaz de Johanesburgo (Africa do Sul) morreu em consequência dum acidente de caça. Quando a sua noiva, de 21 anos de idade, soube da trágica noticia, desmaiou. Uma semana passou, e a rapariga não saía do seu torpôr. Os mais reputados médicos da África do Sul cuidaram á sua cabeceira mas não conseguiram chamá-la a si própria. Durante anos ficou num sanatório, depois imobilisou-se completamente, e só em Janeiro do corrente ano, após um sono de 25 anos, acordou sem se saber porquê. A resuscitada (?) pensa ainda que está em 1910; não sabe nada da guerra, nem dos progressos da aviação e do automóvel. Os médicos rodeiam-na

de mil cuidados, pensando que uma nova sensação violenta lhe poderia ser fatal. Mas, como, explicar-lhe, se ela pedir um espelho e verificar que tem os cabelos brancos, ela que julga ter ainda vinte anos?»

VIAJAR SEM PAGAR

PARECE que é velho hábito os chineses viajarem nos omnibus do serviço público na cidade de Cantão, sem pagar a importância respectiva, motivo porque as autoridades da referida cidade decidiram acabar com tal abuso e combinaram a maneira mais rápida de iniciar a batida aos «borlistas».

Uma força de policia militarizada invadiu os omnibus e todos os que não haviam pago bilhete eram presos e conduzidos para determinada prisão com o rótulo de viajar clandestinamente.

Agora o caso interessante desta questão está no julgamento sumário dos reus a quem são applicadas penas curiosas.

Durante uma rusga foram presas, apróximadamente umas quinhentas pessoas que foram levadas sob prisão a 32 quilómetros de Cantão e que sendo ali abandonados, depois, viram-se na necessidade de regressar a pé.

CHOQUES DE AVIÕES

UM periódico dizia há dias que da falta de pericia dos aviadores é que resultava os choques de aviões e que estranhava que isto só em Portugal é que succedesse pois que ainda não notou que em qualquer paiz do mundo succedesse cena igual.

Pelo conteúdo da noticia se vê que o seu autor não está acostumado a lêr as noticias vindas do estrangeiro e publicadas nos jornais diários da capital, embora muitas dessas noticias vindas por intermédio de certas agencias sejam de origem duvidosa, o certo é que sabe-se de fonte segura que casos de choques de aviões se têm dado em França, Alemanha, Itália, onde há aviação.

Se o cavalheiro pretendeu desprestigiar a nossa aviação, ou por outra, os nossos aviadores, o caso é diferente, agora se é por ignorância, informamo-lo que em Montlhery, se deu, recentemente, um choque de dois aviões militares, um tripulado pelo capitão de reserva Grillot, e o outro pelo sargento Beneton, que voavam por cima de Pong-Point, a 800 metros de altura e vieram despedaçar-se no solo.

Ter-se-ia dado este desastre por falta de pericia dos nossos aviadores?...

PATRIOTISMO DE LADRÕES

TODOS sabem que Pilsudski, o falecido presidente da República Polonesa, gosava de um prestigio formidável no seu país e tinha uma popularidade que só elle adquiriu, depois de uma vida intensa de trabalho e sacrificio Patriótico para a conquista da independência do seu país.

Para demonstrar a quanto sobe a popularidade do heroico marechal, conta um jornal polaco o seguinte:

«Durante esta semana de luto não se cometeu em Varsóvia o mais pequeno roubo, pois os gatunos profissionais comprometeram-se, em carta enviada á policia, a «folgar» durante sete dias, colaborando assim nas homenagens de que foi alvo, após a sua morte, o grande marechal.

Os ladrões quizeram demonstrar com esta homenagem que, apesar da sua condenavel profissão, também são patriotas e tem coração».

O «CAPITAL» NA RUSSIA

LE MOS que na Rússia soviética o Conselho de Comissários do Povo resolveu fazer um empréstimo interno de 3.500 milhões de rublos para activar a expansão da indústria, de acôrdo com o segundo plano quinquenal.

A emissão de tal empréstimo será feita segundo os moldes burgueses contra cujo espírito foi realizada a revolução bolchevista; prevê um prazo de dez anos e os «papeis» representativos do Capital serão de 100 rublos cada um. Parte da emissão é lançada sob a forma de lotaria com prémios para os capitalistas, outra por meio de obrigações com a taxa de juro de 8%.

Os jornais dizem que tudo leva a crer que os trabalhadores empreguem na operação pelos menos uma quantidade equivalente a três semanas de salário.

Isto é, o Estado soviético pela força das circunstâncias obriga os trabalhadores a criarem capital pelo único meio possível: — a economia feita sobre o produto do trabalho. Individualiza este capital reconstituindo uma das formas de propriedade mais atacadas nos primeiros tempos da revolução. Contribui também para a formação de classes, segundo o critério marxista, porque na Rússia dos Sovietes existem já os possuidores de «papeis» capitalistas pelos quais recebem juros e os que nada mais têm senão os braços para trabalhar.

Afinal de contas chega-se ao apuro que tantas vidas se perderam e que não conseguiram os Russos concluir um «ideal» que não passou de uma «blague» como a de quererem acabar com os Bispos, as Igrejas e os Padres, que eles hoje toleram e não perseguem.

CEGO QUE VÊ

JEAN JULIEN LEMORDANT, o célebre pintor autor da «Dansa», fresco que se encontra no Museu de Rennes e de outros quadros de valor foi um combatente da Grande Guerra que cegou após alguns meses de estadia no «front», regressando para a retaguarda, desesperado pela sua triste sorte. Lemordant chegou mesmo a pensar no suicídio para finalizar a sua tristeza.

A sua fé religiosa e o seu patriotismo acabaram por dar-lhe coragem e gosto pela vida.

Em 1916 o voluntário da guerra e o pintor exímio embarcou para os Estados Unidos onde realizou uma série de conferências, que tiveram prodigiosa repercussão em toda a América e contribuíram, em grande parte, para criar o movimento de opinião que levou os Estados Unidos à guerra. Com extraordinária confiança, Lemordant sujeitou-se a uma série de operações dolorosíssimas. Os resultados negativos não o desanimaram e a vista voltou, finalmente. «Sinto-me como uma criança», declarou. «Tenho que aprender a vê». Os amigos do pintor, que conta 52 anos, esperam que ele retome em breve os seus pinceis.

Jean Lemordant foi a Lourdes em peregrinação e dizem os jornais franceses que entre os peregrinos a sua cura é atribuída a milagre.

DECÁLOGO PARA AS ESPOSAS

MUSSOLINI que tudo tem conseguido, inclusive a reforma do povo italiano, acaba de dedicar às esposas este interessante decálogo:

I — Ama a teu marido sobre todas as coisas, sem esquecer que a ele pertence tua casa.

II — Vê no teu marido um hóspede e amigo precioso, a quem não se contam os pequeninos desgostos quotidianos.

III — Conserva tua casa em ordem e sê sempre alegre quando entrar teu marido.

IV — Não peças o supérfluo para ti e pede tudo para teus filhos.

V — Traz teus filhos sempre limpos e faze-te bonita dentro de casa para teu marido.

VI — Sê boa filha para a mãe de teu marido, para que ele, como filho, te seja agradecido.

VII — Nunca peças o que ninguém tem e mostra-te útil para seres feliz.

VIII — Tem absoluta confiança no teu marido, na hora da desgraça, que ele pensará por ele e por ti.

IX — Agrada a teu marido, se ele se aborrece, procura-o se te abandona, porque tu és a honra do seu nome.

É realmente muito bonito isto ..

OS ELÉCTRICOS

NÃO nos ocupamos agora daquela «fita» que fez a Companhia dos Eléctricos pondo em circulação um veículo a descer e a subir a Rua do Alecrim para tapar os olhos ao respeitável público que quiz deixar passar as lóas apregoadas pelo pessoal superior da referida companhia, ao mesmo tempo que fazia comunicados nos jornais garantindo que o material é de primeira ordem, não oferecendo, portanto, perigo para os passageiros e, outras coisas mais que não interessa neste momento tratar.

Agora, vamos a um estratagema curioso, que não pega já para quem conhece as manhas da grande orgauização.

Todos os dias juntam-se no largo da Boa-Hora carros que trazem o letreiro de «Ajuda» e «Boa-Hora».

Por falta de material ou por encurtamento de horários, e para que um dos carros volte para traz e o outro siga, levando os passageiros do primeiro, o revisor que está no referido largo dirigindo as manobras faz uma fita curiosa.

Abaixa-se, começa a olhar para o rodado do eléctrico, franze um pouco a testa, arrebita os olhos, que nessa altura já parecem de gorás, levanta-se e diz:

— Srs. passageiros, tenham a bondade de passar para o carro da frente.

E os «trouxas» vão na conversa, convencidos que o veículo não está em condições de seguir viagem.

O revisor então manda seguir o carro da frente, e quando este acaba de fazer a curva, manda seguir o outro carro em sentido contrário.

Para isso é preciso fazer uma fita tão grande?

A propósito dos constantes desastres ocorridos com os eléctricos e o que ultimamente se deu na rua do Mundo, o sr. Carlos de Castro escreveu aos jornais a informar que, em seu critério, a culpa dos acidentes cabe à Companhia Carris, não em absoluto por deficiência de material — que diz também existir — mas, principalmente, por certa deficiência de serviços, nascida do facto da Companhia exigir do seu pessoal que os carros façam a circulação completa do Rlo de Janeiro (Alecrim), em 24 minutos. «A Companhia consegue, desta forma — acrescenta — ter menor número de carros na carreira, mas estes, como as viagens não obrigam à mudança de plataforma, trabalham, durante muitas horas, com o mesmo «contrôle», sempre em constante e violenta actividade. Isto ocasiona um aquecimento bastante superior ao normal e provoca os fortes curtos-circuitos que se verificaram ultimamente, e que continuarão a verificar-se, se a Companhia não alterar os horários».

Visado pela
Comissão de Censura

APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

A LINHA DE LESTE E A LINHA DO BARREIRO A SETUBAL

Pelo Engenheiro Civil JOSÉ DE SOUSA GOMES

(Conclusão)

De Setubal a Vendas Novas percorri 60 quilómetros sem encontrar, ao alcance da vista uma única habitação, não falando da pobre aldeia de Pegões. O solo compõe-se de areias finas que formam sobre o calcareo uma camada de um a dois metros de espessura. A descrição é verdadeira; traduz perfeitamente a impressão, que ainda hoje temos da região.

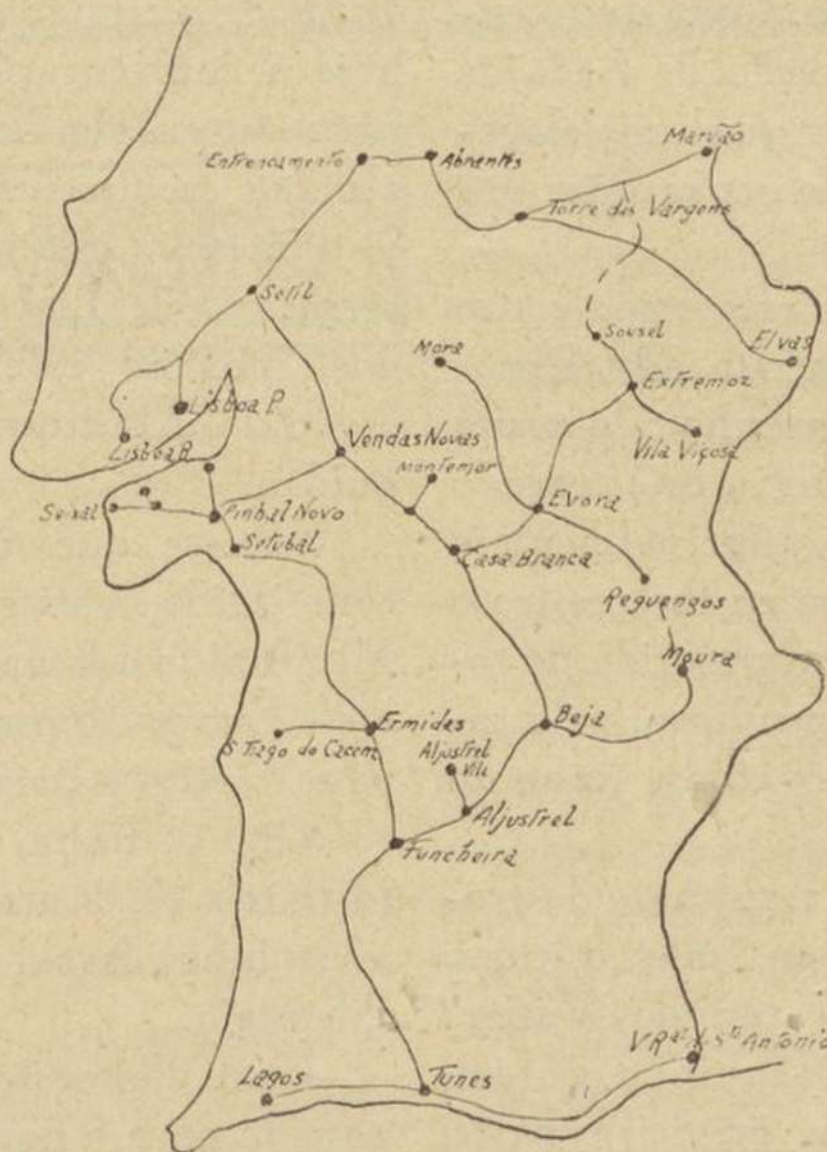
Era seductora, de facto, a facilidade de execução até Vendas Novas. A directriz proposta por Watier para a linha de Évora era muito diferente da que lhe veio a ser dada. Passava ao norte de Montemor, atravessando em Santa Sofia, num túnel, a linha divisória das águas do Tejo e Sado. Mas as facilidades tão seductoras que se encontravam até Vendas Novas não conduziram a economia alguma na totalidade da empresa. Além de Vendas Novas o traçado ia de encontro precisamente a um dos poucos levantamentos orográficos do Alentejo: a cadeia de montanhas que vão de Monfurado a Extremoz.

Para alimentar esta linha ter-se-hiam que construir ramais, também igualmente dispendiosos, e que se tornariam um encargo para a empresa exploradôra. Chegaram-se a fazer

estudos geodésicos da directir, mas ficaram incompletos êsses estudos. Para mais havia ainda a considerar a despeza de uma estação marítima no Barreiro. Em face destas dificuldades Watier abandona esta solução, pois não considera essa linha remuneradôra para qualquer empresa a não ser com um pesado encargo para o Estado. Anos mais tarde, o fracasso da concessão á Companhia do Caminho de Ferro de Sueste prova o acerto da sua visão.

Watier defendia a necessidade de um caminho de ferro que servisse o Alentejo, mas aconselhava uma rêde de carácter regional. Considera Vendas Novas o limite das possibilidades em relação á despeza. Na sua opinião a solução seria descer o vale do Sado; tinha a vantagem de ser o melhor caminho para Beja, e para Évora aconselhava um ramal que subisse um dos afluentes do Sado que nascem perto daquela cidade.

Abandonada a solução do Sul, Watier volta as suas atenções para as directrizes que se desprendem do tronco-comum (prolongamento da linha de Lisboa a Santarem até ao Porto).



Configuração da actual rede Sul

Dominado sempre pela questão da economia considera a directriz de Abrantes a solução melhor: era a que exigia menor comprimento de Caminho novo, portanto menos despesa; era também a que apresentava um preço por quilómetro mais baixo. Além de tudo permitia numa segunda fase destacar-se dela um ramal para Carceres, que aproximando-se depois do vale do Tejo estabeleceria uma ligação rápida com Madrid. Era sobretudo esta razão que o levava a dar preferência a esta directriz. Referindo-se á linha do vale do Sorraia diz: «Tomando por condição traçar a linha mais curta (de Lisboa a Badajoz) somos levados a passar o Tejo no Carregado, porque êste é o ponto mais aproximado de Lisboa, onde se pode atravessar este rio; a configuração do terreno na margem oposta presta-se além disto suficientemente, ao resto do traçado. Com efeito encontra-se justamente na direcção de Badajoz o longo vale do Sorraia pelo qual nos elevamos em linha recta é cumeada separadôra das bacias do Tejo e Guadiana».

Diz mais Watier no seu relatório: «Um engenheiro de reconhecido mérito, Mr. Rumball, cujas cautelosas opiniões tenho tido muita vez ocasião de apreciar, preferiu êste traçado a todos os outros, atendendo principalmente a que é o mais curto, emquanto eu lhe prefiro o traçado por Portalegre, mais comprido de todos, mas contudo menos dispendioso, pela razão de ter um *tronco-comum* com a linha do Porto».

Havia ainda a directriz resultante da travessia do Tejo em Santarem, mas o custo dêste traçado era o mesmo (segundo Watier) que o do vale do Sorraia. Não tinha, porém, as facilidades dêste na sua primeira parte, atravessando uma região desprovida e pobre.

A escolha teria que recair, portanto, sobre os traçados do vale do Sorraia e o de Lisboa-Abrantes-Portalegre. O Governo atendendo ás razões expostas no relatório Watier, talvez também as razões de ordem estratégica, talvez ainda possivelmente a outras, escolheu o último. É a sua directriz que se indica no contracto feito em 1860, com o concessionário que veio a formar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Não deixa de impressionar o contraste entre a série de estudos a que obedeceu a escolha da directriz da linha de Leste e a quasi desorientação que preside, desde o início, á escolha da directriz da linha de Évora, e por consequência á rede ferroviária do Alentejo. Não só a linha de Évora, mas toda a rede sul veio a ser construída sem plano e segundo directrizes diferentes das indicadas, a largos traços, por Watier.

O Engenheiro Sousa Brandão, que estudou grande parte das directrizes da rede sul (subordinado, porém, a várias sujeições, já sem a liberdade que teve Watier) diz, referindo-se a esta rede: «a disposição das linhas férreas do Alentejo, sem ser inteiramente desvantajosa, poderia ser mais racional». A questão tem agora apenas interesse histórico, mas não deixa de ser interessante considerar qual seria hoje a configuração da rede de caminhos de ferro do sul do Tejo, se as ideias, sem dúvida alguma esclarecidas, do Engenheiro Rumball — o mesmo que pugnou pela colocação do *terminus* de Lisboa, não no Cais dos Soldados, mas no vale ocupado actualmente pela Avenida Almirante Reis — tivessem sido seguidas.

Sabe-se que o levantamento orográfico constituído pelas serras que se estendem desde Monfurado a Extremoz, passando por Arrayolos e Évora-Monte, divide o Alentejo em duas zonas: Alto e Baixo Alentejo.

Ora a linha do Carregado-Móra-Elvas (directriz de Rumball) poderia ter constituído a espinha dorsal das linhas férreas do Alto Alentejo.

Com efeito, nesta hipótese, de Souzel teria partido para o norte a linha de Souzel—Fronteira—Castelo de Vide, que desde há muito figura nos planos de construções ferro-viárias, mas só agora, parece, vai ser concluída. De Souzel, partiria também para o sul outro ramal, estabelecendo a ligação da linha principal com Extremoz e Évora.

Outra linha do Alto Alentejo, seria a que de Coruche se dirigisse, não a Vendas Novas, mas sim a Montemor-o-Novo e de aí a Évora.

Para servir o Baixo Alentejo, de acordo com as indicações de Watier, abandonada a parte da região deserta desde Pinhal Novo a

Vendas Novas, ter-se-ia subido bẽm cedo o vale do Sado. Uma linha nesse vale, em boas condições de planta e perfil, teria sido, desde o princípio, o caminho rápido para o Algarve e dela se desprenderiam dois ramais, um para Évora, outra para Beja e região sueste do Alemtejo.

Os três grandes nós da rêde alemtejana, Beja-Souzel-Évora, ligar-se-iam com uma linha que, longitudinalmente, percorresse o centro da província.

Seria a disposição apontada mais racional e de mais fácil exploração do que a construída. Com efeito basta atender que, se tivessem adoptado a directriz Rumball, não teria sido executada da linha de Leste actual, pelo menos a parte compreendida entre Torre das Vargens

e Elvas, a qual levava a efeito a conclusão da linha de Extremoz a Castelo de Vide e a provável ligação de Extremoz a Elvas, fica quasi, pode dizer-se, sem utilidade. Por outro lado, adoptada para o resto da rêde, como corolário da directriz Rumball a disposição que indicamos, veríamos hoje a rêde sul, apresentando suas malhas já completamente fechadas por linhas que para mais se aproximavam dos centros de população.

Mas o que quizemos frizar, principalmente, foi a influência que tiveram os primeiros estudos e a pressa de se chegar a Badajoz, na configuração da rêde ferroviária de uma região cuja geografia, em contraste com a do norte do país, permitia diversas soluções.

LINHAS ESTRANGEIRAS

EST.^{OS} UNIDOS Recentemente tentou-se um percurso *record* na rêde da «Companhia Chicago Milwankec and Pacific».

Esse combóio da experiência pesava 365 toneladas e era rebocado por uma locomotiva *Baltic*, análoga às *Pacific*, mas possuindo dois eixos tractores sob a fornalha.

No percurso de Mayfaú (Illinois) a Lake (Wisconsin) conseguiu uma média de 114 quilómetros à hora mas com a facilidade de poder atingir um índice ainda mais elevado.

INGLATERRA O departamento de estudos da «London Midland Scottisch Railway» constitue um centro de investigações científicas da referida companhia, integrado em nove laboratórios todos ao serviço das diferentes dependências da exploração. Uma oficina de unificação mantém as relações com todos os organismos exteriores de investigação.

Cinco dos laboratórios indicados estão dedicados

à investigações químicas, e os restantes dedicam a sua actividade à metalurgia, indústrias texteis, pintura e engenharia, em geral.

O departamento de estudos da L. M. S. R. colabora nos trabalhos cometidos por outros centros oficiais de investigações industriais anexos aos serviços ferroviários, tais como: Laboratório Nacional de Física de Teddington, o Centro de Combustíveis, o Laboratório de Investigações de Produtos Florestais, etc.

Entre os estudos que na actualidade se estão realizando figuram como mais importantes a redução do ruído dos combóios, conservação das vias, avarias e desgastes do material, conforto dos passageiros, transportes refrigerados, e ainda outros, de que os indicados, são os principais.

Em tôdas estas investigações se procede em primeiro lugar à elaboração duma memória minuciosa das causas originárias dos casos, examinando-se o rendimento e aplicação dos materiais empregados, e depois de uma análise conscienciosa e de certas experiências concludentes ou probas de garantia, adoptam-se as conclusões que de maneira recomendável sirvam de norma e de experiência à exploração ferroviária.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

POLÍTICA DE FOMENTO RURAL

A ligação das povoações agricolas ao caminho de ferro

Pelo Eng.º MANUEL DE MELLO SAMPAIO
(Visconde de Alcobaça)

EM artigo publicado no número da "Gazeta" de 1 de Maio, fazíamos considerações a respeito da necessidade e conveniência de ligar ainda tantas povoações e centros rurais do País, às estações de caminho de ferro mais próximas.

Agora que ao Governo não falta ânimo para participar tantas obras de melhoramentos rurais, criando dêsse modo o estímulo que permite arrancar tanta terra agrícola ao isolamento, deve-se fazer conhecer o mais possível em todos os centros rurais, esta decisão do Estado, que apesar de estar em vigor desde 1931, ainda não foi aproveitada por muitas terras.

As empresas de caminhos de ferro, poderiam divulgar por tôdas as estações, por meio da afixação de vistosos cartazes de propaganda, um resumo da legislação actual sobre pedidos de comparticipação do Estado.

Estes cartazes nas estações, dariam a conhecer ao público que as frequenta, em geral constituído na província por agricultores e gente do campo, a maneira prática de conseguirem a construção da estrada ou estradas para a estação de caminho de ferro, na região onde tem as propriedades.

Nos mesmos cartazes e principalmente nas estações de entroncamento, mostrar-se-ia o mapa corográfico da região ou da área servida pela estação com a indicação das terras que da mesma se servem.

A disposição do Art. 9.º do Decreto 21.696, que faculta aos habitantes ou proprietários de qualquer região participarem colectivamente na execução de qualquer obra de interesse local, seria igualmente mencionada nos cartazes.

O conhecimento pelo público dêste art. 9.º, afixado em caracteres grandes, nos átrios e nas *gares*, será a maneira mais directa de o pôr em prática. Com certeza o Ministro das Obras Públicas ao inserir esta disposição na lei, teve por fim dar-lhe a maior aplicação possível, para ao lado das iniciativas das câmaras municipais e juntas de freguesia, poderem os particulares também concorrerem com as suas.

O Governo tem nas companhias de caminhos de ferro, um precioso auxiliar na sua política de fomento rural. Estas, por sua vez, só terão a ganhar

com a propaganda a fazer de Melhoramentos Rurais e com a propaganda para a construção de estradas às estações.

Ainda há poucas semanas, o espírito patriótico do Chefe do Governo, constantemente informado pelo Bem e prosperidade da Nação, fazia as referências seguintes sobre a Campanha a favor dos campos e sobre as grandes faltas da vida actual:

"Que havemos de fazer? Honrar a vida do campo e dar-lhe o que torna a cidade apetitosa: a água, o telefone, o telégrafo, caminhos. Se tivermos na aldeia o que temos na cidade preferimos aquela, pois tem a mais o ar e os alimentos estaturalmente sãos."

Honrar a vida do campo é proporcionar aos povos da provincia; antes de mais nada, caminhos e estradas necessárias.

Dar-lhes, as facilidades modernas de transporte para a venda dos produtos agrícolas e para a compra de tôdas as mercadorias precisas á exploração das propriedades rurais.

Os povos das aldeias corresponderão á iniciativa das companhias de caminhos de ferro, dando-lhes o aumento de tráfego, que estas procurarem canalizar para as suas linhas.

Honrar a vida do campo é ainda promover, segundo o afirmou o prof. André Navarro numa conferência publicada pela *Campanha da Produção Agrícola*, o inquérito agronómico realizado na área onde as empresas ferro-viárias exerçam a sua influência.

O ilustre prof. do I. S. A. ainda disse na conferência e que nos reportamos, que além dêste inquérito, as empresas poderão promover a difusão da instrução agrícola, a propaganda e prática das boas técnicas culturais, a análise dos mercados e sobretudo o transporte económico e perfeito dos produtos agrícolas.

Nós acrescentamos: a zona de influência duma estação de caminho de ferro não se confina actualmente ao próprio local da estação ou imediações. Deve atingir todos os aglomerados rurais num perímetro maior ou menor. Ir buscar e levar a mercadoria á porta do lavrador e procurar servi-lo com fretes baratos e frequentes, é uma modalidade nova ainda á explorar pelos nossos caminhos de ferro e que no estrangeiro já está sendo praticada ha anos.

A Campanha a favor dos campos e das aldeias de Portugal tem de ser empreendida e é tarefa para todas as entidades.

Ao terminar êste artigo, fecha-lo-hei com a transcrição seguinte, ainda da autoria do Prof. André Navarro:

"Limitarem-se as companhias á condução de passageiros e do pequeno volume de mercadoria, que o agricultor ou o industrial, falhos de iniciativa, lhe apresentam expontaneamente, é orientação que julgamos *arcaica* e eminentemente prejudicial ao interesse colectivo, bem como, á propria economia dessas mesmas empresas".

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

O DESAPARECIMENTO DUM GRANDE CHEFE

A morte de Pilsudski, o *libertador da Polónia*, foi, além do desaparecimento de uma grande figura nacional, a perda dum extraordinário chefe com qualidades extraordinárias de comando.

A sua tenacidade, a sua inteligência e, acima de tudo, a sua fé, fizeram a ressurreição dum Povo.

Por isso a sua morte, que encheu de luto o mundo inteiro onde o prestígio de Pilsudski, alastrou e fez dele uma figura quasi lendária, ainda hoje é pranteado, comovidamente por todo o povo que êle amou e defendeu, como ninguém.

Nas notas que se seguem da sua biografia se pode avaliar do relêvo moral, da beleza patriótica e da firmeza de character desse chefe, que foi, simultaneamente, orgulho duma raça e expoente exemplar duma época.

* * *

José Clemente Pilsudsky, nasceu em 5 de Dezembro de 1867, em Zulw, aldeia situada perto de Vilna. Seu pai, agricultor e industrial, fizera-se notar pelas suas convicções nacionalistas. Durante uma malograda insurreição polaca em 1863 foi comissário civil na região de Kovno, o que lhe valeu ser depois perseguido pelas autoridades russas, indo estabelecer-se em Zulow, onde, tempo depois, o futuro chefe da Polónia, nasceu.

Em 1875, dificuldades economicas obrigaram o casal Pilsudski a instalar-se em Vilna. O pequeno José Clemente matriculou-se no liceu que funcionava na antiga Universidade daquela cidade e no seu espirito começou a desenvolver-se o odio contra os opressores da sua Pátria. Coadjuvado por sua mãe, organizou um curso de literatura e história da Polónia, onde ele e os seus compatriotas procuravam fortalecer os seus sentimentos nacionalistas na leitura dos grandes escritores polacos que a opressão banira.

Aos dezassete anos dedicou-se a estudos sociologicos, alinhando com os partidários das ideologias da extrema esquerda.

Em 1885 matriculou-se em medicina na Universidade de Karkov, onde se salientou pela sua actividade revolucionária, que levou as autoridades russas a expulsá-lo. Voltou a Vilna e continuou a conspirar. Deu-se, entretanto, o atentado contra o czar Alexandre III, que foi motivo de grande número de perseguições politicas. José Pilsudski e um dos seus irmãos foram presos. Embora nenhuma prova existisse contra eles, o primeiro foi condenado a cinco anos de deportação administrativa na Siberia Oriental. Foi enviado para a fortaleza de

Petropawlovsk, em S. Petersburgo, hoje Leningrado. Daí foi remetido para Kirynsk e, por fim, para Tunka. Nesta última localidade conheceu outro heroi polaco deportado, Bronislaw Szwarcze, que lhe insuflou uma fé ardente na ressurreição da Polónia.

Em 1892 voltou a Vilna. Não se abat-ra com as provações o seu robusto espirito nacionalista. Lançou-se com mais energia do que nunca na tarefa gigantesca de despertar a vontade nacional. Realizou-se nessa altura, em Paris, um Congresso Socialista Polaco, de que resultou a fundação dum grande partido cujo principal objectivo era a independência da Polónia.

Pilsudski entrou imediatamente no novo partido e encetou uma vasta campanha de propaganda, chamando todos ao cumprimento dum dever sagrado: — lutar pela emancipação da pátria oprimida.

A êle ficou o operariado polaco devendo a sua organização. Fundou a «Junta Central Trabalhista» com um reduzido número de companheiros e procurou congregar à sua volta a massa proletária, unida num mesmo sentimento de exaltação nacionalista. Na pequena aldeia de Lipniski organizou uma tipografia clandestina e, ajudado por seu irmão Alexandre — morto em 1916 em Wolyn como sargento da 1.ª Brigada das Legiões — publicou manifestos e jornais clandestinos, de que era ao mesmo tempo redactor e distribuidor. Foi desta tipografia que saiu o «Robotnik» (termo russo que significa o operário), que era órgão oficial do partido e cujo papel no levantamento do espirito nacional polaco foi enorme. Em 1895 a tipografia foi transportada para Vilna e quatro anos depois para Lodz, principal centro

da indústria polaca. Nesse mesmo ano Pilsudski casou-se com D. Maria Kopelski Juskiewiczowa, que fazia parte da sociedade secreta conspiradora de Vilna.

Um grande revés esperava os revolucionários. Certa noite a Policia invadiu a tipografia clandestina e prendeu Pilsudski e sua mulher. Após um momento de desânimo, os companheiros começaram a lutar pela sua libertação. Obtiveram que Pilsudski fosse transferido do Pavilhão «X» da cidadela de Varsóvia para o Hospital de Petrogrado, donde, com a cumplicidade do médico Ladislau Mazurkiewicz, ele conseguiu fugir para o estrangeiro. Antes de deixar o país visitou, porém, a nova tipografia do Partido em Kiew e foi a Polesle, onde, em casa dum amigo, falou a sua mulher, que fôra posta em liberdade sob fiança.

Dirigiu-se então para Londres onde a organização revolucionária tinha a sua sede e, após curta permanência ali, partiu para Cracóvia, a fim de ocupar o seu posto em plena luta.

A guerra russo-japonesa começava a mostrar-se inevitavel e o momento afigurava-se propício aos patriotas polacos para fazerem um levantamento que restaurasse a independência do seu país. Pilsudski procurou levar os seus compatriotas a resistirem à mobilização que os levaria a morrer ingloriamente nas fileiras do exército dos opressores. Nada conseguiu. Dirigiu-se então ao Governo nipónico, a quem propôs enfraque-



Marechal Pilsudski

cer as forças russas por meio duma insurreição da Polónia em troca do apoio e armamento japonês. Mas não foi também mais feliz por este lado.

Pilsudski não perdeu a coragem e organizou pequenas brigadas destinadas a destruir as instalações militares, pontes, caminhos de ferro e depósitos de munições. Ao mesmo tempo promove manifestações revolucionárias, a primeira das quais foi levada a efeito em 13 de Dezembro de 1904 na Praça de Grzybon, em Varsovia.

A repressão russa não se fez esperar. Algum tempo depois as brigadas de Pilsudski, dizimadas nos recontros com o inimigo, estavam praticamente eliminadas. O futuro marechal não desanima e reorganiza a luta sobre outras bases.

Em 1908 forma-se em Lwow um «Centro Militar», que tem como membros os partidários das ideias de Pilsudski e de que foi fundador Kazimierz Sosnkowski, hoje general. Este centro dedicava-se a altos estudos militares. Outros semelhantes surgiram e daí nasceu a organização militar secreta intitulada «União da Lua Armada», que se propunha dar realização aos planos de Pilsudski.

O número de partidários desta organização cresce rapidamente e para lhe dar carácter legal fundam-se a partir de 1910 numerosos grupos e clubes de atiradores. Estas associações eram públicas na parte da Polónia dominada pela Austria. Mas nas regiões em poder da Rússia e da Alemanha, onde a opressão era mais violenta, conservaram-se secretas.

Para facilitar o desenvolvimento destas agremiações, criou-se em 1912 o «Tesouro da Guerra», que tinha por fim juntar dinheiro para a compra de armamento.

Para o mesmo fim trabalhavam ainda as associações desportivas, que preparavam uma reserva de jovens fortes e sãos, exercitados na prática do escotismo e ardendo em desejo de lutar pela redenção da pátria.

A guerra de 1914 trouxe a ansiada oportunidade. De acordo com o governo austro-hungaro, Pilsudski ordenou em 5 de Agosto desse ano a mobilização dos atiradores em Cracóvia. O seu objectivo era a queda da Rússia, que se lhe afigurava o único caminho para a libertação da Polónia.

Os jovens atiradores polacos, com Pilsudski à sua frente, atravessaram então a fronteira da Polonia Russa, logo seguidos por uma multidão de partidários. Este facto levou o grão-duque Nicolau, chefe supremo do exercito russo, a dirigir uma proclamação em que estabelecia a neutralidade da Polónia Russa.

Em Setembro de 1914 Pilsudski foi promovido a coronel e a comandante do 1.º Regimento de Infantaria das Legiões. Em dezembro do mesmo ano os seus grupos de voluntários foram reorganizados e incorporados na celebre 1.ª Brigada das Legiões. Pilsudski foi promovido a coronel-brigadeiro.

Foi então que se travaram os combates sangrentos de Lasky, Krzywoploiy, Lowczowek, Konary, Tarlow, Jasikow e Wolyn, no último dos quais pereceram a vida os melhores elementos da Legião.

Apesar de todas as vitórias, os patriotas polacos não viam realizada a sua aspiração: a independência. Austriacos e alemães continuaram a ocupar a Polónia e a tratá-la como país inimigo. Pilsudski reclamou energicamente aos governos de Berlim e Viena e como resposta recebeu a demissão do seu cargo.

A causa polaca sofreu com esse facto um duro revés. Mas Pilsudski incarnava a alma da resistência e não era homem que abandonasse facilmente a partida. Vai para Varsóvia, põe-se à frente da Organização Militar Polaca, fundada secretamente no começo da guerra e reúne à sua volta um grupo de voluntários dispostos a morrer pelo seu ideal.

Pilsudski exige então a independência efectiva da Polónia, mas a Alemanha e a Austria, que até então tinham simulado ser suas aliadas, mostram-se-lhe abertamente hostis. Em 10 de Janeiro de 1917 o heroi polaco aceita o cargo de chefe da Comissão Militar, por nomeação do Conselho

Provisório do Estado de Varsóvia. Aproveita essa circunstância para congregar na Organização Militar Polaca a actividade secreta dos seus compatriotas.

A Alemanha e a Austria não ignoram o perigo que Pilsudski representa para elas, mas limitam-se a vigiá-lo, receosas da crescente popularidade do caudilho. Porém, quando Pilsudski pede a demissão do seu cargo e se manifesta abertamente contra a sujeição à Alemanha, as autoridades mudam, súbitamente, de tactica e ordenam a prisão de Pilsudski, bem como a de outros chefes da sua associação secreta.

Pilsudski é então internado na fortaleza de Magdeburgo, na Alemanha. Toda a organização polaca fica esfacelada. Mas os que conseguem fugir lançam-se corajosamente à obra interrompida.

Finalmente, 1918 traz a oportunidade definitiva para a realização das aspirações polacas. As tropas dos Aliados abateram a supremacia da Alemanha e da Austria. Em 15 de Novembro de 1918 constituiu-se em Lublin um governo polaco, que ordena a mobilização da Organização Militar e procede ao desarmamento dos alemães e austriacos. Pilsudski chega a Varsóvia em 10 de Novembro e assume nesse mesmo dia o cargo de chefe supremo do exercito.

O governo popular de Lublin confere então a Pilsudski todos os poderes e o Conselho da Regência, criado pelas potências pelo acordo de 15 de Novembro de 1916, procede do mesmo modo. Pilsudski torna-se assim, virtualmente, o ditador da Polónia independente.

Pilsudski confia depois a Moraczewski o encargo de formar governo e de convocar um Parlamento, que fica conhecido pela designação de «Sejm». Entretanto, o Exército tentava reconquistar penosamente o solo ainda ocupado pelas potências vizinhas. No interior e no exterior desenvolvia-se uma tremenda ofensiva contra o Estado renascente. Pilsudski resiste a tudo. Repele os invasores e desarma os seus inimigos politicos. E de tal modo que, quando em 9 de Fevereiro de 1919 quiz renunciar aos seus poderes ditatoriais, a «Sejm» não aceitou a sua demissão e conferiu-lhe a dignidade de Magistrado supremo da Nação.

Nesta qualidade, Pilsudski, desenvolveu uma acção notável. Alargou as fronteiras do seu país, reconquistou Vilna e reorganizou a administração do país.

Dedicou sempre especial cuidado ao Exército — base da ordem e da segurança — e este, como prova de gratidão, ofereceu-lhe o bastão de marechal, insignia da suprema dignidade militar.

Em 1920, Pilsudski iniciou a sua famosa ofensiva sobre Kiev. Apesar de alguns êxitos iniciais e de ter expulsado as tropas sovieticas para além do Dnieper, não pôde resistir à contra-ofensiva e teve de bater em retirada, sofrendo grandes derrotas. Foi um momento de grande perigo para a Polónia, que acabava de se libertar duma opressão e parecia prestes a cair noutra. Mas a nação, conjugando todos os seus esforços, logrou deter a marcha do invasor. Batidos em toda a linha, os russos foram obrigados a pedir a paz. A batalha de Varsóvia que decidiu esta vitória ficou conhecida pelo povo por «o milagre de Vistula».

Consolidada assim a independência, procedeu-se a um trabalho de reconstrução nacional, que foi coroado pela votação da Constituição na sessão solene da Câmara em 17 de Março de 1921.

Divergências politicas levaram então Pilsudski a retirar-se para Sulepwek, perto de Varsóvia, onde se dedica a trabalhos de investigação histórica, negando a sua colaboração aos politicos da maioria.

Estes nunca lhe perdoaram. E quando um grupo de officiais foi a Sulepwek cumprimentá-lo, a Imprensa pediu para eles o Conselho de Guerra.

A casa de Pilsudski começou a ser ponto de reunião de todos os patriotas. O governo, débil, não passa dum joguete

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

COMPANHIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

Referente ao exercício de 1934, acabamos de receber o relatório que o Conselho de Administração desta Companhia apresentou aos seus acionistas na assembléa convocada para o dia 26 de Maio do corrente.

O producto do tráfego total obtido na exploração das suas linhas foi, durante o ano de 1934 de 280.048.707,21 pesetas em vez de 283.165.380,87, obtidos no ano anterior. Como os demais anos, este relatório que conta perto de 400 páginas em bom papel, insere desenvolvida matéria, acampanhada de mapas referentes ao movimento de exploração, descrevendo circunstanciadamente quais as propriedades da Companhia e sua situação e vários promenores referentes à exploração durante o ano findo.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA

Correspondente ao 31.º exercício recebemos o relatório e contas desta Companhia apresentado em Assembléa Geral Ordinária de 24 de Maio do corrente pelo respectivo Conselho de Administração.

Pelos mapas constantes nesta publicação se nota que o tráfego de passageiros nas linhas africanas da Companhia foi de 157.802, durante o ano passado o que deu um rendimento de 2:227.522,28.

Pública uma lista dos seus accionistas e a quantidade de acções distribuídas que se resume no seguinte:

Alberto Borges de Souza (Dr.).....	500 acções
Alexandre Pinto Basto (Dr.)	250 »
Álvaro de Melo Machado (Comandante)...	500 »
António d'Almeida (D.) (Conde de Lavradio)	500 »
Cooper Brothers & C. ^a	250 »
Francis Reginald Wingate (General Sir) . .	500 »
G. C. Hutchinson.....	500 »
Governo Português.....	300.000 »
Guilherme Oliveira d'Arriga(Dr.).....	250 »
Guilherme da Silva Lane.....	500 »
Henry Greenwood (Lt. Col.)	500 »
J. B. G. Taylor	250 »
José Duarte Ferreira (Engenheiro).....	250 »
Lane & C. ^a , L.da	500 »
Robert Willians (Sir).....	500 »
Tanganyika Concessions, Ltd....	2 69 4250 »
	<u>3.000.000 »</u>

DIRECTÓRIO DE MACAU

Recebemos o exemplar deste almanach referente a 1935 (4.º ano de publicação).

nas mãos dos partidos. Pilsudski dispõe-se mais uma vez a salvar a Polónia, desta vez dos seus inimigos internos.

Em 12 de Maio de 1926 declara-se um golpe de Estado. Coadjuvado pelos elementos sãos do país, Pilsudski sai victorioso. E no dia 26 do mesmo mês o marechal dirige-se aos representantes dos Partidos do «Sejm» e do Senado nos seguintes termos:

«O «Sejm» e o Senado têm demasiados privilégios. É necessário que os homens chamados a exercer o poder tenham mais largas atribuições, mais liberdade, mais possibilidades de responder pelos seus actos. O Presidente tem de formar os Governos como entender, sem a pressão dos Partidos. O meu programa é diminuir os abusos e entrar num caminho de honestidade. Espero conseguí-lo e assegurar-vos, meus senhores, que não mudarei.»

Estas afirmações tiveram a sua consequência natural na reforma do regime político do país, que estava agora prestes a rematar com a eleição duma Câmara Corporativa, inspirada no sistema fascista.

O marechal Pilsudski, de passagem para a Ilha da Madeira, esteve em Lisboa, em 20 de Dezembro de 1930. Foi-lhe nessa ocasião oferecida uma mensagem, firmada pelos polacos residentes em Lisboa.

O Chefe do Estado ofereceu, no Palácio de Belem, um almoço em honra do chefe da nação polaca, tendo, no final, sido trocados afectuosos brindes.

O marechal Pilsudski agradeceu ao sr. general Carmona a concessão da Grã-Cruz da Torre e Espada, que pouco antes lhe fôra feita pelo Chefe do Estado, e comunicou ter o Governo polaco, por sua vez, oferecido ao sr. general Carmona o mais alto grau da Águia Branca.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

AINDA E SEMPRE O CASO

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Do jornal «A Voz» vamos transcrever parte de um artigo que o mesmo publicou a propósito de uma carta de sete fornecedores de travessas para os Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

«É um clamor angustioso de pequenos tarefeiros, cujos créditos somam, quando muito, duas dúzias de contos. A falta de pagamento durante mais de dois anos representa um desastre na sua humilde labuta.

Porque não foram pagos até agora, a despeito das condições especiais em que se encontram e que bem mereciam particular solicitude?

É porque se não quis abrir excepções de pagar a uns credores, deixando em aberto a dívida de outros?

Se a Companhia tivesse sido declarada no estado de falência, eram os tribunais que intervinham e classificavam os créditos, estabelecendo prioridades de certos créditos, regualando a ordem de pagamentos.

Não o foi, porém, nem o podia ser, e caso a falência existisse e fôsse proclamada por quem de direito, ha uma lei que regula o assunto e determina a intervenção que ao Estado pode caber.

Não se fez assim. Veio um decreto suspender todos os direitos da Companhia e da sua legitima Administração, transferidos violentamente para uma comissão, cuja génese tem, como a do próprio decreto, história assás estranha, para não empregar outro termo. Foi o Governo iludido por informações tendenciosas e de fonte inquinada de graves suspeições morais.

Impediu-se, assim, a realização de uma combinação financeira, *baseada no prévio pagamento integral dos débitos existentes*. Colocavam-se as acções, convertiam-se em seguida as obrigações e ultimavam-se várias obras em suspenso. Ao mesmo tempo instava-se pelo pagamento da parte dos «deficits» da linha do Tamega que ao Governo incumbe.

Depois da sabotagem, logo de entrada, dessa combinação, só exequível por quem legitimamente geria a Companhia, vinha a taxativa obrigação de preparar *no praso máximo de seis meses* um acôrdo com os crédores para ser submetido à aprovação do Governo, apenas.

Como vêzes sem conta fixei, êsse acôrdo ainda não está celebrado *ad referendum*. Só há poucos meses se anda em negociações para o elaborar.

Dados êstes esclarecimentos prévios, em que era preciso recordar ponderações feitas anteriormente, pu-

bliquemos a carta dos pobres fornecedores de travessas:

Sr. Director do jornal «A Voz» — Lisboa:

Os fornecedores de travessas de carvalho, do concelho de Fafe, para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, vêm pedir a V., se digne consentir a publicação no conceituado jornal «A Voz» de que V. é mui digno Director, do seguinte:

— Já vai decorrendo em 3 anos que nós estamos sem o dinheiro das travessas que fornecemos à Companhia dos C. de F. do N. de Portugal, produto do nosso trabalho e do nosso suor. A maioria dos fornecedores tem seus filhos á mingua, á miseria, á fome, e alguns deles devem ainda esse dinheiro que pediram para ganharem a vida. Estamos cheios de pedir, de reclamar, de fazermos ver a miseria em que alguns se encontram e o desespero que vai no seu lar, sem que ninguém nos atenda.

Providencias a quem de direito, Providências!

Somos pobres, queremos o que nos custou a ganhar, e que é o sustento dos nossos filhos, das nossas famílias!... Justiça a quem a merece!...

Com os nossos agradecimentos somos de V..

Fafe, 8 de Abril de 1935.

Os Fornecedores—Martins, Freitas, Ferreira Leite, Nogueira, Armindo Dadeiro, Gonçalves, José da Costa.

Temos ainda em nosso poder outro documento interessante, que mão amiga nos enviou do Porto e que vamos publicar.

Devem estar lembrados os leitores de uma reunião de vários credores da Companhia do Norte, celebrada no Porto e na qual se comprometeram a não celebrar acordos isolados e a não aceitar a oferta de 35% dos seus créditos, que lhes era feita como o já fôra aos credores principais.

É sabido, e também o referi já, que os principais credores não aceitaram essa redução, com excepção de um, que punha por condição à aceitação dos 35% igual anuência de todos os outros credores.

Pois bem: após a sessão do Porto foi enviada aos que nela se tinham reunido a curiosa circular seguinte, que a seguir comentaremos;

Porto, 11 de Abril de 1935.

Pela presente, venho confirmar a conversa, que eu e o sr. administrador delegado engenheiro Luiz de

Novais Guedes Rebelo, tivemos hoje com V. S.^{ae} sobre a forma de saldar o débito que a Companhia do Norte de Portugal tem para com a v^a casa, por fornecimentos anteriores a 7 de Agosto de 1933 na importância de ...\$... S. E. & O.

As condições já aceites por alguns dos credores desta Companhia do Norte de Portugal são, como tivemos ocasião de lhes mostrar, as seguintes:

A — Que a percentagem a distribuir pelos credores da Companhia do Norte de Portugal, será igual para todos.

B — Que será distribuída pelos credores:

(a) Toda a diferença que existir entre o que produzir a operação financeira que a Companhia do Norte de Portugal pensa realizar e a quantia necessária para a execução dos trabalhos da linha da Boa-Vista à Trindade, como o Estado exige.

(b) Tudo o que se puder apurar até á data da aprovação pelo Governo do projecto de convenção a estabelecer com os credores da Companhia do Norte de Portugal, nos termos do mesmo projecto.

C — Que em nenhum caso será distribuído aos credores menos do que 35 % seus respectivos créditos.

Muito lhes agradeçerei o favor de me dizerem, se estão na disposição, como outros nossos credores estão, de aceitar este acôrdo e, no caso afirmativo, reproduzirem-me na integra as condições anteriores.

De V. S.^{as}

M.^{to} At.^{to} Ven.^{dor}

O Presidente da Com. Administrativa

(a) Monteiro de Barros

Notarei primeiro que é no 21.^o mês da vigência do decreto, que se está preparando uma convenção, que ha quasi 15 meses devia ter sido apresentada ao Governo.

Em segundo lugar admiro a coragem com que uma Comissão administrativa intrusa, que assim protela o cumprimento do serviço que lhe foi intimado, vem afirmar que a Companhia *pensa realizar uma operação financeira*. Quando e como deu a Companhia poderes para fazer afirmações em seu nome a uma Comissão imposta e que representa apenas o Governo, sem mais lei em que se fundamenta quer o decreto que a criou e com infracção manifesta dos Estatutos por que a Companhia tem o dever e o direito de se reger?

Notarei mais que neste projecto, que da circular consta, não se fixa prazo para o pagamento, nem mesmo dos 35%.

Aceite o critério da Comissão e admitindo por hipótese poderes que ela não tem legitimamente, compreendia-se que ela indicasse o pagamento do mínimo fixado em data próxima e determinada, e deixasse dependente o do mais que se distribuisse da execução da operação financeira da conclusão do troço de Boa Vista à Trindade.

Note-se que essa conclusão implica a construção completa, assás dispendiosa, dos edifícios da estação

da Trindade, quando ha muito podia estar aberto à exploração o referido troço com uma estação provisória, como o esteve mais de 30 anos a da linha de Cascais no Cais do Sodré.

Além do saldo da operação financeira — saldo restrito pela execução integral da obra — distribuir-se-á o que a Comissão apurar até que o Governo aprove o projecto de convenção ainda não elaborado e apenas em serodia preparação.

E os saldos que se apurarem depois?

Que diferença entre esta proposta dubia e o plano que a Companhia ia executar!

Entregava esta as acções em carteira, cujo valor recebia sensivelmente tal qual figurava no activa. Recebia o suprimento preciso para pagar integralmente os débitos existentes, Desafogada assim a sua situação, procedia em seguida à conversão das obrigações e ficava habilitada para a conclusão da obra da Trindade.

Ainda ácerca da circular, recebemos do Porto a curiosa informação de que meia duzia, quando muito, dos seus destinatários, cujos créditos representam duas ou três duzias de contos, está disposta a aceitar a proposta nela feita. Para isso terá concorrido porventura a miragem de novos fornecimentos em condições vantajosas com que se negoceou talvez.

Observaremos finalmente, comentando a regra de igualdade afirmada, na circular, que o Banco Ultramarino, que fizera um suprimento em 1933 para o pagamento do cupão, recebeu da Comissão o importante saldo do seu crédito, alguns centos de contos, depois de negado o pagamento. Para acudir igualmente a essas dificuldades fez o Administrador delegado, sr. Conde de Mafra, em Julho de 1933 um suprimento de 100 contos sob formal compromisso, exarado em acta, de lhe ser pago logo que se recebesse do Governo o complemento da garantia de juro. Pois, ao passo que se pagava ao Banco, negava-se-lhe a êle pagamento de dívida idêntica na sua essência jurídica e nas condições. E nem ao menos lhe foi mandada agora a famosa circular, como antes lhe não foram oferecidos os 35%.

É mais que tempo de se pôr termo a esta situação extraordinária e sem precedentes de uma Companhia privada à margem da lei dos tribunais, dos seus direitos e em cuja administração se perpetua a famosa comissão que pelos termos da circular que atrás publicamos, conta com largos anos de vida. Assim o exige o decôr do Estado Novo.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

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

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Julho de 1895

Serviço de banhos em 1895

Começa em 5 do corrente o serviço especial da temporada de banhos que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses costuma estabelecer todos os annos.

Os bilhetes especiaes são de ida e volta, sendo os preços adoptados muitissimo reduzidos.

O praso de validade é de dois mezes, havendo bilhetes para uma ou duas pessoas, e para 3 ou mais.

A venda começa, como dissémos, em 5 do corrente, e termina em 15 de outubro, sendo o ultimo dia para regresso o de 31 do mesmo mez.

Os passageiros podem deter-se, á ida ou á volta, em qualquer estação de transito, comprando para esse fim senhas de paragem ao preço de 500 réis cada uma.

A validade dos bilhetes pôde ser prorogada por um ou dois periodos de um mez, mediante compra de senhas especiaes e pagamento de uma sobretaxa equivalente a 10% do preço do bilhete.

Os passageiros de Leste e Ramal de Carceres para S. Martinho, Cella, Vallado ou Marinha Grande, e os de Santarem, Torres Novas, Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa para banhos d'Amieira e Figueira, poderão, em logar de seguir á ida ou á volta por Alfarellos, seguir por Lisboa-Rocio, comprando á ida na estação de origem, ou á volta na estação de onde começam a viagem de volta, uma senha que lhes permita esta mudança de itinerário.

Os de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa que se destinem a Espinho, Granja, Gaia ou Porto poderão igualmente, á ida ou á volta, comprar senhas de mudança de itinerário, as quaes lhe permitem fazer o trajecto por Lisboa-Rocio, Torres Vedras, Figueira e Alfarellos ou vice-versa.

Os preços d'estas senhas são, por passageiros: 1.^a cl. 2\$500 réis, 2.^a classe 2\$000 réis e 3.^a classe 1\$500 réis.

A mudança para classe superior poderá fazer-se pagando-se a differença pelos preços das tarifas geraes.

Os passageiros que constituírem grupo devem viajar sempre na mesma classe e comboio. Fóra d'estes casos fica o bilhete nullo. Só se vendem portanto senhas de paragem, de ampliação de praso ou de mudança de itinerário a todos os passageiros de que se componha o grupo, e não, portanto, a uma parte d'elles.

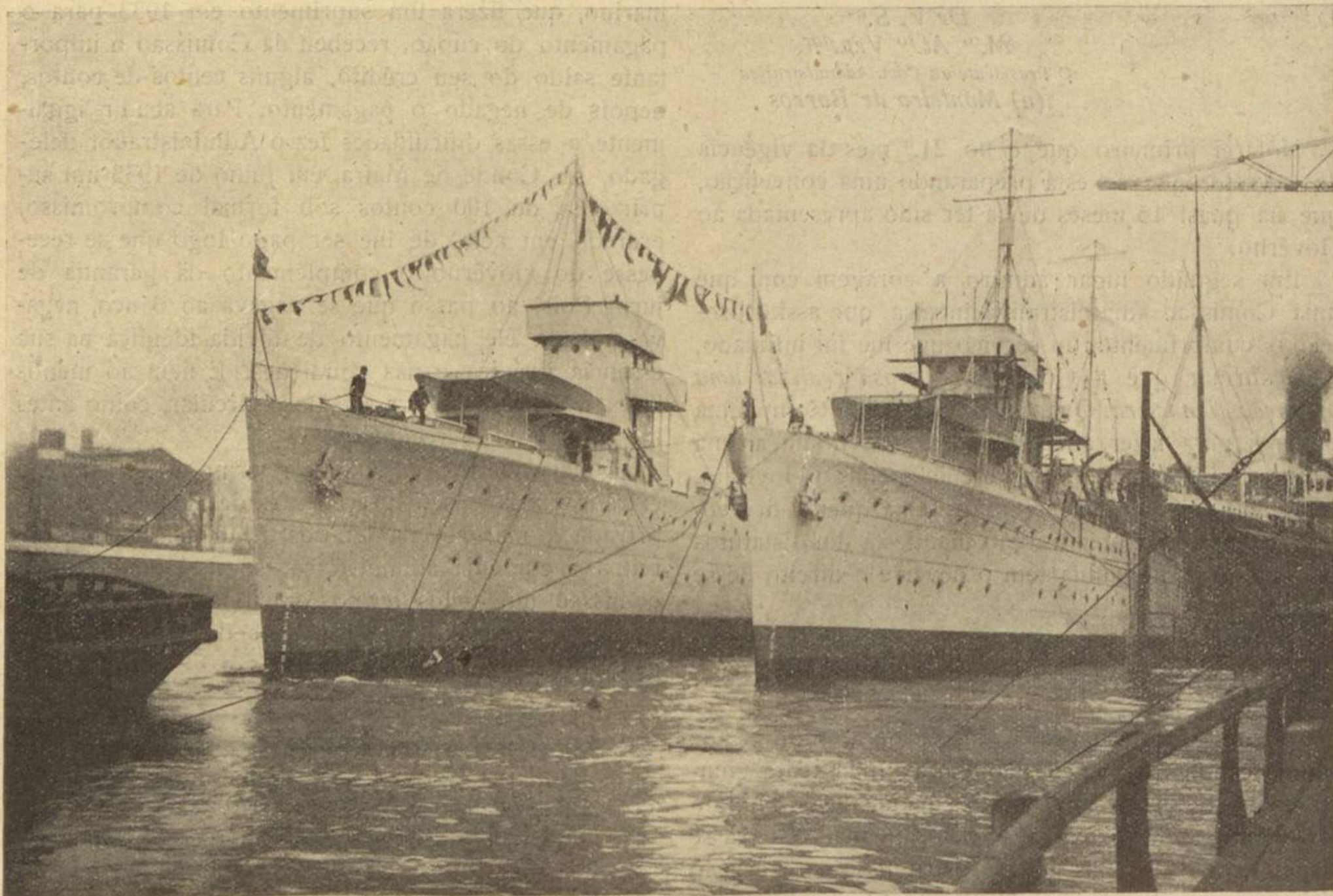
Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes serão taxados pela tarifa geral.

Para regressar com estes bilhetes da estação de destino é indispensavel que o passageiro apresente o bilhete n'esta estação a fim de ser datado e carimbado. Todo o bilhete a que faltar esta formalidade é absolutamente nullo, tenha o passageiro ou não comprado senha de paragem, de ampliação de praso, etc.

Não são validos os bilhete de 1.^a classe para o aluguer de logares de luxo.

Os bilhetes não podem ser utilizados á volta por outras pessoas que não sejam as que com elles viajaram á ida, reservando-se a companhia real o direito de considerar fraude a venda ou cedência d'elles.

A falta de espaço com que sempre lutamos impede-nos de publicar os preços de todos os bilhetes.



AS UNIDADES DA NOVA ESQUADRA PORTUGUESA

Os avisos de guerra de 2.^a classe "Gonçalo Velho" e "Gonçalves Zarco".

A escola primária ao serviço da Nação

Realizaram-se em Setúbal, nos passados dias 16, 17 e 18 do corrente, grandiosas festas escolares promovidas pelo Inspector do distrito, o nosso amigo e camarada do jornalismo, Jónatas Matoso.

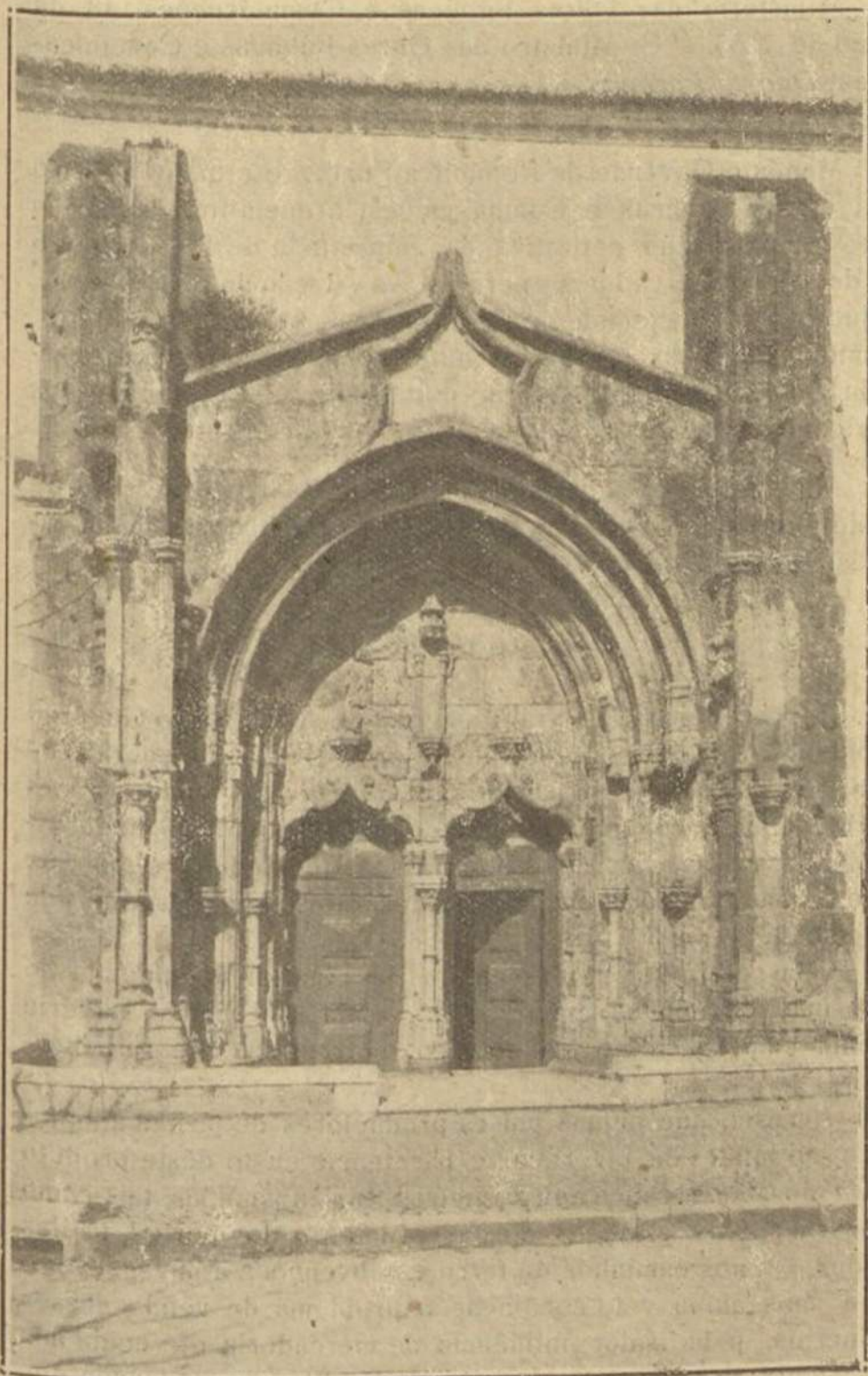
As festas, que se revestiram de brilho invulgar foram presencadas pelos srs. Ministros da Instrução e da Guerra, e director geral do Ensino Primário, sr. dr. Braga Paixão, a quem se deve a renovação da escola portuguesa.

O programa da festividade nacionalista foi cumprido rigorosamente e os ministros que a ela assistiram manifestaram o seu regosijo pela obra que naquele distrito se vem realizando em prol da escola primária, que o mesmo é dizer, em prol da Nação, hábil e inteligentemente conduzida por êsse chefe excepcional que é Salazar.

No discurso pronunciado pelo Inspector Jónatas Matoso, na sessão solene realizada no teatro Luisa Tody, há afirmações de fé e de entusiasmo vibrante, e que serviram para definir a orientação que, neste momento, convém imprimir à escola primária.

Cinco mil crianças desfilaram uniformizadas, em continência, pela Avenida Tody, ao som de tambores e fazendo aos ministros a saudação romana.

Curiosa manifestação de ordem e de disciplina dada pelas crianças do distrito de Setúbal ao paíz



SETUBAL - Pórtico da Igreja de Jesus



SETUBAL - Monumento a Bocage

inteiro. Vê-se, sente-se, que a escola primária portuguesa retoma o seu lugar com galhardia, educando-se e educando.

A lição de Setubal deve ser meditada.

Ao nosso camarada e amigo Jónatas Matoso, companheiro daquelas incertas horas de luta que precederam a eclosão do movimento do 28 de Maio, chefiado pelo grande Gomes da Costa, endereçamos parabens pela obra nacionalista que vem realizando no distrito de Setúbal.

P A R T E O F I C I A L

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Lei n.º 1:908

Em nome da Nação, a Assembléa Nacional decreta e eu promulgo a lei seguinte:

ORGANIZAÇÃO SINDICAL DOS FERROVIÁRIOS

Artigo 1.º É autorizada a organização sindical do pessoal das linhas férreas de via larga.

Art. 2.º Para os efeitos desta lei, o País fica dividido em três zonas: norte, centro e sul, correspondentes, respectivamente, às regiões situadas ao norte do Douro, entre o Douro e Tejo e ao sul do Tejo.

§ único. Os sindicatos do pessoal dos caminhos de ferro não podem estender-se a mais do que uma região.

Art. 3.º Os sindicatos nacionais do pessoal dos caminhos de ferro organizar-se-ão de harmonia com a classificação profissional deste, nos três grupos seguintes:

- a) Pessoal de serviços centrais;
- b) Pessoal de oficinas e armazéns gerais;
- c) Pessoal de linha e demais serviços não incluídos nas alíneas anteriores.

§ 1.º A estes grupos corresponderão sindicatos nacionais distintos.

§ 2.º Dentro dos sindicatos constituídos nos termos desta lei poderão ainda formar-se núcleos separados, em função das categorias ou diferenciações profissionais que nêles haja, conforme o disposto no artigo 4.º do decreto-lei n.º 23 050, de 23 de Setembro de 1935.

Art. 4.º Poderá o Governo, quando circunstâncias especiais de exploração o aconselharem, organizar o pessoal de quaisquer empresas, em separado, nos termos do artigo anterior, ou num único sindicato se o número ou a sua menor diferenciação profissional o determinar.

Art. 5.º Os sindicatos nacionais criados ao abrigo desta lei usarão a denominação de Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte, do Centro ou do Sul de Portugal — conforme a zona a que correspondem —, acrescida, em sub-título, da designação do grupo do pessoal a que disser respeito, nos termos do artigo 3.º

Art. 6.º A direcção destes sindicatos será constituída de harmonia com o § 4.º do artigo 15.º do decreto-lei n.º 23:050, podendo porém o número de vogais ser aumentado, para efeito de maior representação das secções.

Art. 7.º O presidente da direcção de cada sindicato será um dos três de maior categoria profissional de entre os eleitos.

Art. 8.º Os estatutos dos sindicatos a que esta lei se refere indicarão a forma por que devem constituir-se as suas assembleas gerais, tendo em vista assegurar o exercício do direito de voto aos filiados que a elas não possam comparecer por virtude do carácter de laboração contínua da indústria ferroviária.

Art. 9.º A organização estabelecida nesta lei pode vir a ser modificada, no sentido de uma maior concentração, de acordo com os princípios do Estatuto do Trabalho Nacional, quando as condições do funcionamento dos sindicatos o aconselharem e o Governo o julgar conveniente.

Art. 10.º O Governo poderá, quando o julgar conveniente, autorizar a organização sindical do pessoal das linhas férreas de via reduzida em moldes semelhantes aos prescritos nesta lei.

Art. 11.º Em tudo o que não esteja previsto nesta lei vigoram as disposições do decreto-lei n.º 23:050.

Publique-se e cumpra-se como nela se contém.

Paços do Governo da República, 22 de Maio de 1935.
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Duarte Pacheco.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

DIVISÃO DE VIA E OBRAS

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar tecnicamente o projecto de substituição da ponte metálica sobre o rio Cávado, ao quilómetro 48.519.88 da linha do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Maio de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 6, de ampliação da plataforma de passageiros do apeadeiro de Aveleda, ramal de Braga, adjudicada a Domingos Fernandes, aprovar o referido auto e bem assim declarar o referido empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Maio de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada de fornecimento de dois desembarcadouros para a nova estação de Lisboa-T. P., adjudicada à Sociedade de Construções e Reparções Navais, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a citada Sociedade adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Maio de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

Decreto n.º 25:423

Representou a Câmara Municipal de Aljustrel ao Governo mostrando a necessidade de se providenciar no sentido de ser atenuada a crise de trabalho que afectava a população operária daquele concelho, motivada pela diminuição da actividade da exploração das minas de pirites daquela região, de que é concessionária a Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel.

Com efeito, como resultado da diminuição mundial do consumo de adubos químicos, a venda das pirites, matéria prima empregada no seu fabrico, sofreu uma quebra importante.

Acresce que alguns países productores de pirites adoptaram, no intuito de favorecer e baretear o custo deste produto em todos os mercados consumidores, várias medidas, tais como construção de estações de carregamento nos portos, tarifas reduzidas nos caminhos de ferro e subvenções à navegação, o que mais ainda veio complicar o problema da venda desses minérios, pela maior influência de mercadoria oferecida aos consumidores, de onde resultou a inevitável estagnação dos seus preços.

Os jazigos de pirites de Aljustrel, situados a 166 quilómetros do porto de embarque mais próximo, sofreram, como não podia deixar de acontecer, as consequências desta situação. Limitou por isso a empresa concessionária das minas a sua actividade à exportação do minério arrancado em anos anteriores e depositado nas minas, trabalho em que empregava um número de operários muito reduzido.

Em consequência das representações que lhe foram dirigidas e reconhecendo a necessidade de obviar à situação de extrema penúria em que se debatia a população operária do concelho de Aljustrel, que só das minas tem vivido e que não tem qualquer possibilidade de ser colocada em outras indústrias por não haver na região, nomeou o Governo uma comissão para estudar as medidas que conviesse adoptar para favorecer o desenvolvimento da exploração e a exportação dos minérios de Aljustrel.

Apresentou essa comissão o resultado dos seus trabalhos e por eles se reconheceu que a principal medida a adoptar era a suspensão da exportação do minério já extraído e depositado nos terreiros das minas, proveniente da lavra dos anos anteriores, fazendo recommençar imediatamente a exploração subterrânea dos jazigos, empregando assim no arranque do minério algumas centenas de operários desocupados.

Uma dificuldade grande se opunha à adopção desta solução: o preço de custo do minério assim produzido, posto nos mercados de consumo, era mais elevado do que as cotações correntes.

Nestas condições, o Governo encaminhou o estudo do problema no sentido de ser concedida à sociedade das minas uma redução de tarifas. Por um lado a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aceitando as sugestões do Governo, concedeu uma redução tarifária; por outro, o Governo vai estabelecer uma redução do imposto ferroviário que lhe compete arrecadar, uma vez que sejam cumpridas pela empresa concessionária das minas as obrigações que se dispõe aceitar, isto é: colocação assegurada de 400 operários em trabalho permanente nas minas e exportação do mínimo anual de 80:000 toneladas de minério.

E assim:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3 do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º A Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel, concessionária das minas de Algarés e S. João do Deserto, é concedida a redução de 40 por cento no imposto ferroviário nos transportes de minério efectuados de Aljustrel a Praias-Sado, desde que estes atinjam o mínimo de 80:000 toneladas anuais.

Art. 2.º Nos transportes efectuados além de 80:000 e até 150:000 toneladas anuais será concedida a isenção total do imposto ferroviário.

Art. 3.º Estas reduções serão efectuadas por meio de reembolso pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro procederá à conferência das cartas de porte das expedições realizadas, enviando-as em seguida àquela comissão administrativa, que liquidará e processará a quantia correspondente ao reembolso a efectuar pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º As disposições do presente decreto são estabelecidas a título provisório, por um ano, a partir de 1 de Março do corrente ano.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 29 de Maio de 1935.
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Duarte Pacheco*.

Tenente-Coronel Almeida Lima

Pela última Ordem do Exército foi colocado como Director no Depósito Central de Fardamentos o ilustre aço-reano sr. Armando de Almeida Lima, Tenente-coronel do Serviço de Administração Militar, que tomou parte nas expedições ao Sul de Angola e Moçambique, durante a grande conflagração Europeia.



ARMANDO DE ALMEIDA LIMA

Possuindo boas condecorações como Comendador da Ordem de Cristo, Ordem Militar de Aviz, Medalha Militar da Classe de Bons Serviços, o sr. Tenente-coronel Almeida Lima não deixa de hostentar a medalha comemorativa das campanhas do Exército Portuguez.

Companhia dos Caminhos de F. P. da Beira Alta

Venda de barris vazios

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde cerca de 130 barris vazios, servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 26 do corrente, dirigidas à Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

O proponente deverá indicar na sua proposta a data até à qual a mantém.

O comprador depositará 50% do valor da transacção, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 16 de Junho de 1935.

O Engenheiro Director da Exploração.
Fernando d'Arruda

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

ANUNCIO

Pelo presente se faz público que, pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de 26.000 travessas normais e 4.000 rectangulares de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos, que se acha patente, todos os dias úteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas, e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 24 de Maio de 1935.

O Engenheiro Director
Fernando d'Arruda

Extensão ferroviária do Brazil em 1934

Reproduzimos a seguir, os seguintes dados relativos à extensão ferroviária do Brazil, em 31 de Dezembro de 1934 :

	Extensão
1 — E. F. Madeira-Mamoré	336,485
2 — E. F. Tocantins	82,430
3 — E. F. Bragança	291,870
4 — E. F. São Luiz a Therezina	450,652
5 — E. F. Central do Piahy	147,578
6 — Rêde de Viação Cearense.	1.368,315
7 — E. F. Mossoró	121,173
8 — E. F. Central do R. G. do Norte	221,120
9 — E. F. Petrolina a Therezina	164,300
10 — Great Western of Brazil Ry. Co. Ltd.	1.741,537
11 — Cia. Ferroviária Este Brasileiro.	2.335,600
12 — E. F. Nazareth e ramal de Amargosa	286,513
13 — E. F. Santo Amaro	88,350
14 — E. F. Ilhéos a Conquista	125,165
15 — E. F. Vitória a Minas	561,594
16 — E. F. Itapemirim	52,740
17 — E. F. do Litoral.	13,605
18 — E. F. São Mateus	63,000
19 — E. F. Benevente a Alfredo Chaves.	35,710
20 — E. F. Corcovado.	3,813
21 — E. F. Maricá.	130,472
22 — Leopoldina Railway Co. Ltd.	3 086,388
23 — E. F. Central do Brazil.	3.092,974
24 — Rêde Mineira de Viação (1)	3.781,746
25 — E. F. Morro Velho.	8,000
26 — E. F. Goyaz	384,751
27 — Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	1 966,016
28 — São Paulo Railway Co. Ltd	247,312
29 — Cia. Paulista de Estradas de Ferro.	1.466,492
30 — E. F. Sorocabana	2 065,996
31 — E. F. Noroeste do Brazil	1.353,927
32 — E. F. Dourado	273,368
33 — E. F. São Paulo-Goyaz.	148,882
34 — E. F. Cia Estrada de Ferro Morro Agudo	40,000
35 — E. F. São Paulo-Minas.	180,320
36 — E. F. São Paulo-Paraná	184,500
37 — Cia. E. F. Barra Bonita	18,100
38 — E. F. Itatibense	20,120
39 — E. F. Norte de S. Paulo (Araraquara)	300,347
40 — Ramal Ferreo Campineiro.	39,553
41 — Tramway da Cantareira	30,335
42 — E. F. Campos do Jordão	46,670
43 — Cia. Melhoramentos de Monte Alto.	31,350
44 — E. F. Jaboticabal	27,200
45 — E. F. Perú-Pirapóra	16,000
46 — E. F. Fazenda Dumont.	23,442
47 — E. F. São Paulo-Rio Grande.	2.006,915
48 — E. F. Norte do Paraná	43,300
49 — E. F. D. Tereza Cristina e ramaes	243,858
50 — E. F. Santa Catarina	107,200
51 — E. F. Mate-Laranjeira	68,000
52 — Viação Ferrea do R. G. do Sul (2)	2.988,116
53 — E. F. Pôrto Alegre a Tristeza	13,770
54 — E. F. Jacuhy.	57,414
55 — E. F. Palmares-Conceição do Arroio	55,220
	33.079,604

(1) Inclusive a «Machadense», a «Trespontana» e o ramal de S. Gonçalo.

(2) A «Brazil Great Southern» foi incorporada à Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

aviacão

BRITO PAIS

Sob a presidência do coronel da Aeronáutica Militar Cifka Duarte, reuniu-se a comissão executiva promotora do monumento a erigir em Vila Nova de Milfontes, comemorativo do «Raid» Milfontes-Macau, e de homenagem ao malogrado aviador tenente-coronel António Jacinto da Silva Brito Pais.

Na reunião que teve lugar na Aeronáutica Militar foi comunicado que o sr. Ministro da Guerra, coronel Passos e Sousa, aceitou a presidência de honra dessa Comissão, da qual fazem parte o sr. bispo de Beja D. José do Patrocínio Dias e brigadeiro Silveira e Castro, director da Aeronáutica Militar.

Também para fazer parte da referida comissão vai ser convidado o sr. Almirante Gago Coutinho e os governadores civis dos três distritos alentejanos.

A comissão agregou a si os srs. capitães Anibal Gonçalves da Paixão e José Pimenta, este último, aviador, nascido no distrito de Beja, de onde Brito Pais era natural.

Deliberou-se fechar contrato com uma casa de Setúbal, para o fornecimento de 30.000 emblemas, que levarão o retrato do homenageado, com um avião ao fundo, e que se destinam a ser distribuídos nos dias escolhidos pelos representantes de todos os Municípios dos distritos de Beja, Évora e Portalegre.

Resolveu-se, ainda, em dia que oportunamente se anunciará, realizar uma sessão de homenagem no Grémio Alentejano.

Por último, resolveu-se nomear tesoureiro da comissão o sr. capitão Paixão e que toda a correspondência relativa a este assunto fôsse dirigida para a redacção do «Jornal do Meio dia», Calçada da Glória, 25, 2.º telefone 2.1044.

RECORDO DA AVIAÇÃO

A Companhia Alemã Deutsche Lufthansa, pôz recentemente em circulação um dos seus aviões-relampagos que fez o percurso de 473 quilómetros de Colónia a Berlim em 85 minutos.

Esta velocidade não tinha sido atingida, até agora, por nenhum outro avião de passageiros. O próprio horário da Companhia marca 100 minutos para transpôr aquela distância. Nessa «viagem-recordo» o avião desenvolveu pois uma velocidade média de 360 a 370 quilómetros à hora.

Outro avião-relâmpago, que faz a carreira de Hamburgo a Colónia, conseguiu efectuar a viagem em 70 minutos, em vez dos 95 minutos previstos no horário da referida companhia.

H U M O R I S M O

NO HOTEL DA GARE

ESTE menino, diz o revisor, observando um rapaz que pagou apenas meio bilhete, parece-me, deveras ter mais do que a idade regulamentar.

— Pode ser, respondeu o pai da criança, mas asseguro-lhe que quando tomámos o comboio era bem pequeno.

— ?!?!?!?!?!?!?

— Deve ter crescido durante a viagem.

UM inglês e sua mulher — uma jovem francesa — viajavam para passar a lua de mel. Dirigem-se a Nice.

Durante a viagem no caminho de ferro, o inglês pergunta à sua metade:

— Vais bem?

— Muito bem.

— Não tens medo?

— Não.

— Não corre aí ar que incomode?

— Não.

— Bom. Nesse caso deixa-me ir para o teu lugar e vem tu para o meu.

UM viajante contava coisas extraordinárias das suas viagens. Tinha corrido seca e Meca e até tinha estado na Sibéria.

Olhe lá, pergunta-lhe um um dos circunstantes, sempre é certo que na Sibéria as pessoas são brancas e frias como a neve?

— Não tenha dúvida! Tão frias, tão frias que a gente até se constipa só de olhar para elas.



A Zita, muito embrulhada,
Dispõe-se a ir tomar banho,
Mas vendo a porta fechada
Bate com certo arreganho.

Vem depois, logo, o marido,
O primo, a tia, também,
E começa o alarido
Com outra gente que vem.

Falam, berram, barafustam,
Todos à espera, cá fora
E, entre si se consultam
Por ser enorme a demora.

A causa dêste arranzel
— Vejam lá, não se imagina! —
Era um barco de papel
A vogar naquela tina!

L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas elctricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4.

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinarias
ÀS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos
ÀS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças
ÀS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
ÀS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LIBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
—: em Portugal. —:*

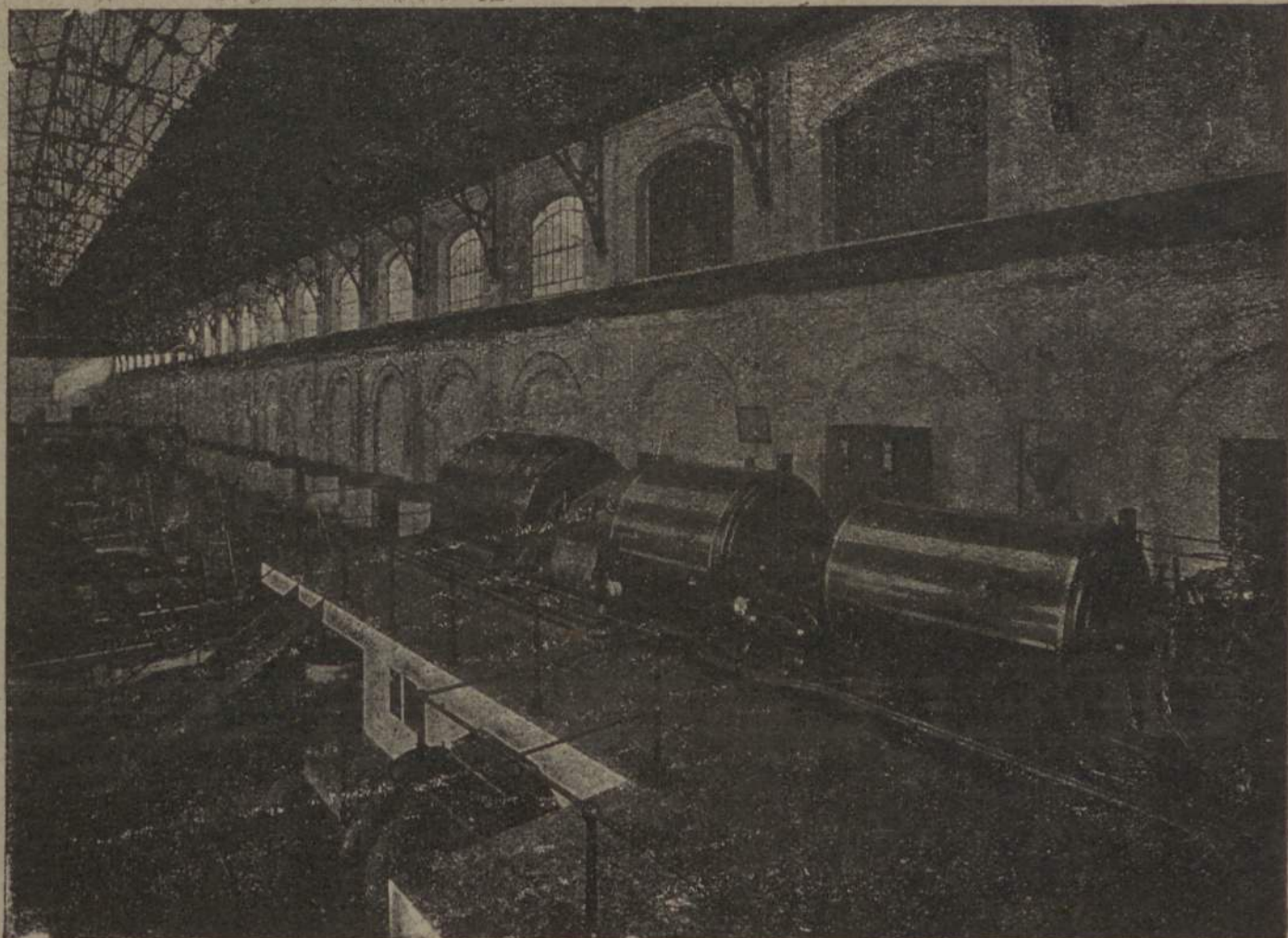
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carri. de Ferro do Porto

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

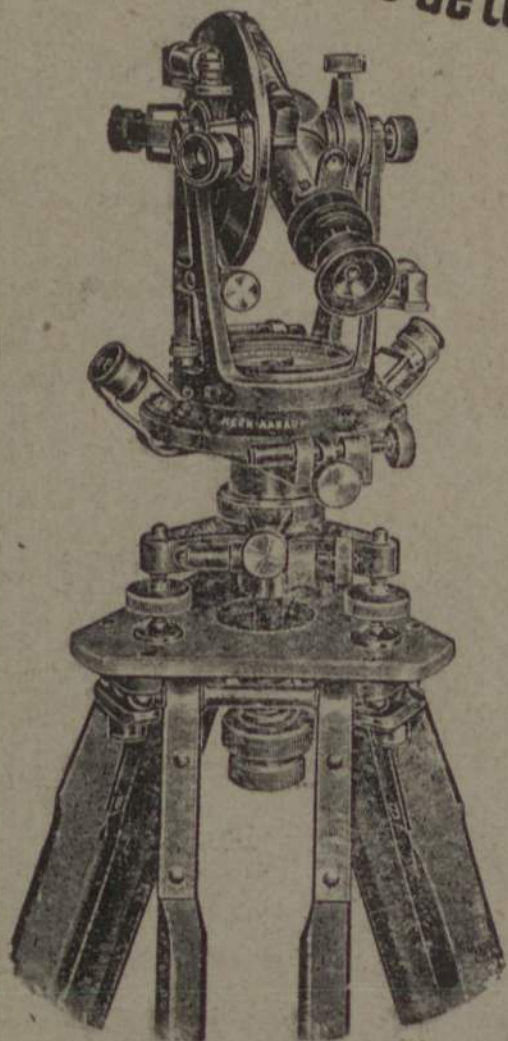
COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

Kern
AARAV
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

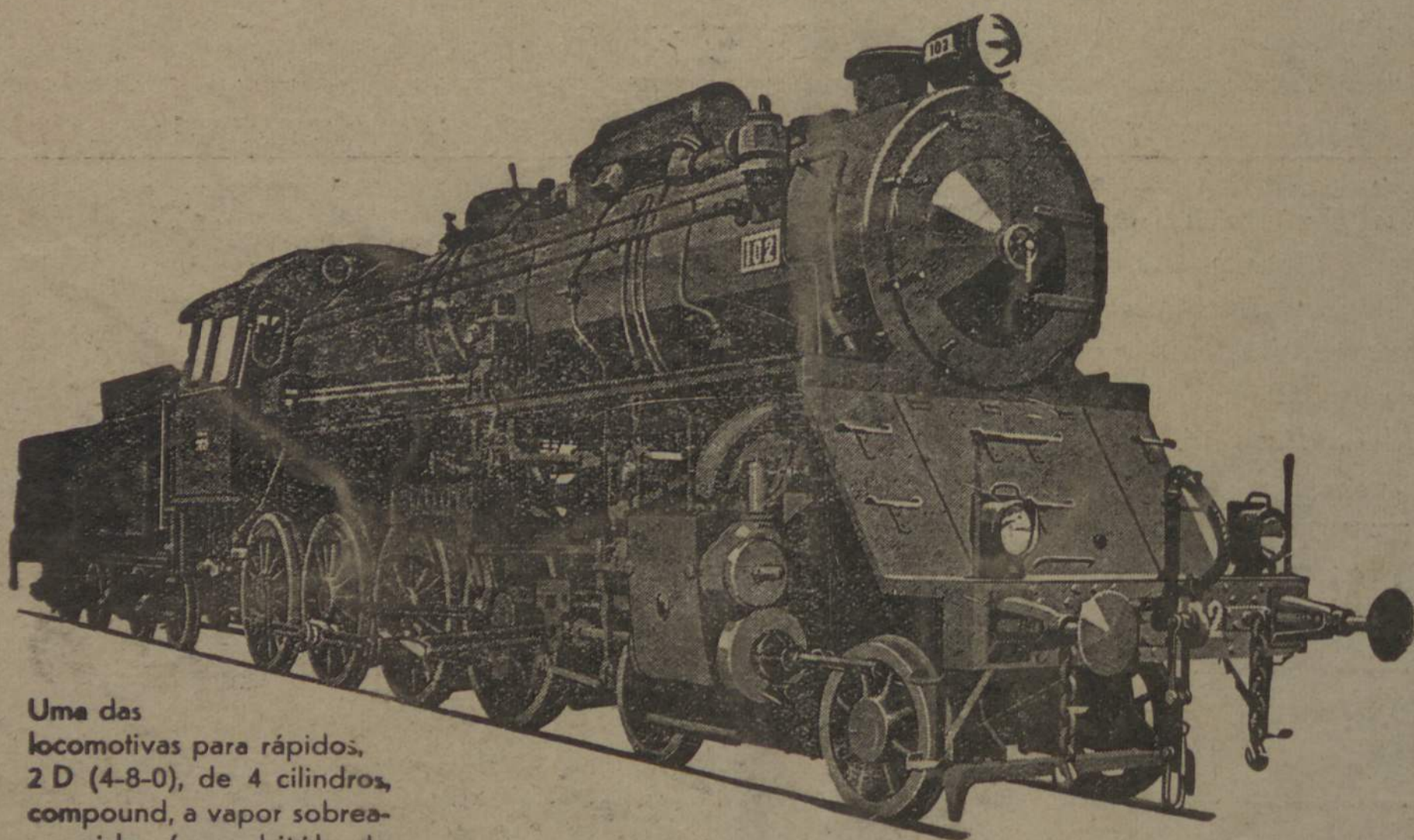
ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º



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

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

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA