

11.<sup>º</sup> DO 48.<sup>º</sup> ANO

Lisboa, 1 de Junho de 1936

Número 1163

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Séca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO e CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.<sup>º</sup>  
Telefone: P B X 20158

## REMINGTON MODELO 16



109-RUA NOVA DO ALMADA--LISBOA

COIMBRA-R. Ferreira Borges, 117

FARO-R. Direita, 19

PORTO-R. Mousinho da Silveira, 73

# BALANÇAS E BASCULAS ROMÃO

A PRIMEIRA FÁBRICA DO PAIZ  
FUNDADA EM 1778

BALANÇAS  
de Laboratório  
BASCULAS  
para pesar WAGONS  
ROMÃO & C.<sup>A</sup>  
CRUZES DA SÉ, 15

LISBOA

# MÁQUINAS E FERRAMENTAS

Espalhadeiras  
Reaquecedores  
Sopradores  
Carros de mão em ferro  
Picaretas  
Pás  
Enxadas  
Escóvas de piassaba  
Escóvas de aço  
Relógios ZENITH para o controle  
de veículos e toda a espécie  
de máquinas  
etc., etc., etc..

INDÚSTRIA NACIONAL  
ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Corte Real, L.<sup>da</sup>

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.<sup>o</sup>

LISBOA

Telefone: 20646

Telegramas: CORAL

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00  
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

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

# VAI VIAJAR?

Lembre-se de que pode sofrer um aci-  
dente e de que um penso rápido  
APPLICA, que custa 10\$00 ou  
12\$00, é o socorro pronto, fací-  
limo de executar, para  
todos os ferimentos.

A venda em todas as farmacias e drogarias

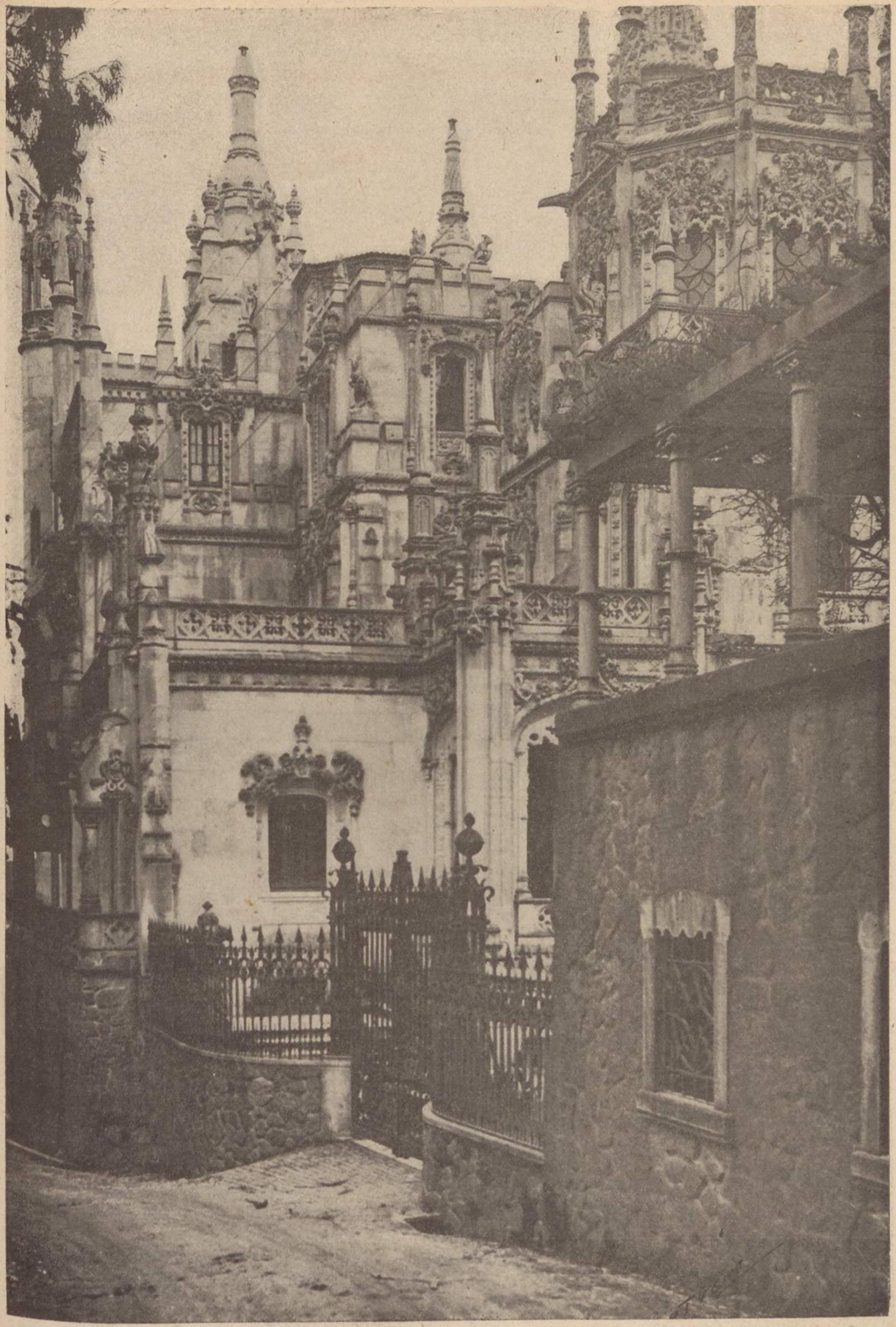
PEDIDOS A

Costa Santos & Stadlin, L.<sup>da</sup>

Rua da Trindade, 15, 1.<sup>o</sup>

TELEFONE 25970

L I S B O A



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

## S U M Á R I O

Sintra, Palácio Carvalho Monteiro. — Propaganda, pelo Eng.<sup>º</sup> ARMANDO FERREIRA. — «Caminhos de Ferro», pelo Eng.<sup>º</sup> MANITTO TORRES. — Aviação, por CARLOS D'ORNELLAS. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CARLOS D'ORNELLAS. — A Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos Ferro Portugueses. — Duas páginas inéditas sobre o 28 de Maio de 1926, por PLÍNIO BANHOS. — Control de orçamentos, por CARLOS VILLEGAS M., Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York. — Há Quarenta Anos. — Caminhos de Ferro Coloniais. — O Grande estabelecimento termal de Mont-Dore acaba de sofrer importantes melhoramentos, por ANTÓNIO RODRIGUES CORREIA. — Linhas Estrangeiras.

Parte Oficial.

1 9 3 6

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS DA REDACÇÃO  
OCTÁVIO PEREIRA.

Eng.º ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES

## 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 MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>ESPAÑA</i> ( ) ps. <sup>as</sup> . . .	35.00
<i>FRANÇA</i> ( ) fr. <sup>os</sup> . . .	100
<i>ÁFRICA</i> ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atraçados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.<sup>o</sup>

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

## PROPAGANDA...

O preço de cada quilómetro em caminho de ferro varia com a categoria do bilhete comprado.

Quando se começa a viajar de graça? Ora aqui têm, em síntese, os reclames que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a nossa simpática C. P., anda a lançar medrosamente entre os anúncios de criadas para todo o serviço e pianos em 2.<sup>a</sup> mão. É a sua publicidade; são os seus primeiros passos hesitantes na propaganda de seus serviços.

E, dizemos, são os seus primeiros passos porque elas nos aparecem hesitantes, receosos, pequeninos...

A C. P. teve alguém que lá dentro viu bem a necessidade de chamar a atenção do público sempre alheio, disperso e distraído. Buscou, em gráfico, a demonstração cabal dos esforços feitos pela administração para tornar populares e atraentes os seus serviços. E tocou também 2 pontos interessantes para a curiosidade do público: benefícios... vantagens... reduções.

Pertence à psicologia dos indivíduos o prazer do mais barato. Pode evitarse a despesa de 10 por se julgar caro... Mas faz-se duas vezes essa despesa se no-la derem por 7 ou por 6; isto é... no fim, a economia redundante em acréscimo de despesa.

Ora bem anda a C. P. em meter pelos olhos do público, a vantagem dum *bilhete de fim de semana* ou os benefícios duma assinatura.

Simplesmente — e, nestes reparos não vai desejo de criticar mas de ajudar — essa inteligente propaganda, é feita receosa, como já dissemos. Esses gráficos, ligeiramente confusos para o público, são em pequena escala e perdem-se no *mare magnum* dos anúncios de grafonolas e ólios para carros. São acanhadinhos, dignos de uma empreza da Rua dos Remolares, mas nunca duma empreza de categoria e importância dos Caminhos de Ferro de Portugal. Parece até que são metidas, essas expressões de vitalidade e propaganda, no acanhado espaço de *borla* que as Companhias têm às vezes dos jornais em troca de passes...

Ora, não nos digam que a situação financeira etc. etc. Hoje, não se admite o industrial ou o comerciante, que não saiba que o dinheiro gasto em publicidade e propaganda é dinheiro que volta certamente à caixa. Até os Estados fazem hoje propaganda. Inteligentemente orientada essa propaganda transforma-se sempre em benefícios, querer de ordem material querer de ordem moral. Todas as emprezas, mórtemente as emprezas de serviço público, devem ter todos os anos uma verba destinada a propaganda.

E' para essa orientação que desejamos ver levados os passos hesitantes e incertos, da nascente publicidade que a C. P. começou a lançar. E assim, fóra do local e livre da confusão, com os anúncios das dentaduras e fatos a prestações, a C. P. entraria no ambiente familiar e na estima e simpatia do público, que, embora não andasse todos os dias de combóio, estaria contente com essa conversa frequente e afável da companhia ferroviária mais importante a seu serviço... Lisongeado com as suas palavras e esforços até era capaz de acostumar-se a estimá-la...

ARMANDO FERREIRA

# “CAMINHOS DE FERRO”

Pelo Eng.º MANITTO TORRES

M AIS do que o clamoroso êxito conhecido — que a Imprensa e os meios técnicos celebraram e um sucesso de livraria coroou — queremos considerar o recente livro *Caminhos de Ferro*, do nosso prezado colaborador Engenheiro Manitto Torres, principalmente como um serviço inestimável e duma oportunidade rara, prestado à nossa exploração por um técnico cuja competência corre parelhas com o seu amor ferroviário.

De poucos livros, como dêste, se dirá com tanta verdade que *veiu no momento próprio!*

Com efeito, produto dum largo saber de experiência feito, dum estado metódico e directo nos serviços nacionais e estrangeiros e dum espírito de observação bem apegado e bem conhecido, o valor dêste trabalho — a que o brilho e o humorismo literário suprimem a aridez natural — é sem dúvida realçado ainda porque aparece no ponto agudo da crise e no momento de necessária e urgente renovação que atravessamos.

O côro unânime de louvores com que o receberam os mais distintos técnicos — e de que vimos documentos bem expressivos — deve filiar-se muito, sem quebra doutras e claras razões, no facto de que alia às suas outras qualidades a da oportunidade e de que surge precisamente no momento em que se fazia mister que qualquer coisa de sensato e valioso agitasse o nosso marasmo ferroviário.

Pode e deve ser êste trabalho — e temos fé de que será — o ponto de partida duma nova cruzada de reacção ferroviária; não é no desânimo que se geram as arrancadas e a arrancada é precisa, uma vez que seja lançada com prévio estudo e guiada pelo bom-senso!

Não quere a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, consagrada já por tantos serviços à exploração ferroviária, deixar em claro esta nova oportunidade e por cumprir um dever de clara justiça.

Assim, transcrevendo alguns trechos de *Caminhos de Ferro*, do mesmo passo presta homenagem ao seu ilustre colaborador, Sr. Engenheiro Manitto Torres, com cuja amizade nos honramos de há tanto, e presta um serviço aos seus leitores.

Êles nos agradecerão, decerto, os momentos de prazer espiritual e profissional que assim lhes facultámos, embora seja certo que alguma coisa se desvalorisam estes escritos arrancando-os á sequencia e conjunto em que se integram.

Quando ao autor, justamente festejado, sobre a nossa homenagem um voto: que a sua reaparição nas lides ferroviárias, em que valores — da sua témpera são benvindos e necessários, seja definitiva!

Para darmos uma esteia do ecletismo de *Caminhos de Ferro*, no presente número transcreveremos alguns trechos do capítulo *A Crise Ferroviária Mundial* e em números subsquentes transcrevemos outros dos capítulos *A Exploração perante a Tesouraria* e *A Nação perante o Dever!*

### III — TRÍPTICO DE DIFÍCULDADES!

“A condição fechada de *serviço público*, imposta, explicavelmente ao caminho de ferro quando ele usufruia posição independente no quadro do transporte terrestre — tão insignificante eram então, em volta dêle, os seus auxiliares — é uma das peias, e esta constitucional, da sua delicada exploração moderna.

Vale a pena desfiá-las num livro da especialidade?

São, dum modo geral, obrigações de se submeter a uma apertada, embora comprehensível, acção fiscal; de transportar, em determinados casos, de graça ou quasi de graça; de acorrer, dum momento para outro, a serviços inesperados e por vezes desconcertantes do trabalho normal; de patentar — negação a mais completa das conveniências comerciais — os seus planos, as suas intenções, as suas contas; de expôr, não já à legítima intervenção dos competentes, mas também à discussão desorientada e inconveniente dos ignaros, assuntos da maior intimidade e delicadeza: de contranger, assim, a condições e interesses doutra ordem, os seus próprios interesses, que clamam uma atmosfera de oportunidade, amplitude e discreção, que de nenhum modo se lhe concede!

Nenhuma outra indústria — pode afirmar-se — se enleia em tão grandes limitações à sua acção legítima, limitações que têm resultado, é certo, do seu modo de ser, mas cujas consequências há que aliviar prontamente.

Não é tudo, no campo impeditivo.

A sua condição de *serviço público* arrasta, naturalmente, a de *serviço nacional*, e não só no que imediatamente resulta daquela, senão no que deriva da sua própria essência e utilidade geral.

Com efeito, os grandes sofrimentos nacionais, a guerra, as catástrofes, as depredações da Natureza — com que ilegitimamente folgam e enriquecem tantas outras indústrias! — incidem sobre o caminho de ferro dura e duplamente, porque ao seu serviço se sacrifica e por elas vê ferido gravemente o seu haver.

Enfim, se por força das circunstâncias, se viu investido em *serviço público* e *serviço nacional*, o cami-

nho de ferro caracteriza-se cada vez mais — voluntária e generosamente — de *serviço social!*

De facto, com o carácter de tradição e generalidade que o distingue neste particular, nenhuma outra indústria avançou tanto como êle — ou sequer se lhe aproximou — no campo dos benefícios sociais outorgados ao seu pessoal!

Já vimos uma resenha das mais freqüentes obras sociais criadas e mantidas pelas administrações ferroviárias em benefício dos seus agentes.

Basta dizermos agora que — desde essa estupenda obra de Mussolini, de que o "Dopolavoro" é floração inestimável, até à mais humilde de todas elas — é, em cada país, ao caminho de ferro que há de ir observar-se a encarnação lídima das obras sociais, se quiser ter-se a impressão da sua melhor e mais geral realização humana.

Recordemos, não menos, que, sobre estes factos palpáveis, o caminho de ferro nem por isso adormece ou pára na sua função social e provas bem nítidas disto se encontram nas generosas tentativas de Madrid e do Cairo, em que a *participação do pessoal nos lucros* foi posta com galhardia bem evidente.

Belo e honroso papel, sem dúvida, o do caminho de ferro na sua tríplice missão — *serviço público, serviço nacional, serviço social!*

Mas tudo isto, é preciso não o esquecer, significa *o peso de muitos encargos e uma posição de singular inferioridade material em relação às demais industriais, das quais e nas quais* — entregues apenas ao seu egoísmo imperturbado — *ninguém se ocupa e... ninguém bate!*...

Não vamos ao ponto de dizer — em recurso ao aforismo — que se trate de *"honra sem proveito, que faz mal ao peito"*, porque o caminho de ferro deve estimar a sua superioridade moral!

Mas temos o direito de pensar que, pelo menos, a alta função que assim se lhe comete, por circunstância ou generosidade própria, não deveria ser nunca — como infelizmente é — um dos motivos da sua depressão material!...

#### IV — A RAREFACÇÃO DO TRANSPORTE

Eis outra causa, lenta e gradual, da crise ferroviária, causa tão irremediável como a anterior, pela tendência instintiva e permanente que a condiciona.

A que é que chamamos *rarefacção do transporte?*

A um fenómeno, perfeitamente análogo ao da rarefacção do ar, realizado gradualmente no mundo económico à medida do seu desenvolvimento, como o daquele sob a campanula da máquina pneumática, à medida do seu movimento.

Vejamos.

A qualquer é dado pensar que o transporte aumente dia a dia no mundo, com o aproveitamento necessário de novas origens e sub-produtos, com a melhoria geral das condições de vida, com o pro-

gresso do conforto humano — numa palavra — com a civilização material, sempre em marcha.

Deste modo — e sem contar agora com os desvios da concorrência — é inutil entrar em pormenores para concluirmos que o carril teria assegurada, mesmo em determinada progressão, a matéria transportável.

Tudo isto é assim.

Mas um observador meticoloso notará que, por fóra e acima desta progressão regular e mecânica, actua uma tendência contrária, absolutamente genérica, a qual tem por objectivo *evitar ou reduzir o transporte, subtraíndo cada vez mais ao transportador a sua matéria tributável.*

Não se trata de mais uma faceta da omnimoda guerra ao carril, ultimamente em voga, quando não por interesse próprio, pelo menos para dar aos opositores um ar de pseudo-modernismo que — cuidam eles — lhes fica muito bem!

Nada disto!...

Trata-se — infelizmente! — duma causa bem mais anterior, ampla e justificada, de tendência mansa mas insistente, a favor do barateamento industrial por meio da redução insensível de quantas despezas geraes agravem o preço do custo.

Reclamada cada vez mais pelas circunstâncias, que obrigam a cortar aqui e ali, onde quer que isso seja possível, esta ideia nata, primaria, nascida de longe, tornada depois preocupação comum a toda a industria, teve a sua primeira expressão na "fuga ao transporte", como tem o seu mais moderno exemplo na "caça ao atrito"!

O "Taylorismo", despertando — entre muitas outras que não nos interessam agora — as ideias de simplificação, de ordem, de método, de deslocação mínima, etc., como factores da economia, deve ter dado a essa ideia-mãe um comprehensível e inteligente impulso!

*O transporte — eis, não o Inimigo, mas um dos principais inimigos...*

E é então a fuga, absolutamente nítida...

Assimilada a ideia de que o transporte é empecilho gravoso e em certa medida evitável, toda o inteligença, todo o instinto industrial tendem a reduzi-lo sucessivamente...

O telefone, o correio, as modernas convenções comerciais, a T. S. F., embora não criados com este intuito especial, dão — indirectamente — alarme e golpe de respeito contra o transporte...

Sobretudo depois que estendem e amiudam as suas malhas de cidade para cidade, de país para país — que enorme participação é a sua na defecção da matéria transportável!...

A viagem constante, a feira, a reunião comercial — fomentadoras do transporte — estão pouco menos que inuteis ou são, quase, mero e raro pretexto de deambulação recreativa...

A mesma mercadoria, que se deslocava de mercado em mercado, de centro em centro, que ia e vinha para se oferecer, que passava de dono e mu-

dava de terra para recolher ou irradiar da fabrica longinqua e rara, vai agora à feira, oferece-se, muda de dono, entra e sai da fabrica sempre próxima, substituindo — se chega a fazê-las... — por uma ou duas viagens a série interminavel das ingenuas viagens d'outr'ora...

Junto à queda d'agua, improvisada se fôr preciso, se põe a turbina, para lhe recolher a transformar a energia, poupano o carvão... e o seu transporte!

Mas onde houver carvão põe-se tudo à boca da mina: a preparação mecanica, a central térmica, que aproveita os ultimos resíduos, quâsi o pó do combustivel — *para que não se transporte ou se transporte menos...*

Quere-se mais?

Ha mais...

Fia-se e tece-se no Egipto e na India junto às plantações, transforma-se e fabrica-se "urbi et orbe", no cabo do mundo — *para que se não transporte ou se transporte menos...*

A fabrica multiplica-se, vae a toda a parte, coloca-se à beirinha da materia prima e do consumo ou a meio caminho d'ambos — *para que não se transporte, ou se transporte menos...*

Esqueceu alguma coisa?

Ah! lá vamos...

O bairro fabril seguirá docilmente a fabrica — certamente por outros e interessantes motivos, mas também para que o operário que pede transporte ao caminho de ferro, fique sendo exclusivamente o seu, isto é, aquele que não paga ou paga pouco...

Primeiro, a industria furtava-se assim ao transporte, procurando habilmente aproximar-se do que mais lhe interessava sob este ponto de vista: a energia, o operário, a matéria prima, o consumidor...

Depois não se parou: a propria fonte da energia aligeirou-se e do carvão passou-se à essencia ou aos oleos...

Assim, para levar aqui e ali o esforço produtor, primeiro transportou-se o animal, depois a lenha, depois o carvão, depois o liquido, especies cada vez mais leves — note-se bem — sob o ponto de vista do aproveitamento industrial!

E o tranporte da energia — tão regular e seguro — foi-se, pouco a pouco, divorciando do caminho de ferro, a ponto que hoje em regra quasi o desconhece, e dentro em pouco apenas o conhacerá de vista, por lhe passar ao lado ou por cima, por enquanto em postes de cimento armado, ámanhã, invisivelmente, no ar...

Parece-nos bem simbólico e digno de meditação o que se passa com estes exemplos de *rarefacção do transporte*.

Seja como fôr, o transporte perde peso, rarefaz-se, volatiliza-se, foge-nos pouco a pouco de entre as mãos, como uma enguia!

Quasi se diria uma lei natural...

E' uma tendencia inteligente, científica, uma orienta-

tação firme — peor do que isso, necessária — que, na impossibilidade de enfiar por outro lado a faca das economias, embotada à força de bater no impenetrável, descobriu, enfim, uma passagem de grande futuro por onde pode — e deve — metê-la...

Eis a política que *declara inimigo o peso* e a que chamamos, na parte que nos toca, a *rarefacção do transporte*.

Ela é, já hoje, causa imponderavel de muitas dificuldades gerais que o caminho de ferro atravessa, sob a forma de uma ausencia gradual e vagarosamente crescente de tráfego, o qual se afasta lentamente e não volta a nenhuma solicitações ou atracitivos, porque simplesmente se desfaz...

Não é mal de morte, pois actua a longuissimo prazo, novos transportes substituem — em parte — o perdido, e o caminho de ferro saberá evoluir para se defender; mas que é assunto ponderoso, que demanda precaução futura, isso é...

## V — HIPERMECANIZAÇÃO

Do que não resta dúvida alguma, ao menos atilado dos observadores, é de que uma industrialização excessiva — caso especial do desconcerto económico referido — está assolando o mundo e impelindo-o para destinos críticos...

Os nossos felizes avós, no seu tranquilo devaneio, absortos ante o embrião da máquina e a previsão das suas maravilhas, talvez não compreendessem bem isto e se indignassem mesmo — se lhes fôsse dado adivinhá-lo — com este ultrage à criação humana que em doces ditirambos celebravam votada a libertar o homem!

Boa libertação — não ha dúvida!...

Compreendemos, porém nós — e, mais do que isso, sentimos — que a plétora do maquinismo é um facto grave.

Romanticos que eram, não erravam eles, entretanto, ao capitular a máquina de rainha e maravilha da sua e futuras idades!

Foi-o, com efeito, é-o hoje, sê-lo-á sempre!

Os seus benefícios têm sido incontaveis sob todos os pontos de vista!

E, quer como criação, quer como instrumento do homem, ela nobilita-o igualmente, expressão máxima que é do progresso, materialização prática e definitiva da ciência, que, em determinadas e generosas circunstâncias, quâsi nos aproxima de Deus!

Creamos que não é preciso dizer mais para que não nos acoijem de retrógrados...

Aqui ninguem clama contra a máquina!

O que temos, talvez — mais dia, menos dia — é que nos unir todos para reclamar contra... o seu exagero!

Mau! Lá estão a pôr as mãos na cabeça os abencerragens do romantismo liberal!...

Por amor de Deus, venham cá!

Não há nestas palavras blasfémia alguma!...

Tão mudavel é a condição humana que, *com isto*,

*o que precisamente se visa é — longe de os condenar — salvar o progresso e... a máquina!*

Por muito que presuma de si, a humanidade avança como os cegos, às apalpadelas, e só depois de bater é que sabe — que ali há parede!

Nós — embora com um bocadinho mais de experiência — não somos mais inteligentes do que os nossos antecessores!

Batemos na parede, eis tudo!...

De resto, a própria hipertrofia da máquina é explicável e provém de duas causas comprehensíveis: *a moral* — oriunda da paixão científica, do abrazamento intraduzível do sábio e do inventor, que uma vez absorvidos na engrenagem, são arrastados irresistivelmente *a produzir mais e melhor*; *o material* — oriunda da ambição, da ansia do goso, da própria vaidade humana, que descobriram na máquina o seu mais eficiente auxiliar moderno e que, em diabólica competição, são levados *a exigir mais e melhor*!

Há fábricas fechadas em todo o mundo, o trabalho, desnecessário, não topa remuneração, o desemprego e a fome são males generalizados?

Pois muito bem! Não pára — *por todo o mundo, para todo o mundo* — o fabrico e a exportação de máquinas, de máquinas de fazer máquinas, de máquinas de fazer crise...

A ganancia faz o resto: o que fabrica a máquina, o que a utiliza, o próprio Estado, não vêem nela o substituto duplamente generoso do homem, destinado a aliviar este e a baretear a produção, mas — porque muito produz — o instrumento de ganhar e a matéria tributável!

Se dos três — fabricantes, usuário, Estado — um deles metesse a mão na consciência e reconduisse as coisas à verdade económica, os restantes, é quase certo, rir-se-iam dêle e... aproveitariam para si o vacuo que aquele ingênuo abrirá.

De modo que a plétora da máquina gera um duplo mal estar: desemprega e perturba, pela eficiencia própria; facilita, silenciosa e discreta, o abuso em toda a linha, abuso que a mão d'obra humana, dividida e consciente, não facultaria, abuso que nem ao menos — por tacito e geral — tem o natural correctivo das competições...

Eis o duplo efeito — nefasto sobre nefasto — da generalização excessiva da máquina!

Para mais, os sintomas da desagregação — e a miséria humana também — são tanto como isto: muitos não se pejam de declarar que o que se faz mister

não é remover, com o sacrificio geral, esta situação, mas provocar nova guerra para que se equilibrem as coisas, isto é enriqueçam eles como o vizinho, que nada tinha e tem tudo, à custa da guerra e da máquina!

Entretanto, esta não pára, multiplica-se, prolifera, abarca e enfraquece o mundo!...

Pois paremos nós!

E recordemos, a propósito, o grande jornalista francês — viajador de mundos, entrevistador de mudanças, cultor de progressos, sabedor de crises — com quem há pouco acamaradámos em digressão turística através do nosso ridente país!

Aqui relembramos a expressão inesquecível de perfeita beatitude com que este homem — senhor universalista de segredos e inquietações humanas — ao deparar, sobre a colina verdejante, três pobres moinhos que bracejavam na paz das suas velas brancas, lhes abriu largamente os braços e, positivamente caído em extase, só pôde murmurar esta coisa imensa: *oh! les bons vieux temps! les bons vieux temps!*...

E agora te invocamos também, ó Eça inimitável, criador do magnífico 202 dos Campos Elísios!...

Porque afinal, o teu Jacinto esfomeado somos nós mesmos, o teu elevador que não anda é a nossa maquinaria soberba mas nefasta, e o teu peixe doirado e inatingível são as nossas riquezas pervertidas, o nosso trigo que queimamos, o nosso caminho de ferro inutil... — símbolos proféticos, todos êles, da triste humanidade de hoje!...

Sim! Também nós vemos de longe a iguaria saborosa, mas também não lhe podemos chegar, porque igualmente emperrou, a meio do caminho, o nosso elevador!...

No teu palacio magnifico faltou a electricidade — sóbra e agride-se o maquinismo nesta humanidade civilizadíssima.

Avaria imprevista, esta última...

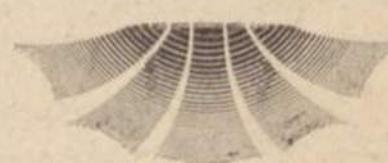
Lá como aqui, impõe-se um concerto, uma regularização, talvez um regresso inteligente!

Um regresso, porque não?!

Mas, quanto a isso, descansem! Recordando em pé d'igualdade o jornalista ilustre e o Jacinto do Eça, não queremos — lá porque aquele se extasiou ante os moinhos e este trocou Paris por Tormes — propôr o regresso, puro e simples, á Terra, á Natureza!...

Somos mais modestos...

Proporemos apenas o regresso... ao juizo!



# Aviação

## Os Açores base das linhas aéreas

Por CARLOS D'ORNELLAS

**O**S Açores, essas ilhas maravilhosas, pela sua explêndida situação geográfica, estão destinadas a uma grande prosperidade. Com o triunfo da aviação elas são uma das estações das grandes linhas aéreas para a América.

O primeiro sintoma surgiu com os aviadores americanos que, ao demandarem a Europa, numa longa travessia do Atlântico, tiveram de incluir os Açores na sua rota.

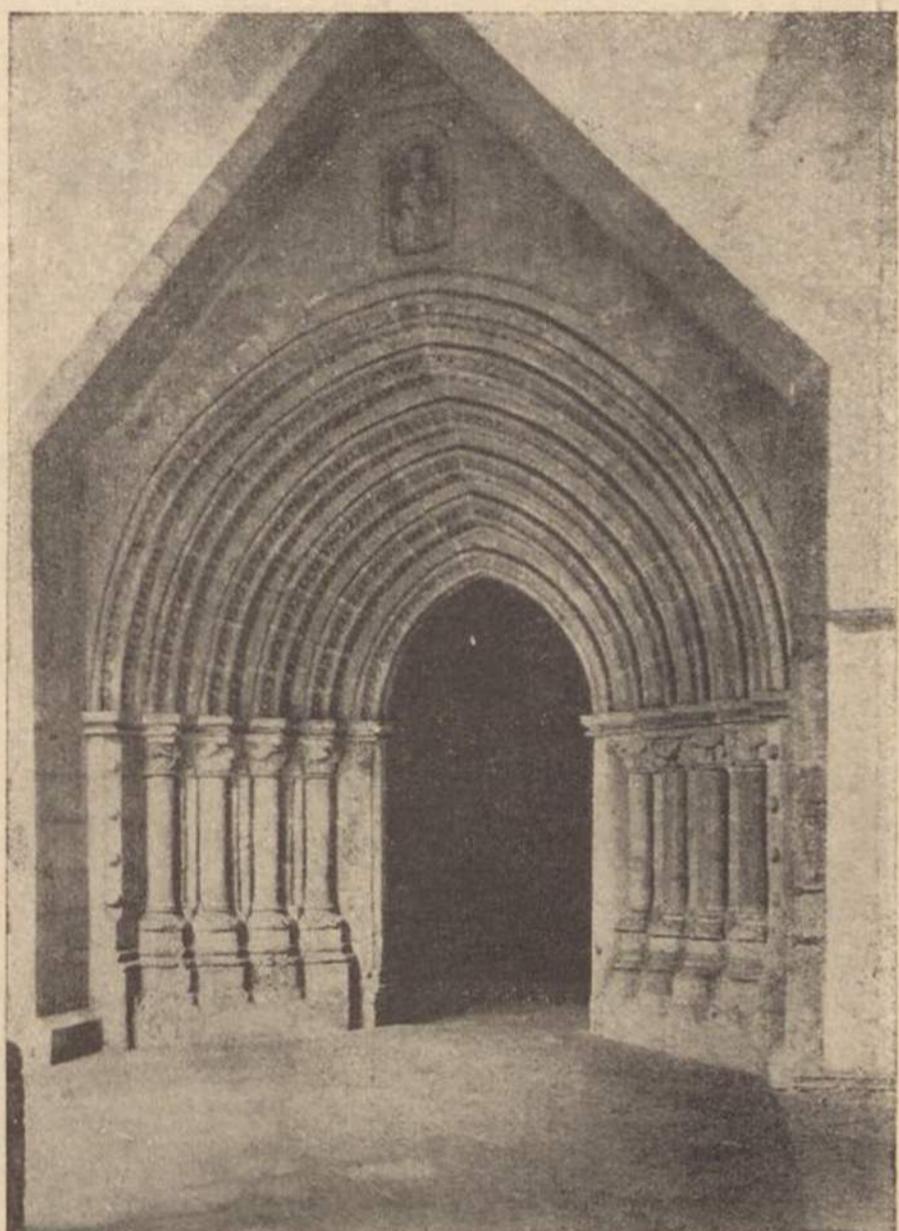
O último sintoma foi verificado com o voo sobre a Ilha Terceira desse formidável dirigível alemão — o Z. R. 3 — que há três anos, com o assombro do mundo, ligou o ex-império de Guilherme II à América do Norte.

Os Açores são como uma balisa que a aviação futura não poderá desresar.

Da linha Europa — América do Norte, os Açores é um ponto de passagem — uma estação.

Os Açores, na autorizada opinião dum dos nossos mais distintos e experimentados aviadores, teem todas as condições para ali se realizar o transbordo, da mesma maneira que em certas estações de caminhos de ferro, nós mudâmos hoje de combóio.

Um avião possante, um avião de futuro, pode fazer normalmente um voo entre a Europa e as ilhas do



ILHA TERCEIRA (AÇORES) — Vila da Praia da Vitória,  
Portal da Igreja matriz

Arquipélago Açoreano, principalmente Angra do Heroísmo que tem uma base naval de grande importância que pode muito bem de aeroporto internacional.

Ali, um outro aparelho aguardará os passageiros e leval-os-há, por sua vez, ao *términus* da viagem.

Desde 1919 que teem sido realizadas várias tentativas de travessias do Atlântico pela via aérea, algumas coroadas de êxito e outras que, infelizmente custaram a vida aos aviadores.

Julgamos de interesse a publicação de alguns quadros com a indicação das travessias realizadas ou tentadas desde essa data :

### Tentativas coroadas de êxito

Maio de 1919 — Read (da Terra-Nova à Horta, Ponta Delgada, Lisboa, Londres).

Junho de 1919 — Alcock e Brown (Terra-Nova à Irlanda).

Maio-Junho de 1922 — Gago Coutinho e Sacadura Cabral (Lisboa ao Rio de Janeiro).

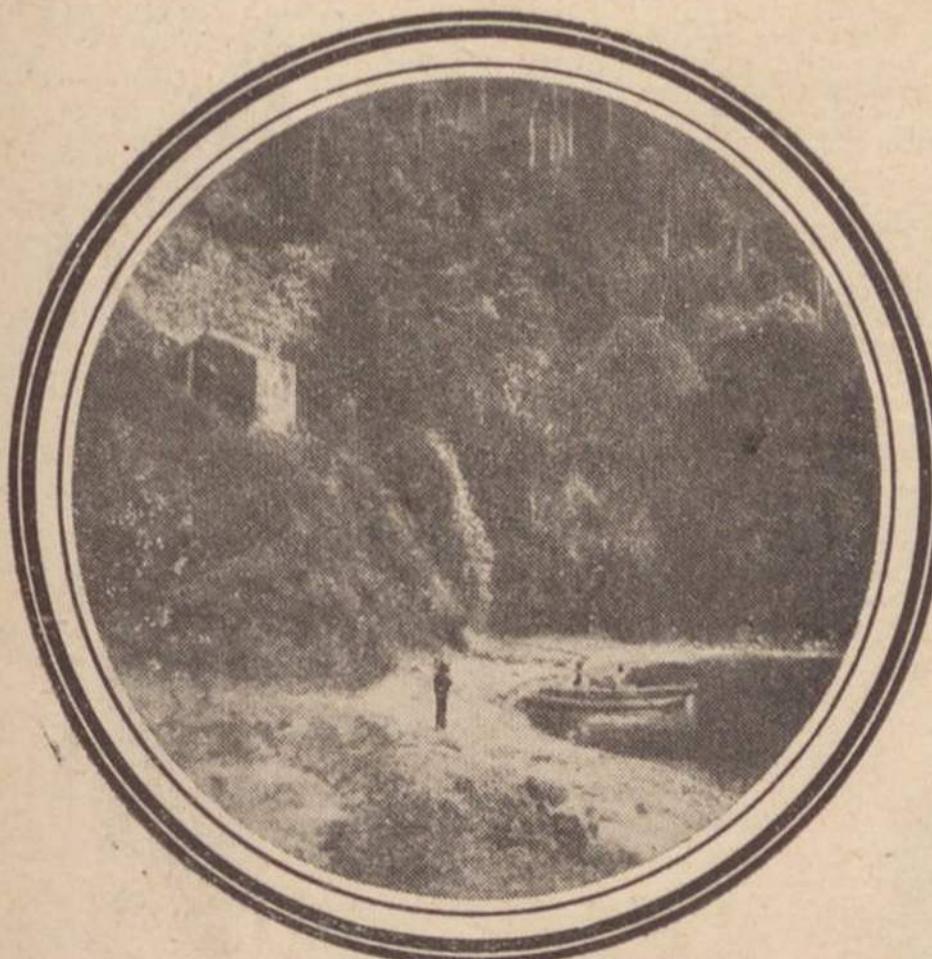
Março de 1927 — Sarmento Beires (Lisboa ao Rio de Janeiro).

Maio de 1927 — Lindbergh (New York-Le Bourget).

Maio de 1927 — Marquês de Pinedo (circuito do Atlântico; Itália, África Ocidental, América do Sul e do Norte, Açores, Lisboa, Itália).

Junho de 1927 — Chamberlin e Levine (New-York Cottbus Alemanha).

Julho de 1927 — Byrd (New-York a Versur-Mer).



ANGRA DO HEROÍSMO — Aspecto da Serreta

Agosto de 1927 — Brock e Schles (Terra Nova a Londres).

Outubro de 1927 — Coste e Le Brix (volta ao mundo).

Junho de 1928 — Gordon Stultz, Miss Ehrardt (New-York a Burny, Inglaterra).

Julho de 1928 — Ferrarin e del Prete (Rome ao Natal).

Agosto de 1928 — Von Hubenfeld-Kœhl (Irlanda-Canadá).

Maio de 1929 — Jimenez e Iglesias (Sevilha-Brasil).

Junho de 1929 — Assolant, Lafévre e Loti (New-York Espanha-Paris).

Julho de 1929 — Vancey e Williams (New-York Espanha-Roma).

#### Tentativas que não terminaram trágicamente

Junho de 1927 — Courtney, de Lisboa, para nos Açores.

Agosto de 1927 — Risticz, abandona.

Outubro de 1927 — Miss Ruth Elder e Hilderman, recolhidos no mar.

Novembro de 1927 — Merz, Nocke, Boch abandonos Açores.

Novembro de 1927 — Lilly Dillenz, Storke, Loese, abandonam nos Açores.

Julho de 1928 — Tenente de maris, de Brest abandona nos Açores.

Agosto de 1928 — Illzik w ki e Kubala recolhidos no mar.

Junho de 1929 — Ramon Franco, recolhido no mar dos Açores.

#### Tentativas que custaram a vida aos aviadores

*Biplano francês*: Monnayaes, Saint-Remans, Petit. *Oiseau-Blanc*: Nungesser e Coli.

*Miss-Doran*: Miss Doran, Pedlar, Dr. Koope.

*Golden-Eagle*: Trots Golden Scott.

*Dallas-Spirit*: Ewin, Echw Ildt.

*Port-of Brunswick*: Redfern.

*Saint-Raphoé*: Princesa Wertheim-Löwenstein, Nuischin, Hamilton.

*Old-Glory*: Bertand, Hill, Payne.

*Sir Jonh Carling*: Tully, Metcalfe.

*Amiot*: Ilzik w ki e Kubala, salvando-se o segundo.

*Em avionnette*: Mac Donald.

#### O DIRIGIVEL "HINDENBURG"

Vamos proporcionar aos nossos leitores, a descrição, embora rápida, do dirigível "Hindenburg", verdadeira maravilha de mecânica e conforto.

As cabines e os salões destinados aos passageiros

apresentam um conjunto de aperfeiçoamentos, que conseguirão aliar ao conforto, estabilidade e segurança, o gosto das decorações do mobiliário e dos ornamentos, com o objectivo de tornar o ambiente mais agradável possível.

Da entrada "fall reep," sobe uma larga escada, à maneira das que existem nos grandes transatlânticos, a qual conduz ao convés chamado B, onde se encontra a grande enovação do "L-129" — o salão de fumar! — o ponto de preferência dos fumadores incorrigíveis.

Este salão é precedido por um pequeno "bar," que tem numa das paredes grandes janelas que oferecem ao viajante a mais ampla visão. As paredes do salão de fumar são forradas de madeira especial.

Nesse convés, ainda estão dispostos os toucadores e chuveiros servidos por água fria e quente. A seguir uma cosinha eléctrica, cujo aspecto é encantador. A do "Graf Zeppelin" é pequeníssima, em vista desta bastante espaçosa e provida com todos os requesitos modernos, fogão eléctrico, refrigerador e estufa.

Da cosinha sobe um elevador que vai ter à sala das refeições dos passageiros, bem como uma escada que serve os "Stewards". Do outro lado do convés B, há uma espaçosa sala de refeições e repouso destinada aos tripulantes.

Uma escada leva o passageiro ao convés A. Ali estão dispostas as 25 "cabines," cada uma com dois leitos, armário embutido na parede, mesa, cadeira, lavatório com água fria e quente. As camas foram organizadas de modo que, durante o dia, a de cima fica invisível embutida no tecto e a debaixo transforma-se em cômodo sofá.

As "cabines" são cercadas em toda a volta por um extenso passadiço que tem 28 metros de comprimento e 3 de estibordo a bombordo.

Neste passadiço, os passageiros poderão passear, repousar e apreciar o seguimento da viagem, pois ele é todo cercado por amplas janelas, que têm uma disposição especial, permitindo uma deslumbrante visão do céo e da terra. A bombordo do passadiço foi localizado o salão destinado às refeições cujo comprimento é de 14 metros por 5 de largura. A estibordo, além de um imponente salão, onde até há um piano de cauda, existe uma grande sala de leitura, e escritório, também com o comprimento de 14 metros. As paredes dessas salas são forradas com a mesma tela que serve de cobertura ao dirigível e pintadas por grandes artistas.

Tais são as dimensões dos compartimentos, o conforto e o aspecto da aeronave.

Os móveis que garnecem o "L-129" foram objecto de longos estudos.

# BASES ORÇAMENTAIS

## PARA

### ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

## PÊSO MÉDIO DO MATERIAL DE VIA

## a) Material de 30 kg. / m. l.

Anilhas de "Grower" . . . . .	Kg.
Barretas angulares . . . . .	0,030
Barretas lisas . . . . .	5,500
Barretas de ligação a mat. de 40 kg./ m. l.	3,500
Barretas de ligação a mat. de 45 kg. / m. l.	6,500
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09 e incluindo a via intercalar. . . . .	7,500
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13 e incluindo a via intercalar. . . . .	3019,000
Parafusos de via com porca . . . . .	0,348
Parafusos de via sem porca . . . . .	0,235
Parafusos de via de 112 m/m de comprimento, com porca. . . . .	0,435
Parafusos de via de 112 m/m de comprimento, sem porca . . . . .	0,313
"Tirefonds" correntes . . . . .	0,530
"Tirefonds" de junta. . . . .	0,648
"Tirefonds" para cunhas "Barberot" . . . . .	0,678

## b) Material de 36 kg. / m. l.

Anilhas de "Grower" . . . . .	Kg.
Barretas angulares (6 furos). . . . .	7,000
Barretas lisas (4 furos) . . . . .	7,000
Barretas de ligação a mat. de 40 kg. / m. l. (4 furos). . . . .	8,500
Cruzamento completo sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09 e incluindo a via intercalar. . . . .	3480,000
Parafusos de via com porca. . . . .	0,350
Parafusos de via sem porca. . . . .	0,235
"Tirefonds" correntes . . . . .	0,512
"Tirefonds" de junta. . . . .	0,632

## c) Material de 40 kg. / m. l.

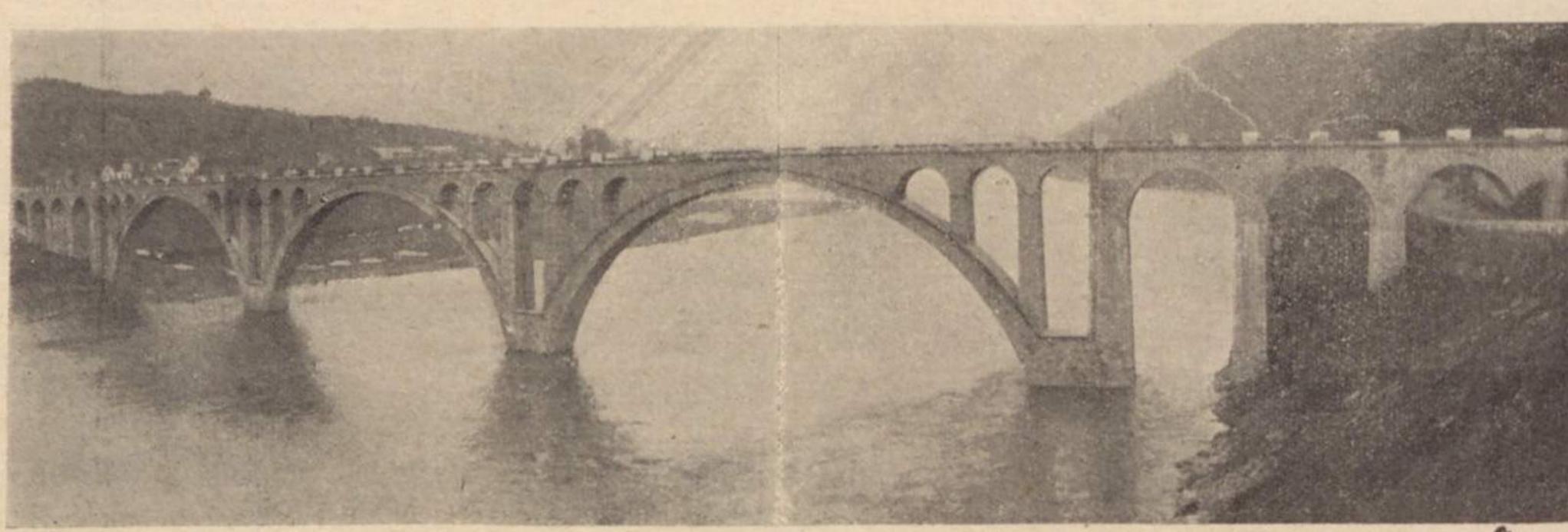
Anilhas de "Grower". . . . .	Kg.
Barretas angulares (6 furos). . . . .	9,500
Barretas lisas (6 furos) . . . . .	5,500
Barretas de ligação a mat. de 45 kg. / m. l. (4 furos). . . . .	8,000

	Kg.
Cruzamento completo sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09 e incluindo a via intercalar. . . . .	3950,000
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11 e incluindo a via intercalar. . . . .	3760,000
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13 e incluindo a via intercalar. . . . .	3680,000
Parafusos de via com porca. . . . .	0,790
Parafusos de via sem porca. . . . .	0,577
"Tirefonds" correntes . . . . .	0,522
"Tirefonds" de junta. . . . .	0,622
d) Material de 45 kg. / m. l.	.
Anilhas de "Grower". . . . .	0,040
Barretas angulares (4 furos). . . . .	12,500
Barretas em L para junta forrada. . . . .	12,500
Barretas interiores para junta forrada . . . . .	13,000
Barretas exteriores para junta simples. . . . .	12,000
Barretas interiores para junta simples. . . . .	2,000
Calço de madeira para junta forrada . . . . .	18,500
Cochim L para junta forrada . . . . .	.
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09 e incluindo a via intercalar. . . . .	4224,000
Cruzamento completo, sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11 e incluindo a via intercalar. . . . .	4190,000
Parafusos de via com porca. . . . .	0,778
Parafusos de via sem porca. . . . .	0,548
Parafusos de via para junta forrada, com porca. . . . .	1,040
Parafusos de via para junta forrada, sem porca. . . . .	7,800
Parafusos para talão de agulha. . . . .	0,602
"Tirefonds" correntes . . . . .	0,530
"Tirefonds" de junta. . . . .	0,637

NOTA — Por estarem em organização as bases correspondentes ao assentamento de transversais junções simples e duplas e ainda atravessamentos, suspende-se temporariamente a sua publicação.

**TABELA III**  
Tangente do ângulo da cróxima 0,13

Entre- via E m. l.	MATERIAL DE						Entre- via E m. l.	MATERIAL DE						
	50 e 56 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.			50 e 56 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.		
	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.		L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	
<b>2,00</b>	3,544	3,300	3,619	3,374	3,637	3,392	<b>4,00</b>	19,058	18,684	19,133	18,759	19,151	18,777	
2,05	3,932	3,684	4,007	3,759	4,025	3,777	4,05	19,291	19,069	19,521	19,144	19,539	19,161	
2,10	4,320	4,069	4,395	4,144	4,413	4,161	4,10	19,834	19,454	19,909	19,528	19,927	19,546	
2,15	4,708	4,454	4,783	4,528	4,801	4,546	4,15	20,222	19,838	20,297	19,913	20,237	19,930	
2,20	5,095	4,838	5,171	4,913	5,188	4,931	4,20	20,609	20,223	20,685	20,297	20,702	20,315	
2,25	5,483	5,223	5,559	5,297	5,576	5,315	4,25	20,997	20,607	21,072	20,682	21,090	20,700	
2,30	5,871	5,607	5,946	5,682	5,965	5,700	4,30	21,385	20,992	21,460	21,167	21,478	21,084	
2,35	6,259	5,992	6,334	6,067	6,352	6,084	4,35	21,773	21,377	21,848	21,451	21,866	21,469	
2,40	6,647	6,377	6,722	6,451	6,740	6,469	4,40	22,161	21,761	22,236	21,836	22,254	21,854	
2,45	7,035	6,761	7,110	6,836	7,128	6,854	4,45	22,549	22,146	22,624	22,220	22,642	22,238	
<b>2,50</b>	7,423	7,146	7,498	7,221	7,516	7,238	<b>4,50</b>	22,936	22,530	23,012	22,605	23,030	22,623	
2,55	7,810	7,531	7,886	7,605	7,903	7,623	4,55	23,324	22,915	23,400	22,990	23,417	23,007	
2,60	8,198	7,915	8,273	7,990	8,291	8,007	4,60	23,712	23,300	23,787	23,374	23,805	23,392	
2,65	8,586	8,300	8,661	8,374	8,679	8,392	4,65	24,100	23,684	24,175	23,759	24,193	23,777	
2,70	8,974	8,684	9,049	8,759	9,067	8,777	4,70	24,488	24,069	24,563	24,144	24,581	24,161	
2,75	9,362	9,069	9,437	9,144	9,455	9,161	4,75	24,876	24,454	24,951	24,528	24,970	24,546	
2,80	9,750	9,454	9,825	9,528	9,843	9,546	4,80	25,264	24,838	25,339	24,913	25,357	24,930	
2,85	10,137	9,838	10,213	9,913	10,230	9,931	4,85	25,651	25,223	25,727	25,297	25,745	25,315	
2,90	10,525	10,223	10,601	10,297	10,618	10,315	4,90	26,039	25,607	26,115	25,682	26,132	25,700	
2,95	10,913	10,607	10,988	10,682	11,006	10,700	4,95	26,427	25,992	26,502	26,067	26,520	26,084	
<b>3,00</b>	11,301	10,992	11,376	11,067	11,394	11,084	<b>5,00</b>	26,815	26,377	26,891	26,451	26,908	26,469	
3,05	11,689	11,377	11,764	11,451	11,782	11,469	5,05	27,203	26,761	27,278	26,856	27,296	26,854	
3,10	12,077	11,761	12,152	11,836	12,170	11,854	5,10	27,591	27,146	27,666	27,220	27,684	27,238	
3,15	12,465	12,146	12,540	12,221	12,558	12,238	5,15	27,979	27,530	28,054	27,605	28,072	27,623	
3,20	12,852	12,531	12,928	12,605	12,945	12,623	5,20	28,366	27,915	28,442	27,990	28,459	28,007	
3,25	13,240	12,915	13,315	12,990	13,333	13,007	5,25	28,754	28,300	28,829	28,374	28,847	28,392	
3,30	13,628	13,300	13,703	13,374	13,721	13,392	5,30	29,142	28,684	29,217	28,759	29,235	28,777	
3,35	14,016	13,684	14,091	13,759	14,109	13,777	5,35	29,530	29,069	29,605	29,144	29,623	29,161	
3,40	14,404	14,069	14,479	14,144	14,497	14,161	5,40	29,918	29,454	29,993	29,528	30,011	29,546	
3,45	14,792	14,454	14,867	14,528	14,885	14,546	5,45	30,306	29,838	30,381	29,913	30,399	29,930	
<b>3,50</b>	15,179	14,838	15,255	14,913	15,273	14,931	<b>5,50</b>	30,693	30,223	30,769	30,297	30,787	30,315	
3,55	15,567	15,223	15,643	15,297	15,660	15,315	5,55	31,081	30,607	31,157	30,682	31,174	30,700	
3,60	15,955	15,607	16,030	15,682	16,048	15,700	5,60	31,469	30,992	31,544	31,067	31,562	31,084	
3,65	16,343	15,992	16,418	16,067	16,436	16,084	5,65	31,857	31,377	31,932	31,451	31,950	31,469	
3,70	16,731	16,377	16,806	16,451	16,824	16,469	5,70	32,245	31,761	32,320	31,836	32,338	31,853	
3,75	17,119	16,761	17,194	16,836	17,212	16,854	5,75	32,633	32,146	32,708	32,220	32,726	32,238	
3,80	17,507	17,146	17,582	17,220	17,600	17,238	5,80	33,021	32,530	33,096	32,605	33,114	32,623	
3,85	17,894	17,530	17,970	17,605	17,988	17,623	5,85	33,408	32,915	33,484	32,736	33,502	33,007	
3,90	18,282	17,915	18,358	17,990	18,375	18,007	5,90	33,796	33,300	33,841	33,374	33,889	33,392	
3,95	18,670	18,300	18,745	18,374	18,763	18,392	5,95	34,184	33,684	34,259	33,754	34,277	33,777	



Ponte sobre o DOURO na Regua — Linha da Regua a Vila Franca das Naves

# OS COMBATENTES DO ANTIGO BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REUNIRAM-SE NUMA FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO

PARA SOLENISAR O SEU REGRESSO Á PÁTRIA APÓS A GRANDE GUERRA

ASSISTE O SR. CORONEL TIROCINADO RAUL ESTEVES, E O SR. MAJOR JOAQUIM

ABRANCHES, MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, OFICIAIS ANTIGOS DO B. S. C. F.

*Por CARLOS D'ORNELLAS*

(Continuação)

*Foi impossível concluir no número passado e impossível se torna concluir neste número o que foi a festa de confraternização dos combatentes do antigo B. S. C. F. que teve lugar em Sintra e Colares no dia 3 de Maio do corrente.*

Levanta-se para falar o sr. Mario Berrede:

Ex.<sup>mos</sup> Senhores Ministro das Obras Públicas, Brigadeiro Raul Esteves, Seus Oficiais e Camaradas.

O mundo novamente se envolve em nuvens de egoísmo e de traição. A guerra novamente preocupa o homem que acreditou, apesar de 1918, poder trabalhar em paz para o progresso da Humanidade.

Muitas são as características da conflagração em marcha. A nossa comoção é grande, porque se degladiam nações que se dizem civilizadas e que assinaram o tratado de Paz, escrito com o sangue dos combatentes.

Uma época de Amor, de Verdade e de Justiça deveria surgir de tão duro sacrifício. Parece que não é assim. Esquecem-se os 10 milhões de mortos sobre os campos de Batalha, esquecem-se todos os feridos e todos os mutilados e novamente se prepara uma hecatombe que condene à Morte e à miséria mais milhões de homens. Nós cumprimos o nosso dever — nessa guerra de 1914 a 1918.

Isso nos basta.

Para comemorar tão brilhante acontecimento nos reunimos mais uma vez, esquecendo, por momentos, o que de tenebroso paira sobre o Mundo. E nesta reunião tão íntima de oficiais, sargentos e soldados do nosso nunca esquecido Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que tão alto soube erguer o nome português, lá longe, nos plainos lamacentos da França e da Bélgica, eu quero prestar homenagem a todos os oficiais, sargentos e soldados, mas especialmente ao meu comandante do Batalhão, seu brigadeiro Raul Esteves e meu comandante de companhia, major Leal Faria.

Souveram Suas Excelências conduzir-nos, nas horas mais difíceis da guerra, ao caminho glorioso do Sacrifício pela Vitória, com uma energia invulgar, com uma disciplina reveladora de firmeza indestrutível e ao mesmo tempo de carinho cativante.

Com a valentia de guerreiros de antanho, esses oficiais distintos que honram o exército português marcaram a página deveras gloriosa do nosso querido Batalhão. A nossa mocidade — como a de tantos outros — foi arrastada para os turbilhões de zonas mortíferas e, se não fôr a experiência militar, o dendo e a elegância moral de tão briosos oficiais, quantos de nós também por lá teríamos perdido a vida, deixando o luto e a dor nos nossos lares.

Estes dois nomes que sou levado por gratidão a venerar — Briga-

deiro Raul Esteves e Major Leal Faria, foram as estrelas que iluminaram o nosso querido Batalhão, e a nossa 1.<sup>a</sup> Companhia, dando-lhe coesão, harmonia, vigor e coragem para a luta.

Se o nosso Batalhão se distingui na Grande Guerra — Como o Governo da República reconheceu ao nosso Comandante do Batalhão, comandantes de companhias e restantes oficiais, a êsas todos se deve porém essa glória, que a todos nós cobriu e enalteceu de louros.

Para suas Excelências, vão pois, como há 18 anos, as minhas melhoras saudações.

E ao meu espírito acode, neste momento — e para terminar — um apelo que é o brado duma alma dilacerada pelo conhecimento de tanta dor, tanta miséria e tanta fome. Ex.<sup>mos</sup> Senhores Ministro das Obras Públicas e Brigadeiro Raul Esteves! Há muitos camaradas nossos que vivem esquecidos da sociedade portuguesa, andando — permitem-me o termo — a morrer aos bocados nesta luta pela vida. O seu esforço, a sua valentia, o seu espírito de abnegação patriótica, foram esquecidos, vigiando-os apenas a fome com as suas garras aduncas.

Doi o coração ao ver a miséria assaltar tão cruel e injustamente o lar ex-combatentes.

A V. Ex.<sup>as</sup> suplico mui respeitosamente que se interessem por êsses necessitados com o todo o valor e influência social, retirando-os da grave situação em que se encontram. A Pátria deverá mais esse sacrifício a V. Ex.<sup>as</sup> e os ex-combatentes — nossos irmãos da guerra — ficar-lhes-ão a dever o pão que todos os dias pedem.

A seguir falou o sr. capitão Rosa Bastos que pronunciou o seguinte discurso:

Ex.<sup>mos</sup> Camaradas Combatentes, dignos companheiros de arma

A todos, indistintamente, eu saúdo com todo o calor da minha alma e com a mais efusiva e enterneceda amisade e, confesso-me honrado, por tomar parte nesta festa solene de confraternização, que simboliza o espírito de uma lial e sincera camaradagem e estreita cada vez mais os laços de solidariedade, dos Sempre Fixe, para a prática de actos de civismo como este a que estamos assistindo.

Em Portugal, onde, nas várias corporações e classes sociais, é habito viver-se divorciado do convívio e dos direitos e deveres em comum, agarrados por sistema de uma educação perversa, á vida do individualismo, é, por tanto, mais um serviço, no campo social, além de outros de outra ordem, que os Sempre Fixes, prestam ao País, dando exemplos desta natureza. Oxalá que eles se venham a refletir em toda a parte em que hajam portugueses e que estes os saibam copiar e imitar.

Para nós, já não é difícil nem estranhável, esta forma de ser na vida, tivemos bom mestre em S. Ex.<sup>a</sup> o Coronel Raúl Estêves, insigne comandante dos Sempre Fixe, veneranda e nobre figura Nacional,

que ao serviço da Pátria tem pôsto tôda a sua vida, tendo, em terras de França, no comando do B. S. C. F. durante a Grande Guerra, patenteado, aos olhos do mundo, as sublimes qualidades e valor da raça Portuguesa, firmadas pela sua superior inteligência e sábia direcção que imprimiu aos trabalhos que, á Unidade dos Sempre Fixe, foram acometidos, levando as autoridades militares e civis, com quem estabelecera contacto, ao respeito e á admiração por Portugal.

Atestam-no as inumeras citações, louvores e condecorações estrangeiras distribuidas, ao Batalhão de S. C. F., por aquelas mesmas autoridades.

E' que S. Ex.<sup>a</sup> não só foi um grande militar, mas, também, um grande embaixador junto dos Países Aliados.

De regresso à Pátria, onde as greves e as revoluções se sucediam a todo o momento sem obediência ao direito nem ao dever, empenhou-se S. Ex.<sup>a</sup> na árdua e ingrata missão da manutenção da Ordem Pública que, lhe valeu, por vezes, ter a sua vida em perigo contra a qual tentaram, ferindo-o, mas, ainda, que dolorosamente, S. Ex.<sup>a</sup> continuou no cumprimento do seu dever de patriota.

Em Portugal, naquela época de verdadeiro anarquismo, em que não havia ordem nem disciplina nem autoridades com força para a restabelecer, praticando-se as maiores atrocidades, mortes, incêndios e, em que, grupos de civis saqueavam e roubavam estabelecimentos levando a malvadez, a, quando não podessem transportar os géneros, destrui-los, abrindo torneiras que espalhavam pelo chão, o azeite e outros produtos necessários á alimentação; e, em que, lá fóra, no estrangeiro, Portugal era olhado com despeito e desdém, chegando mesmo a perder o seu crédito e de tal modo levaram a falta de confiança em nós que, ainda, depois da gloriosa jornada do 28 de Maio ao solicitarmos um empréstimo este só nos era concedido em condições bastante humilhantes para Portugal, que era termos aqui um estrangeiro fiscalizando a nossa administração.

O bom português que não esquecerá, certamente, as horas benjamargas e de inquietação porque passámos, jámaihs deverá esquecer também, que em Portugal nessa época apareceu um homem, S. Ex.<sup>a</sup> o coronel Raul Esteves, que entricheirando-se com o seu brioso e nobre Batalhão, Sempre Fixe, em Campo de Ourique, ali resistiu mantendo uma firme disciplina que se refletiu em todo o exército e assim se tornou possível um 18 de Abril e com ele um 28 de Maio.

Esta é a verdade que torna S. Ex.<sup>a</sup> credor da gratidão do País.

Perdoe-me S. Ex.<sup>a</sup> que, neste desabafo, tivesse levantado um pouco, o véu da modéstia que o caracteriza.

Queria, também, com justiça, poder focar um pouco, e, ainda que, muito de longe, as superiores qualidades de militar distinssimo e carácter dum quilate pouco vulgar de que é dotado S. Ex.<sup>a</sup> o major de engenharia Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Ambicionava, Excelência, neste momento ter dous oratórios e possuir cultura bastante para fazer vibrar e com eloquência as palavras que se me comprimem no coração e que tanto desejava ditar como profundo reconhecimento da minha alma, prova de uma sincera gratidão e, penhor da lial e franca camaradagem e amisade com que S. Ex.<sup>a</sup> sempre distinguiu os que lhe são subordinados.

Não esqueço os momentos de amargura e de incertezas que passámos durante a Grande Guerra, na 3.<sup>a</sup> companhia a que tive a honra de pertencer e S. Ex.<sup>a</sup> tão dignamente comandou, mas, também, não esqueço que, nesses momentos mais difíceis e de maior perigo o encontrámos sempre a nosso lado, para ordenar e comandar, não só com aquela energia e decisão, mas também com o tacto e bom senso que são apanágio de S. Ex.<sup>a</sup>, e, ainda, jamais esquecerei que ocupando hoje S. Ex.<sup>a</sup> um dos lugares de maior representação do País, Ministro de Estado, ainda assim não nos abandonou, vindo junto dos seus companheiros de guerra, honra-los com a sua presença.

Muito obrigado Excelência.

Estando a gloriosa Unidade de S. C. F., hoje Regimento, comandada pelo brioso e distinto oficial da Arma de Engenharia, Ex.<sup>mo</sup> coronel Francisco de Brito Cordovil Vaz Coelho, meu mui digno comandante, em quem, neste momento, estão fixos os olhos de todos os combatentes, vendo com alegria, Sua Ex.<sup>a</sup> tomar parte neste almôço

de confraternização, e compartilhando eu, imensamente, dessa mesma alegria, saúdo Sua Ex.<sup>a</sup> com os protestos da minha maior admiração e respeito prometendo-lhe Ex.<sup>mo</sup> comandante poder contar, sempre, com a minha lialdade de camarada e de subordinado interessado no cumprimento da obediência e do dever.

O aspecto, festivo e retumbante, que os camaradas notaram ao entrar na estação do Rossio em Lisboa; ao desembarcar na encantadora, e beleza histórica, da Vila de Sintra, em que uma multidão de povo 'em massa compacta nos esperava com alegria; as palavras proferidas pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente da Câmara Municipal de Sintra; a prodigalidade no acolhimento de que nos revestiram, ao chegarmos a esta pitoresca povoação, que para em tudo ser admirada, até a própria natureza a premiou envolvendo-a num magestoso colar de verduira a que, segundo as velhas crónicas, deve o seu precioso nome «Colares». São tudo homenagens prestadas ao B. S. C. F. o Sempre Fixe, como reconhecimento à honra, prestígio e respeito, que em terras de França criou para Portugal.

As pessoas que com tanta gentileza nos mimoseiam e acarinham, eu saudo com entusiasmo e alegria, fazendo votos pela felicidade de todos, mas, nesta saudação, permitam-me especializar o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Alberto Tota, figura distinta de um porte irrepreensível, dotado de altas qualidades de carácter e de bondade, que o tornam crêdor da admiração e amisade do povo desta terra, pela qual se sacrifica, para numa luta titanica contra os mixordeiros e os que da mixórdia vivem, fazer valorizar os preciosos vinhos de Colares, garantindo que este delicioso produto o possamos saboriar em toda a sua pureza.

Ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Carlos de Ornelas, meu presado amigo, incansável e prestimoso companheiro de trabalho, que tanta energia e boa vontade tem pôsto à disposição da comissão organizadora desta festa, pelo qué se lhe deve uma grande parte da boa ordem e graça que em tudo se nota, eu saúdo com os protestos de sincero reconhecimento por tanta gentileza.

Ex.<sup>mos</sup> Camaradas, antes de terminar, seja-me permitido abordar um assunto que, considero de capital importância, para o prestígio e bom nome dos S. C. F., pois é lamentável e até certo ponto, mesmo, estranhável por não se lhe encontrar justificação possível, que a 21 de Abril e 26 de Maio de 1937, se completem já 20 anos, tempo de uma longa vida, que respectivamente o 2.<sup>º</sup> e o 1.<sup>º</sup> grupos de Companhias partiram para a França, onde 17 companheiros, combatentes do Sempre Fixe, perderam a vida e, onde, tantos outros dos sobreviventes, num esforço brutalmente titânico de bravura, coragem e heroísmo, honraram o nome de Portugal, e, sem que, neste tão longo espaço de tempo, tenha aparecido um livro descrevendo a vida desta tão gloriosa Unidade de S. C. F., para se lhes prestar: aos primeiros uma sentida e profunda homenagem à sua memória, e aos segundos o reconhecimento pelas suas altas virtudes de heroicidade e patriotismo.

Mas, êsse livro deve ser escrito com altivez e nobreza, sem lamentações nem choros, isto é, com aquela mesma altivez e nobreza com que os soldados, cabos, sargentos e oficiais do «Sempre Fixe» afrontaram o perigo em tão inúmeras acções, como as da região do Ipres e Messines, na Bélgica; na linha directa de Chocques-Lillers; nas gares de Tachincourt e St. Pol; em Bourbure; Berguete; St. Venant; Merville e La Gorgue, etc. etc.

\* A ação desenvolvida pela 3.<sup>a</sup> companhia de S. C. F. no dia 9 de Abril de 1918, nesta última gare, — La Gorgue, só por si constituiria uma obra literária bastante volumosa.

E, depois, quantos ensinamentos não viriam dessa Obra Monumental de civismo para o campo da moral, do brio, da dignidade e da honra? Muitos destes trechos poderiam constituir as páginas dos livros de leitura das aulas regimentais e, até mesmo, dos livros da instrução primária, servindo de incitamento às crianças ao amor pela Pátria e ao sacrifício pela sua independência.

Haverá alguém que considere exagerado o que pretendo descrever sobre a bravura e heroicidade dos S. C. F.? Se houver é porque êsse alguém nunca assistiu a execução destes trabalhos quando feitos de baixo de fogo de Artilharia e Aviação e até mesmo de barragens de fogos geralmente nas ofensivas, sem se servirem de abrigos de beton armado ou do mais elementar abrigo, como os estabelecidos e ordenados para as tropas de qualquer outra arma que, ainda, para lhes le-

vantar mais o moral se utilizam de espingardas, granadas de mão, metralhadoras, peças etc. etc.

Não, os S. C. F. sem abrigos nem armas que lhe levante o moral, tem de afrontar o inimigo com um desprêzo absoluto pela vida e utilizando unicamente a pá e a bita atacam a obra que o adversário continuamente destroi.

Que haja alguém capaz de contradizer o que acabo de afirmar.

Camaradas, peço-lhes que me acompanhem num viva de saudação a Portugal, porque saudando Portugal, saudo todos os bons filhos desta terra abençoada.

Viva Portugal!

Depois falou o antigo capelão do Batalhão, cônego dr. Avelino de Figueiredo, que num bri-

e quando do ataque a Arras foi o Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro Português, que manteve debaixo dum fogo aniquilador a ligação de Saint Paul até Arras. Não me cabe a mim, civil, enumerar os factos guerreiros, o valor heróico e a competência militar do corpo brilhante dos seus oficiais; outros oradores especializados, mais competentes, que eu, o farão. Todavia, pelo que vi durante o pouco tempo, que pertenci a este glorioso Batalhão, leva-me a crer, que ele foi um dos que mais nobilitou o C. E. P.. Nobilitou-o pela sábia e inteligente direcção do seu comandante, honra do exército português; pela proficiência coragem e valentia dos seus oficiais, pela disciplina e aprumo dos seus sargentos e soldados. O Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro mereceu o reconhecimento da Pátria pela sua acção e atuação em França e voltou à Pátria coberto de glória. Mesmo, depois da guerra, revelou-se sempre um Batalhão disciplinado, em que o Estado e o Governo poderiam depositar confiança contra



SINTRA — Castelo da Pena

lhante improviso de exaltação patriótica teve afirmações importantes e cheias de sentimento.

A nossa reunião de hoje evoca o aquartelamento do Batalhão dos Caminhos de Ferro nas frígidas paragens da Flandres.

Dezanove anos são passados e os componentes deste Batalhão ainda sentem o mesmo fogo sagrado, que os uniu no perigo e os irmão na guerra.

O Batalhão dos Caminhos de Ferro ao marchar para França marcou pelo desassombro, com que manifestou e exteriorizou o seu pensar e as suas crenças. Ele é bem o descendente do 19 de Infanteria de Cascais.

Em França a sua acção em postos avançados tinha por missão conservar a ligação do front com a retaguarda, mantendo sempre, ainda entre os maiores perigos, a comunicação e reabastecimento das forças, que lhe estavam mais próximas. Era uma unidade fragmentada e subdividida em companhias muito afastadasumas das outras; desde Aubigny a Calais: por isso era natural, que o seu patriotismo e valor militar ficasse no olvido e na ignorância de muitos, senão de todos. Todavia os seus actos e a sua galhardia, sempre fixe, patentes em vários transes difíceis, revelaram-se exuberantemente, e duma forma tão evidente, que não só o supremo comando do C. E. P.; mas também o comando Inglês o citaram, mas também condecoraram muitos dos seus brilhantes oficiais. Num momento difícil dos aliados,

todos os conspiradores e revolucionários. E mais duma vez males graves se evitaram, por receio d'este Batalhão.

Vendo, porém, que a causa pública ia de mal a peor, e que Portugal, devido aos maus políticos, ia subverter-se num mar de ignomínia, fez-se revolucionário e arriscou a sua vida e o pão dos seus, para salvar a Pátria. Vencido soube dignamente assumir as responsabilidades do seu acto. Coube-lhes, pois, a glória de ser o precursor da revolução de 28 de Maio; que trouxe a Portugal a ordem, a disciplina, e a restauração económica, arrancando o nosso país à ruína financeira e ao descrédito, em que era tido por todos; país que hoje é citado como modelo de administração pública pelos principais povos.

Da honra a que Portugal foi elevado cabe ao Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro uma grande parte.

Se outros factos não houvessem para nobilitarem este regimento, bastava este banquete de confraternização em que seu honroso comandante chefe e oficiais brilhantes e heróicos cheios de medalhas, dão, as mãos a sargentos e soldados, como, se entre eles não houvessem a distinção da posição social, dos galões, e da herarquia militar, a mais severa das herarquias, e ainda a da ilustração e especialização de cada um dos seus oficiais, tantas vezes revelada. E que quanto mais os superiores descem até aos mais inferiores, mais se prestigiam, e maiores obrigações de respeito filial, amizade e dedicação nascem nos subordinados. É esta União e fraternidade, que marca nos tempos de anarquia e bolchevismo actual, mais um valor moral para o Regimento.

de Sapadores de Caminhos de Ferro. Permitam-me, pois, que ao levantar o meu copo pelo nosso antigo comandante, o Ex.<sup>mo</sup> atual Brigadeiro Raul Esteves, pelos meus particulares amigos major Joaquim Abrantes ilustre ministro das Obras Públicas e major Miguel Bachelar 2.<sup>º</sup> comandante da Polícia e por todos os oficiais presentes, por todos os sargentos e soldados do Batalhão, Sempre Fixe dos Sapadores dos Caminhos de Ferro.

Pelo Batalhão dos Sapadores dos Caminhos de Ferro. Pelas famílias de todos os presentes, Hipp. Hipp.

Um pequeno intervalo para se ouvir a canção do Ramisco entoada de novo pelas crianças:

*Do mundo, como estão vendo,  
Vão os reis desaparecendo,  
Sem respeito a pergaminhos!  
Mas firme como um ob'lisco  
Será o Colares — Ramisco  
Tôda a vida o Rei dos vinhos!*

*REFRAIN:—*

*Todos devem preferir  
Este vinho em Portugal,  
N'Adega Regional,  
Que se bebe até cair } bis  
Sem conseguir fazer mal!...*

*Pedi dois beijos à Lina,  
Ela que é muito fina,  
Respondeu com ar arisco:  
— Eu até te dou dois pares  
Se me deres vinho Colares...  
Mas quero o Colares-Ramisco!*

*REFRAIN:— Etc., etc., etc..*

*Mulher velha, já caída,  
Aborrecida da vida,  
Da morte a correr o risco,  
Pode voltar a ser nova  
Bebendo, até ir p'r'a cova,  
Só vinho Colares-Ramisco!*

Levanta-se para falar o sr. Alberto Totta, em nome da Adega Regional, ou seja em nome dos produtores do vinho de Colares.

Refere-se aos benefícios que a situação de ordem tem trazido a Colares.

Saudando o sr. Ministro das Obras Públicas elogia o sr. Coronel Raul Esteves, mas ainda que como comandante, mais como portuguez a quem o país muito deve.

Terminou com uma saudação aos combatentes e com um Viva a Portugal.

\* \* \*

Uma voz de combate diz: Oxalá quando fômos para nova guerra e tenha um dos maiores azares, tenhamos para beber uma garrafa de Colares.

Segue-se no uso da palavra o ilustre presidente do Município de Sintra dr. Alvaro de Vasconcelos que leu:

A quem mais autoridade tinha para o fazer do que eu, coube o gratíssimo encargo de, em nome, do grémio de productores do afamado vinho de Colares aqui instalado, dêste bom e acolhedor povo que sem esmorecer, se entrega corajosamente ao ingrato trabalho de cultivar, com sacrifício e esmero, o invejável Ramisco, que só nas ervas desta priviliada região se aclimata, saudar V. Ex.<sup>as</sup> e lhes dizer o jubilo, o enterneecimento com que os recebemos, o reconhecimento profundíssimo que lhes ficamos devendo por aqui virem realizar a encantadora festa a que estamos assistindo.

Mas V. Ex.<sup>as</sup> não conquistaram apenas a gratidão dos modestos vinhateiros, que são os donos desta casa, que é hoje vosso, mas do concelho inteiro, não só porque a honra da vossa visita foi para Sintra, que, apesar da época que atravessamos ser propícia a dessídios, e ao medrar dos invejosos e dos maldizentes, mantem uma unidade impressionante, que a mais insignificante rivalidade não quebra entre as 11 freguesias de que o mesmo concelho se compõe, mas porque este almoço de verdadeira confraternização, se revestiu de tão e complexa significação que nos encanta pela sua beleza moral, nos comove pelas demonstrações de carinhosa estima que os nossos olhos, que dificilmente se conservam enxutos, têm visto V. Ex.<sup>as</sup> prodigalizarem uns aos outros com tocante singeleza e sinceridade, nos arrebata pela lição de alto civismo e sublinhado patriotismo que a todos os portugueses sobremaneira nos consola pelo muito que revigora a vossa fé nos destinos dêste belo país, que tais filhos possue.

A dívida hoje contraída para com os bravos e antigos combatentes do glorioso regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro é, pois, não só da Adega Regional da vila de Sintra, desta ou daquela região, mas de todos, e orgulhoso me sinto de assim a reconhecer e confessar, pela Câmara Municipal, a que me honro de presidir, na representação do concelho inteiro, cujo sentir estou certo de fielmente interpretar, porque sei a bondade e ternura de que a rudeza saloia é capaz.

Faço-o com tanto maior calor e emoção quanto é certo que este admirável quadrado me faz perpassar pela memória os notáveis postos da unidade a que V. Ex.<sup>as</sup> pertenceram ou ainda pertencem, recordar o que valem as datas memoráveis que leio nas paredes deste recinto, viver os sofrimentos, as dores que cada um de vós experimentou, chorar as lágrimas com que chorastes os camaradas e amigos que ao vosso lado viste prostrados no leito da morte, ou condenados à invalidez mas sentir também a alegria que dá a consciência de bem cumprir, dos laços de indestrutível e fraternal afecto que se crearam e dos benéficos resultados que da vossa solidariedade, do vosso esforço, da vossa dedicação pela Pátria advieram.

Sim, por que a falta dos serviços do Regimento não se limita aos feitos consignados nas inscrições que nos rodeiam, dos quais bastariam os de 9 de Abril para enobrecer, não uma unidade apenas, mas todo o Exército de que ela faz parte, evidenciando todos que nos campos de batalha a heroicidade não se oferece, a glória não está em relação com o éxito dos combates, mas uma e outra mais se realçam e legitimamente se conquistam pela desporção e grandeza do esforço em relação à pobreza dos recursos e das possibilidades. Essa folha de serviços foi completada e actualizada com a actuação brilhante e salutar que os Sapadores há anos vem exercendo no nosso meio social e político, pela união e disciplina de que tem sido sobre exemplo pelo prestígio de que souberam cercar à custa de intenção e patriótica devoção, pela influência que, com tais pergaminhos, conquistaram e em benefício da Nação não perderam ensejo de empregar-vos.

Não podemos, neste momento, esquecer o aprumo, a firmeza e dedicação com que o Regimento pôde manter uma linha de decidida e tenaz bravura em momento em que a desorientação laviava fundo em quase todas as camadas da sociedade portuguesa e ser um dos mais seguros esteios da ordem e da autoridade.

Á sua acção se deve em grande, a missão do Exército que tornou possível a revolução com que se intentou pôr termo à série de revoluções destructivas em que o país se desmoralisava, oviltava e afundava, para preparar aquela que, construtiva como esta em adiantada

marcha e já conta tantos e tão transcedentes realizações que são o assombro do mundo inteiro.

Importante quinhão lhe coube na ordem de que, há cerca de 10 anos disfrutamos, socêgo que permitiu às classes operárias angariar sem intermitências, sobressaltos, perigos os meios de subsistência e obter não só as reivindicações justas por que pleiteavam, mas um amparo, uma proteção e um bem estar que nunca poderiam alcançar com a experiência de idíaligias que só convém aqueles que procuram explorar a ingenuidade do povo, para o escravizar às suas ambições e maos instintos, na restauração das finanças que nos restabelecem o crédito, permitiu ao país resistir à tremenda crise que assolou o mundo e tantos povos com outras condições de vida levou à beira do abismo e creou e consolidou um tal desafogo que podemos empreender grandes ensinamentos e uma importante obra de fomento e mais do que isso organizar e iniciar a execução desse formidável plano de desenvolvimento económico, que está plenamente assegurado na situação que por baixar as despesas, do Estado, com o pessoal, de 60 para 47% do total, elevando as do material de 16 para 34%, trazendo os encargos da dívida pública de 24 para 15% e a taxa do juro de 11% para 4 3/4 com enorme referência no mercado livre.

Tudo isto é muita glória vossa e meus senhores, como vossos são S. Ex.<sup>as</sup> o Presidente Carmona e Salazar, o primeiro que, com clara visão, o Exército escolheu para seu delegado num governo de efemera vida, nos honestos propósitos, tão notável papel desempenhou não só nos conselhos de guerra do 19 de Outubro, mas principalmente no do 18 de Abril, precursor do 28 de Maio e se afimou um Chefe d'Estado de invulgares qualidades que enormes serviços tem prestado, o 2.º que vós todos fostes arrancar da cátedra, onde modestamente prelecionava Direito, para fazer dele não só o salvador das finanças e da economia da Nação, mas o sábio e consciente roformador das instituições, da legislação, dos processos e costumes e, mais do que isso, da mentalidade e da educação do povo português, que nos deu uma doutrina e constituir numa força também nos prestou um pouco desta instituição — que é bem o exemplo e o modelo do que podem ser as Corporações que, sendo uma experiência, devem transformar-se numa perfeita e profunda realidade.

Se não fosse o vosso esforço e dos vossos camaradas não se teria criado a atmosfera capaz de permitir que ministro como Linhares de Lima e Sebastião Ramires dessem vida e amparo a este organismo e sacrifício dos pobres proprietários com a dedicação sem limites de alguns beneméritos o colocasssem em condições de prestar, como tem prestado, à região enormes serviços, e ao país uma proveitosa lição.

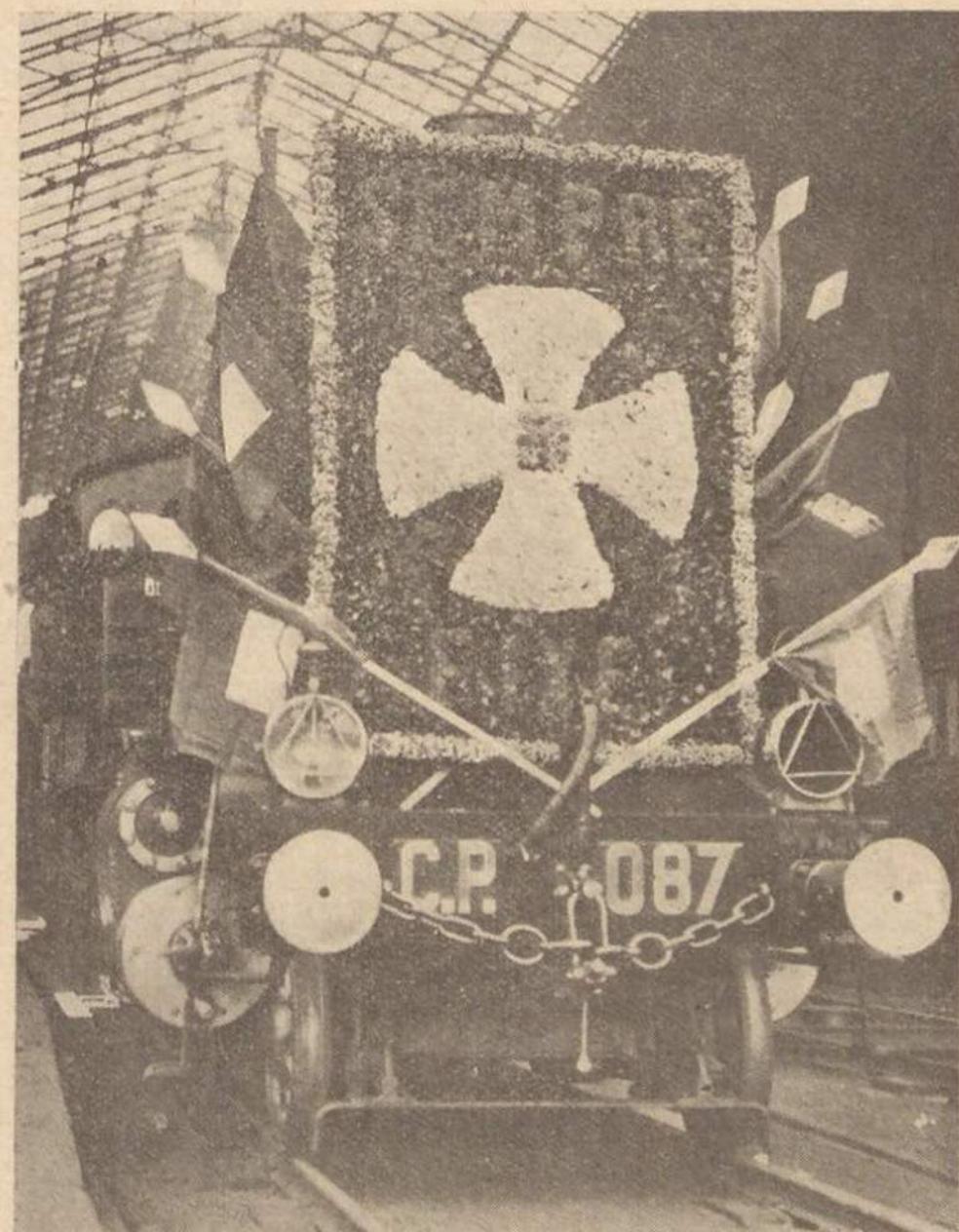
Com o mais vivo entusiasmo que me proporcionou, levanto o meu copo, em vossa honra, — por S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Presidente da República que encarna a Pátria, pela qual vos bateis e vos conservais unidos pelo Governo do país — pelo Sr. brigadeiro Raul Esteves, o chefe querido e prestigioso, a cuja acção inteligente, desassombrada o Regimento devem, pelo criterioso aproveitamento e sábia valorização das qualidades de cada um de vós, e pela orientação que soube imprimir os triunfos que alcançou, o bem que tem feito e a benéfica influência que tem exercido, e esta exemplar e admirável solidariedade — pelo actual comandante da unidade, como representante dos seus actuais componentes, oficiais e soldados — por vós todos, nobres e antigos combatentes, pelas vossas prosperidades e por vossas famílias — pelo Exército que tanto enobreceste, — pela indestrutível amizade que vos liga.

Seguiu-se o ilustre jurisconsulto Dr. Ferreira Deusdado no uso da palavra:

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que esteve na Grande Guerra, não se desmembrou ao regressar à Pátria, como sucedeu a outras Unidades.

Pode até dizer-se que não sofreu, intrinsecamente, a menor transformação: — tem sido sempre o mesmo, sempre igual nas suas qualidades fundamentais: na sua disciplina, no desejo de bem servir, no aprimoramento, na energia, na altitude e na glória!

Não envelheceu; é sempre novo; os seus oficiais e soldados — decorridos 18 anos — conservam ainda a energia, a decisão, o patriotismo, e, principalmente, a solidariedade, nascida e cimentada nos



A locomotiva do combóio em que viajaram os Antigos Combatentes de Sapadores, vistosamente engalanada

campos da Flandres, por entre o bramir da metralha e rufar do tambor.

Há dois anos, fui em serviço de advocacia a uma comarca distante. Desci do combóio numa pequena estação de caminho de ferro onde não tinha meio de transporte que me conduzisse à sede da Comarca. Estava recolhendo informações de uns camponeses, quando me apareceu o chefe da estação, que se perfilou, em atitude respeitosa, e me deu todos os esclarecimentos precisos, prontificando-se até a arranjar meio de transporte imediato. Em certa altura, pronunciou o meu nome e eu preguntei-lhe donde me conhecia. Respondeu, com louvável orgulho, que fôra soldado do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, quando eu, como alferes miliciano, servira naquela Unidade.

Ora, aquele soldado de há 18 anos — que para mim tinha passado despercebido, a quem nunca prestara o menor serviço — só porque eu fôra alferes do seu batalhão, perfilou-se ainda, como se estivesse em campanha, e com grande solicitude, punha-se ao meu serviço, ou antes, ao serviço de um ignorado alferes do seu antigo Batalhão!

Este soldado é o símbolo da solidariedade que caracteriza as praças e oficiais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. São sempre os mesmos na Guerra e na Paz, na cidade e no campo. Há sempre, entre eles, uma simpatia mútua, nascida no teatro da Guerra, rociada pelo sangue dos herois e dos mártires.

Esta estima mútua é a característica diferencial, é a pedra de toque da gente do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Dos Campos da Flandres, quase todos nós trouxemos um ramalhete de flores: martírios, saudades, amores, mais ou menos perfeitos. Mas, a flor que melhor se tem conservado é a da solidariedade, porque quase todos os anos se renova, na primavera, como sucede às outras flores.

Esta festa de confraternização que anualmente realizamos, na primavera, tem efectivamente, a grande vantagem de renovar as flores da nossa amizade, regando-as com o vinho da Terra Portuguesa. E não estranhem que me sirva da alegoria do vinho para enropar a minha ideia: — pois não é o vinho o mais precioso nectar da terra portuguesa? Pois não é o vinho que simboliza, até, o sangue divino do Mártil do Golgota?

Os quadros a óleo, de tempos a tempos, precisam de ser restaurados; uma camada de óleo basta para reanimar, na tela, as figuras prestes a desaparecerem aos nossos olhos. Pois bem: na tela das nossas recordações é preciso, por vezes, erguer as figuras de antanho. Por isso, estas reuniões anuais da gente do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, além de outras, tem a vantagem de não deixar destruir a chama dos sentimentos afectivos existentes entre todos os que se irmanaram à sombra da bandeira daquela Unidade, e tem ainda outra vantagem maior, mörmente no momento que passa: reacendem o farol divino do sentimento patriótico.

É preciso não deixar esmorecer a chama do amor da pátria que se ateou no coração daqueles que, em 1917, foram para a Guerra. Essa chama não pode existir, porventura, tão viva, naqueles que ficaram, porque só a fricção dos sentimentos opostos de dois exércitos, frente a frente, nos campos de batalha, produz aquela faísca que gera o amor da pátria e que conduz ao heroísmo.

A Guerra é má, é horrorosa; mas gera uma coisa boa: ateia a chama viva do sentimento patriótico, que as comodidades da paz deixam esmorecer. Pena é que as Nações depressa esqueçam os sacrifícios, as dôres, as angústias daqueles que as defenderam e honraram nos campos de batalha, pagando-lhes, a maior parte das vezes, com os loiros da ingratidão.

Camaradas:

Aos nossos ouvidos chegam os écos da tormenta que novamente se desencadeou no Mundo: — a Abissínia está sendo civilizada pela Itália, com gazes asfixiantes; a Sociedade das Nações sustenta, teoricamente, que o direito é o soberano do Mundo; mas Mossolini e Hitler demonstram que Marte é o seu tirano. As outras grandes Nações jogam na banca-rôta de Genebra, servindo-se, para tanto, das cartas que estão na posse das pequenas Nações.

## A ASSEMBLEIA GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

APROVOU, POR UNANIMIDADE, AS CONTAS DA GERÊNCIA ANTERIOR, PRESTOU HOMENAGEM AO SEU CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, E PREENCHEU OS CARGOS VAGOS

Na séde da C. P. reuniu-se no passado dia 23, pelas 15,30 horas, a assembleia geral ordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para discussão do relatório da gerência de 1935 e preenchimento dos cargos vagos.

Presidiu o sr. dr. Bustorff Silva secretariado pelos srs. dr. Amaral de Figueiredo e José Parreira, que tinha a seu lado o dr. Ginestal Machado, delegado do Governo.

Do Conselho de Administração estavam presentes os srs. presidentes Eng.º Carlos de Vasconcelos Correia, e os vogais srs. coronel Raul Augusto Esteves, dr. Fezas Vital, Capitão Mário de Oliveira Costa, Fauto de Figueiredo e Manuel Pinto Osório.

Verificada a presença de 149 accionistas que re-

Os ventos de Espanha trazem aos nossos ouvidos as árias de Moscovo.

Por tôda a parte as feras humanas rugem, ferem e matam, manchando com o sangue das suas vítimas a alvura imaculada das pombras da paz, que esvoaçam, entontecidas, no céu plúmbeo de Genébra.

Os conductores das grandes Nações riem-se da civilização e do progresso, calcam aos pés os tratados e proclamam, mais uma vez, o direito do mais forte.

É pois necessário estar à alerta, porque hoje, como ontem a vitória será dos mais fortes, não em quantidade mas em qualidade. Bem poucos eram os dos Atoleiros, Valverde e Aljubarrota, e, todavia, venceram, impulsionados pela fé inabalável de Nun'Alvares!

O antigo B. S. C. F., que na Grande Guerra ceifou os mais belos loiros e constelou de medalhas os peitos dos seus soldados, é o avô do novo Regimento de S. C. F., que nobremente vem mantendo as tradições gloriosas do seu antepassado.

E assim, o B. S. C. F. não morrerá jámais, não se extinguirá, antes perpetuará as suas glórias nos soldados que, todos os anos, vão render a sentinelas do ano anterior. Nós, veteranos, já fizemos o nosso quarto de sentinelas nos Campos de Morlancourt, Merville, Strazeél, La Gorgue, Bethune, Levantie, Aubignhi, Arrás, etc. etc.

Agora, os novos, que continuem de guarda no «Campo de Ourique».

Mas, se amanhã, alguma pequena parcela do nosso Império correr perigo, os S. C. F., velhos e novos, estarão, como ontem e como hoje, todos unidos e gritarão aos écos da fronteira: o amor da pátria que em nós era apenas centelha, transformou-se em incêndio nos campos de batalha da Flandres e esse incêndio revive, sempre que a banda do R. S. C. F. toca a marcha de guerra e sempre que a sua bandeira heráldica é agitada pelo vento da adversidade.

(Conclui no próximo número).

presentavam cerca de 120 milhões de francos, do capital, o sr. presidente dá por aberta a sessão pedindo para os accionistas serem breves nas suas considerações afim de não dificultar a marcha dos trabalhos e facilitar em virtude da extensa ordem de trabalhos.

Usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. Lucas Coelho dos Reis, que elogiou os serviços que a C. P. tem prestado ao país, referindo-se em seguida, à concorrência da camionagem e às condições do arrendamento das linhas do Estado, terminando por fazer votos para que os interesses da Companhia e dos accionistas fossem devidamente considerados pelo Estado e lembrou à assembleia que, em virtude de lhes não ser pago devidendo, lhes fosse concedido um desconto de 75% nas viagens.

Na mesma ordem de ideias falaram os srs. José Parreira, Virgílio da Fonseca, João Batista Mota, Eliseu Ferreira Mendes de Carvalho e Levíndo Alves, que se referiam principalmente ao desaforo dos serviços de camionagem, como causa principal na redução de receitas nos caminhos de ferro, tendo respondido, em nome do Conselho de Administração o seu presidente Eng.º Vasconcelos Correia que afirmou, não haver chegado ainda a ocasião própria para poder pôr em prática várias medidas que podem de facto contribuir para solucionar o grave problema da camionagem, e acrescentou ainda, que discordava do projecto de diminuição de tarifas.

Analisa, o sr. Eng.º Vasconcelos Correia detalhadamente, a diminuição dos rendimentos dos transportes em pequena velocidade, em diminuição aparente,

pois que as camionetas aumentavam formidavelmente de dia para dia, favorecidos por uma desigualdade tributária.

Afirmou o orador que, para o problema de camionagem, há a necessidade de se procurar um plano de coordenação, um regime de igualdade tributária, de maneira a elevar a um mesmo nível os dois meios de transporte.

Não dá grande resultado em Portugal o sistema actual de tarifas para a camionagem, pelos subterfúgios usados pelos camionistas que também lhes sofrem as consequências. Com o estado actual de exploração arruinam-se a camionagem e o caminho de ferro, afirma o ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., que também abordou ás várias soluções que ao problema internacional de camionagem ter sido dado no estrangeiro.

Em seguida, o sr. dr. Pinto Gouveia, diz que a discussão esclareceu os assuntos ali focados, e que a solução daquele problema complexo não está nem na supressão da camionagem, nem na baixa das tarifas, mas sim em conjugar os elementos em questão e subordiná-los aos interesses comuns. Protestou, ainda, contra as insinuações feitas ao Conselho de Administração, fazendo um largo elogio ao sr. engenheiro Vasconcelos Correia e restantes membros daquele Conselho, que tanto tem trabalhado para o bom nome da C. P.

Terminou por se referir a uma comissão de conciliação de que fazia parte e que resolveu com honra para ambas as partes o litígio entre a C. P. e o sr. Drumond Castle. O sr. dr. Lucas dos Reis, voltou a usar da palavra para se referir ás regalias a conceder aos accionistas.

O sr. Drumond Castle, agradeceu as referências que lhe foram feitas e elogiou a maneira como as negociações foram conduzidas.

Finalmente o sr. engenheiro Vasconcelos Correia agradeceu as palavras que lhe foram dirigidas, e em nome do Conselho de Administração as homenagens prestadas.

Foram depois apresentadas as propostas dirigidas, há dia, por um grupo de accionistas, ao conselho de administração, referentes à rescisão do contracto com a Companhia do Mondego, ao depósito de acções, pelo pessoal, para a concessão de bonus de 75% a favor de pessoas de família e ao cerceamento de regalias do mesmo pessoal. De acordo com o parecer do Conselho de Administração, nenhuma destas pro-

postas foi admitida a discussão, pelo que foram retiradas.

Passou-se em seguida à discussão do relatório da especialidade, tendo sido aprovadas, por unanimidade as suas conclusões, a seguir designadas:

1.º — Que sejam aprovados o relatório, balanço e contas do Conselho de Administração, referentes ao ano social de 1935.

2.º — Que seja levado a conta nova do exercício social, que está decorrendo, o saldo credor, na importância de Esc. 7.673\$43, resultante da conta de "Ganhos e perdas", em 31 de Dezembro de 1935, concernente à antiga rede da Companhia; e outrossim, seja adicionado à conta de "Resultados da Exploração das antigas Linhas do Estado", o saldo deficitário, a repartir, de Esc. 8.312.547\$47, proveniente da antiga rede do Estado, tal qual tem sido praticado e deliberado nos anos anteriores, quanto aos "déficits" havidos de idêntica proveniência.

3.º — Que seja reconhecido e louvado o inexcedível zelo do Conselho de Administração e Comissão Executiva posto ao serviço da Companhia.

4.º — Que seja igualmente louvada a Direcção General, Chefes de Divisão e de Serviço, assim como todo o pessoal, em geral, pela Competência, dedicação e disciplina, patenteadas no desempenho da suas funções.

5.º — Que seja aprovado um voto de sentido pesar pelo falecimento do Vice-Presidente do Conselho de Administração, sr. Jorge de Vasconcelos Nunes.

6.º — Que se proceda ás eleições de dois Administradores, e de um Vogal do Conselho Fiscal.

A assemblea guardou um minuto de silêncio ao votar esta resolução, que será comunicada à família do extinto.

O sr. José Parreira passou à leitura de duas propostas, uma que trata do actual contrato da C. P. com a Companhia do Mondego, e outra, em que os portadores de passe com direito a 75 por cento de desconto nas linhas da C. P., tenham de fazer um depósito de 10 acções para usufruirem dessa regalia. As duas propostas, depois de consultada a assemblea, foram rejeitadas.

A assemblea aprovou uma moção de ordem do sr. José Parreira, para que em face do inquietador relatório, o Conselho de Administração tome todas as providências correlativas.

Seguiu-se a eleição para os dois lugares de vogais no Conselho de Administração, tendo sido eleitos os srs. Maurice Lessiaúdocs e Manuel José Pinto Osório, e a do sr. dr. Emílio Garcia Mendro, que foi eleito para a vaga no Conselho Fiscal.

**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

# DUAS PÁGINAS INÉDITAS

SOBRE O

## 28 DE MAIO DE 1926

Por PLÍNIO BANHOS

DIZ anos são passados sob a data do 28 de Maio de 1926. Gomes da Costa, essa eminente figura de guerreiro, alinhou o exérbito e avançou de Braga a Lisboa para meter na ordem um grupo de maus portugueses que deixava um país com prestígio entrar numa decadência, encaminhando-o para uma ruína fatal.

Esse prestígio, que alcançamos desde o tempo das conquistas acabara-se, como havia falido também a nossa autoridade moral.

Destronados os homens que misturavam a massa operária com os falsos trabalhadores, preparando-os para uma organização social de apologia ao comunismo vermelho, germinava no nosso país uma inquietação que acabava com o explodir das bombas fabricadas a soldo dos governos desmoralisadores.

Acabou-se no nosso país o regimem de tiranias que apadrinhava tentativas de pronunciamentos; revoluções, tumultos, atentados a tiro e à bomba, escândalos, incêndios, agressões, assaltos, etc.

O exército que acompanhou Gomes da Costa jurou salvar o país dessa onda criminosa, para prestígio de Portugal que embarcado se encontrava com os serviços de reorganização do nosso vasto Império

Colonial. São já passados dez anos e, apesar disso, ainda estou lembrado do que certo se passou.

Leio todos os anos, nesta data, artigos vários sobre a história do 28 de Maio, assinados por pessoas que têm responsabilidades no que escrevem, e noto, com tristeza que tantos se esquecem do que foi então essa vitória e dos seus cooperadores.

E tanta personagem que agora nos aparece a acompanhar Gomes da Costa no seu trajecto de Lisboa a Braga; Braga ao Porto, Porto a Coimbra, Coimbra a Sacavem e daqui até Lisboa.

Confesso que não posso deixar passar, sem reparo, algumas notas que os jornais publicaram agora no X ano da Revolução Nacional.

\* \* \*

Os primeiros jornalistas que apareceram ao General, em Braga, foi Carlos d'Ornelas e Reynaldo Ferreira — o reporter X — que, de madrugada seguiram numa motociclete do Porto para Braga a dar indicações do que se havia passado e do total de forças que compunham o contingente que marchava no mesmo trajecto.

\* \* \*

A história da entrega ao malogrado jornalista e Director da Imprensa Nacional de Lisboa Luis Derouet do documento de destituição dum Governo e nomeação de outro foi passado assim:

O autor destas linhas que sempre acompanhou Gomes da Costa desde Braga a Lisboa, juntamente com seu ajudante e genro o tenente Moura, e o tenente Correia, ao chegar a Sacavem, depois da história do triunvirato de Coimbra, foi encarregado pelo general Gomes da Costa de ir à Imprensa Nacional

COMANDO DA 3.<sup>a</sup> DIVISÃO DO EXÉRCITO



(PARTICULAR)

*O Srs. Carlos d'Ornelas  
é pessoa da minha confiança,  
devendo pôr-se-lhe as facili-  
dades preciso para bem se  
desinjunhar da missão de que  
vou incumbi-lo.*

*Porto, 31 Maio 1926*

*José M. Góis*

*Livre transmissão*

*Sacavem 14-6-44*

*Herrero de Menezes  
y de Paula Gonçalves*

entregar o decreto falado. Ali falo com Luiz Derouet que observou não estar o documento legalizado devidamente e não o poder aceitar das mãos de um monarquico, como era conhecido o autor destas linhas.

Voltei no carro, que à frente trazia um cabo de carabina aperrada e transmiti o que o Director da Imprensa Nacional nos havia dito, declinando logo o encargo de ali voltar para fazer aceitar semelhante decreto de alta responsabilidade.

Fico por aqui para não avançar mais além do meu desejo.

\*

\* \* \*

Quanto à sena da volta de Gomes da Costa, de casa a Sacavem, é

*G*overno militar iniciado pelo G<sup>r</sup>al. comandante de General Gomes da Costa, resultou da reacção política do, deputado do partido democratico, cuja morte deu grande cinseza popular e agitou a discussão de factos políticos de Vigo.  
A força de partidos democráticos apoiou-se no velho esquifismo eleitoral da monarquia constitucional e parlamentarista.  
Com essa força criou uma verdadeira e intensa luta entre os benefícios próprios e prejudiciais dos interesses nacionais.  
Só assim se pode dizer que o mal

*31 maio 926*

*Filomeno Rosso Filalde*

de todas as cores, formas e feitiços, colaboraram para finalizar aquela onda de pavor, que germinou no nosso país durante alguns anos.

Recordemos os colaboradores do 28 de Maio, e trabalhemos agora pelo engrandecimento do nosso país, que tão necessário se torna neste momento. Traemos do nosso importante e vasto Império Colonial.

Portugal tem hoje, perante o estrangeiro, um valor político correspondente ao seu passado, ao seu Império Colonial e á sua vocação civilizadora.

Os dramas internacionais que neste momento tendem a atingir a Europa desenrolam-se de uma maneira assustadora fazendo-nos desconfiar a todo o momento e de toda a gente.

É preciso que a Nação Portuguesa esteja educada ao ponto de, hoje, amanhã, ou daqui a dias, se necessário fôr, possa contar integralmente com os seus filhos para defesa do nosso Império Colonial.

As colónias portuguesas tem de ser defendidas com o prestígio dos portugueses.

Faliu a "Conferência do Desarmamento" como faliu a "Sociedade das Nações".

Não há nação que se não arme, apesar de a todo o momento mostrar a bandeira da paz e os desejos de tranquilidade.

Portugal tem que ter o seu Exército, a sua Armada e a sua Aviação preparada para as exigências que a política internacional obriga de momento e de futuro. É preciso bem preparar a resistência para enfrentar os perigos que se acumulam, e, isto só se poderá fazer dentro do regimem da ordem e da disciplina, que cada vez mais necessárias se tornam, entre nós, para o bom êxito das bases traçadas pelo movimento que ressurgiu há dez anos. Portugal, país dos heróis, de navegadores e de coloniais distintos, que ao mundo tem dado sobejas provas de valentia, marca hoje um Estado forte, digno e próspero.

*O* hercito, a fraude o qual esteve neste momento, resolveu instaurar emergentemente na Escola política partidária, para salvamento da Pátria e dignificação da República. O hercito não admite transições nem mudas tintas, todos os que não sejam pela Pátria e pela República são inimigos mortais, em consternantes e mortais.  
*31 maio 926.*

*Fernando Guerreiro*

bom recordar que são de conhecimento público as pessoas que com o General estiveram na célebre noite e nunca pessoas que hoje se indicam, que nada fizeram para o 28 de Maio.

\* \* \*

O autor destas linhas reserva, para ocasião oportuna as suas memórias sobre o 28 de Maio, e, para ilustrar estas pequenas mas verdadeiras notas, insere três documentos inéditos que o General Gomes da Costa e o Comandante Filomeno da Câmara lhe ofereceu como recordação duma data em que todos os políticos,

de intrinos nacionais.

de intrinos nacionais.

# CONTROL DE ORÇAMENTOS

Por CARLOS VILLEGRAS M.  
Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York

Nos parágrafos 5.º e 7.º do artigo anterior deve «as entradas de dinheiro devem ser inferiores às saídas». Deve ler-se: «as saídas de dinheiro devem ser inferiores às entradas».

## II

**N**A primeira parte deste artigo indicámos os princípios em que se baseia um eficiente control de orçamento. Neste, daremos algumas indicações da forma como trabalha o control em cada departamento.

### DEPARTAMENTO DE COMPRAS

O chefe de compras recebe a sua dotação para um período anteriormente fixado. Deve planejar as suas compras de maneira que não exeda a verba que lhe é destinada. Isto tende a manter os stocks baixos e a prevenir os excessos de existência. Se os pedidos de mercadorias excedem as suas possibilidades de compra pode dirigir-se à Gerência e explicar a situação. Se o pedido de aumento de verba é justificado concede-se lhe uma verba adicional tomando-a de fundos especiais ou do capital. Este processo é seguido regularmente em negócios sujeitos a variações de estação, para os quais as mercadorias precisam ser fabricadas com antecedência ao período de vendas. Em todos os casos em que verbas adicionais sejam concedidas é necessário estabelecer um plano de reembolso. O empréstimo deve ser considerado como se fosse obtido de terceiros e deve ser pago à medida que as mercadorias sejam vendidas. As verbas adicionais devem evitarse o mais possível e portanto o chefe do departamento deve organizar o seu movimento de tal forma que as possa evitar.

### DEPARTAMENTO DE COMPRAS

Da mesma maneira, como no caso anterior o chefe de produção recebe a sua verba. Se a produção aumentou extraordinariamente devido a encomendas recentes, poderia também pedir um empréstimo temporário, mas não é a regra. Um chefe de produção que tenha preparação e inteligencia é, geralmente, capaz de preparar o seu trabalho de forma a não exeder o orçamento. O facto de ter um limite para despesas, desenvolve a iniciativa e ás vezes resulta uma produção a custo inferior.

### ESCRITÓRIO

O chefe de escritório também tem a sua verba. Se a sua despesa de ordenados é demasiado grande, deve arranjar-se de forma que consiga melhorar os seus serviços reduzindo o custo do trabalho. No caso em que o plano de remodelação dos serviços envolva a aquisição de novo equipamento, a Gerência poderá emprestar o capital necessário para fazer a compra, sempre que com as economias se possa amortizar a dívida.

### PROPAGANDA

O chefe de propaganda deve contratar o espaço necessário á sua publicidade antes que este seja usado; mas, como noutro departamento qualquer, as verbas são para cobrir compromissos e não somente para se liquidarem facturas á medida que se apresentem. Um saldo de verba no departamento de publicidade, não é necessariamente um bom sinal, a não ser que se deixem acumular reservas por dois ou três meses, para se aplicarem numa campanha especial. Duma maneira geral, a finalidade da propaganda é alargar os mercados e expandir os negócios, e a obrigação dum dirigente encarregue desta matéria é gastar toda a verba da maneira mais productiva possível. Economias aqui, significam perdas de oportunidade.

### DEPARTAMENTO DE VENDAS

Aqui também a expansão e aumento dos negócios estão afectados e a verba deve usar-se para obter o maior volume de negócios. Se o orçamento mensal cobre os gastos e deixa um saldo, este deve ser usado para aumentar o número de vendedores ou para abrir novos territórios. O orçamento ajudará a uma mais cuidadosa análise das vendas, do seu custo e dos mercados. O dirigente encarregado das vendas deve ser julgado pelo custo de cada venda e pelo seu volume de negócios, e não pela economia que tenha feito nas verbas concedidas.

### QUE ACONTECE QUANDO HÁ PERDA ?

Até agora partimos da hipótese que o estabelecimento, no qual se aplicou o control do orçamento, dê lucros. Suponhamos que as entradas mensais diminuem em vez de aumentarem. Isto significa, naturalmente, que as disponibilidades de numerário vão cada vez sendo menores. Será necessário modificar as verbas do orçamento, para aumentar as dotações dos departamentos de venda e propaganda e reduzir as de fabricação, sem violar o princípio estabelecido, que as saídas de numerário devem ser menores que as entradas. Este declínio nas entradas, obriga a um imediato reajustamento para tratar de evitar déficits. Se apesar de todos os esforços da Gerência, o declínio das entradas proveniente de operações, continua, então o negócio vai-se liquidando automaticamente. Como as verbas decrescem, os compromissos são cada vez menores, e desde que

# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1896

## Caminho de ferro do Mondego

A companhia d'este caminho de ferro propoz aos seus credores uma convenção nos termos do seguinte edital que foi publicado pelo tribunal do commercio de Lisboa:

Faço saber pelo presente edital por mim assignado que, em virtude de um despacho de 20 do mez proximo passado, proferido nos autos de suspensão de pagamentos e commercio em que é requerente a companhia do caminho de ferro do Mondego, e em cumprimento do art. 6.<sup>o</sup> e seus paragraphos do decreto de 9 de novembro de 1893, são convocados todos os credores á dita companhia para no prazo de tres meses, a contar da publicação do ultimo annuncio na folha official, declararem se aprovam ou rejeitam a convenção proposta pela referida companhia, que ao deante segue, referendada pelo escrivão que este subscreve, com declaração, porém, de que essa aceitação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes credores por meio de documento escripto apresentado a mim, juiz, e se os credores forem portadores de obrigações a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus titulos ou coupons, com designação dos respectivos numeros e typos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portuguezes, ou em algum banco nacional ou es-

são mantidos dentro do volume de numerario já recebido, as facturas são todas liquidadas. O negócio deixa de existir, mas paga as suas despezas de liquidação. O control do orçamento protege os credores. O capital inicialmente empatado, pode ser completamente consumido, mas o estabelecimento reduz progressivamente os seus gastos, pagou todas as suas facturas e não deixa reclamações pendentes, por falta de cumprimento das suas obrigações.

Este plano de control financeiro, não sómente segura lucros a muitos negócios que actualmente não os produzem, mas também elimina quasi todas as perdas sofridas actualmente, devido a quebras comerciais, que representam uma pesada carga, para o resto dos negócios, substituindo as falências por liquidações.

Se o processo indicado fôr seguido, a empresa seguirá os seus lucros. Se o negócio fôr incapaz de trabalhar nesta base, a dificuldade aparece imediatamente e deve ser remediada antes que seja demasiado tarde.

Não existem dois negócios iguais, mesmo, em ramo semelhante, e a aplicação deste plano para o control de orçamento deve ser estudada cuidadosamente de acordo com a natureza e importancia de cada empresa. Mas o plano *pode* ser aplicado, porque todos os negócios têm a possibilidade de basear os seus gastos nas suas entradas de numerario. Este é o ponto fundamental e expressamente o repetimos variadissimas vezes.

A Gerência que não fôr capaz de estabelecer as suas operações na base de movimento efectico de dinheiro, é incompetente para dirigir um negócio.

trangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem formal auctorização minha.

E quanto á declaração dos outros credores será legitimada gela referencia á relação de que trata o § 4.<sup>o</sup> do art. 3.<sup>o</sup> do citado decreto. = O escrivão, Arthur Jorge Rubim de Abreu de Lima e Sousa.

Verifiquei. = O juiz presidente, Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco.

## Convenio da Companhia Real

Refere um diario que, tendo a companhia real dos caminhos de ferro pedido o *exequatur* em França para o seu convenio de 4 de maio de 1894, o tribunal do Sena, na sua ultima sessão, depois dos debates, proferiu sentença motivada, em que, em resumo, diz:

Que o convenio foi votado por mais de dois terços dos credores; que tinha sido preliminarmente discutido não só pelos credores e obrigacionistas, mas tambem pelos agentes diplomaticos das nações que n'ele são interessadas; que foi votado, publicado e decretado conforme a lei portugueza; que não contraria em causa alguma a ordem publica em França e é de certo proveitoso aos portadores de obrigações. Em vista do que julgo que o convenio é executorio em França.

A decisão do primeiro tribunal do Sena é altamente favorável para os interesses portugueses e para a garantia do nosso credito no estrangeiro, intimamente ligado aos negócios da companhia real dos caminhos de ferro.

## Linhas portuguezas

**Ramal de Cascaes.** — Estâ-se dando grande actividade aos trabalhos da construção definitiva da via entre Alcantara e Pedrouços.

A linha segue ao longo da futura avenida marginal de 20 metros de largura, e será de dupla via.

Parece que o governo pensa em proceder desde breve à construção d'esta avenida, aproveitando os operários sem trabalho que de ha muito tem entretidos a substituir portas por janellas, e estas por portas e outras obras desnecessarias, no ministerio das obras publicas.

A nova estação de Belem já se está construindo, mais á frente, no mesmo alinhamento da actual em relação á praça.

**Ascensor do Carmo.** — Diz uma folha que o sr. Lusseau protestou perante a camara municipal contra a concessão, feita ao sr. engenheiro Mesnier, do ascensor da rua Aurora ao largo do Carmo.

Ficámos muito intrigados sobre isto. Que demonio de relação pode ter um ascensor n'este sitio com a concessão de um parque no alto da Avenida?

Pensará mr. Lusseau em pedir a transferencia de local e ir fazer o parque da Liberdade no largo do Carmo?

Pelo *adeantado* dos trabalhos parece-nos que tanto o faz n'uma parte como n'outra.

**Salamanca.** — Vae reunir a assembléa geral da Companhia del Ferro Carril de Salamanca á la Frontera de Portugal, á qual foi arrendada pelo Syndicato Portuense a exploração da linha ferrea de Salamanca á Barca d'Alva e a Villar Formoso, sendo o fim da reunião aprovar o ultimo relatorio e contas.

**Elevador Municipio-Bibliotheca.** — Sobre as torres de este elevador, que medem 30 metros de alto, vae ser construído um chalet, no qual será installado um café-restaurante.

**Ponte da Pedra.** — Fez-se no dia 28 a substituição do antigo taboleiro d'esta ponte, ao kilometro 108 da linha de leste, assistindo ao trabalho da ripagem um engenheiro da fiscalização do governo. Este trabalho foi feito no intervallo dos comboios, assim como as experiencias que deram o melhor resultado.

# CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

## ANGOLA

**A**POZ um ano de gerência no governo de Angola o sr. Coronel Lopes Matéus concedeu ao jornal *A Província de Angola* uma entrevista que achamos curioso dar algumas notas aos nossos leitores por se tratar de assuntos ferroviários de interesse público.

Em matéria de estudos económicos afirma o sr. Coronel Lopes Mateus que estão quase concluídos os relativos ao Caminho de Ferro de Amboim e que vai entrar-se no importante estudo da reforma tributária.

Em matéria ferroviária reduziu-se o custo dos fretes de géneros alimentícios, bebidas, combustíveis e lubrificantes, produtos de fibras têxtil, cera e produtos cerâmicos.

Barateou-se o transporte de carvão e sucata no Caminho de Ferro de Benguela.

Facilitou-se o trânsito de estrangeiros pelo Caminho de Ferro de Benguela, abolindo formalidades e despesas de variada ordem.

Abriram-se créditos especiais para continuação das obras da 3.<sup>a</sup> variante do Caminho de Ferro de Luanda e para compra de sobrecelentes destinados a reparação do material dos Caminhos de Ferro do Estado.

Considerou-se, no plano de fomento já referido, o estudo do ramal do Bembe e o prolongamento do Caminho de Ferro de Mossâmedes.

O mesmo jornal tem publicado uma série de artigos curiosos sobre o Caminho de Ferro de Amboim, da autoria do sr. Ralph Delgado, do qual transcrevemos, com a devida vénia o que sobre o mesmo caminho de ferro se diz:

“É extensa a zona de influência do Caminho de Ferro do Amboim. Pode dizer-se, numa palavra, que as áreas administrativas do Amboim, Novo Redondo, Quibala e Libolo lhe ficam subordinadas; e amanhã, quando o assentamento da linha prosseguir até ao limite, mais esta zona de influência se radicará, como é intuitivo, dentro dum programa evolutivo de todos os interesses.

É certo que o Calulo se encontra presentemente, a uma distância do Chindinde, última estação da linha férrea do Amboim, bastante superior (50 km.) à que o separa de Cassoalala, estação terminos dum pequeno ramal do Caminho de Ferro de Luanda; mas, quando a estrada que liga o Calulo ao km. 70 do Caminho de Ferro do Amboim for melhorada, as duas distâncias ficarão sensivelmente iguais, com a diferença a favor daquele Caminho de Ferro, do percurso de Cassoalala a Luanda ser mais do dobro do que o que há a percorrer para o litoral daquele km. do aludido Caminho de Ferro do Amboim.

Quem conhecer as áreas administrativas que acabo de enumerar, avaliará rapidamente a vida assegurada

da linha férrea que as socorrer o notável impulso que esta representa para o desenvolvimento delas:—os palmares do Libolo, o sизal, o café; os géneros pobres da Quibala e as oleaginosas; o café do Amboim, as oleaginosas também e o algodão; e as muitas riquezas que se adaptam a todas as regiões mencionadas e que ainda não mereceram o interesse dos agricultores.

Pelo pequeno quadro seguinte avaliamos o número de empresas agrícolas europeias colocadas nelas e as suas respectivas áreas:

Áreas administrativas	N.º de peças	Hectares demarcados	Hectares cultivados
Libolo . . . . .	21	11.454	2.259
Quibala . . . . .	9	2.007	152
Amboim . . . . .	84	68.236	28.826
Pôrto Amboim . . . . .	6	15.923	1.376
Soma. . . . .	120	97.620	32.613

Não sei avaliar a produção de todas estas propriedades; a consulta às estatísticas de exportação de Pôrto Amboim e de Novo Redondo não pode dar informações exactas a respeito de todos os produtos, porque o Libolo exporta por Luanda, dali saindo muito sизal e óleo de palma; por outro lado, há a considerar ainda a produção indígena.

Todavia, os números que aí ficam falam-nos claramente da importância dos valores que reclamam um factor de fomento adequado, como é a linha férrea, e do grande papel que está reservado a esta transformação imediata das zonas aludidas pelo incremento da sua agricultura.

Note-se, porém, que não fiz alusão à região do Seles, de Novo-Redondo e ainda à da Quissama, que se podem subordinar lógicamente à zona de influência do Caminho de Ferro do Aboim. E não fiz alusão às duas primeiras, porque sou dos que penso que o seu escoadouro natural deve ser Novo Redondo, pelo que é dispensada a via férrea de Pôrto Aboim; quanto à terceira, não lhe fiz referência porque só uma parte do pôsto do Mombonde se poderá subordinar à zona de influência daquele Caminho de Ferro.

Nestas regiões as propriedades europeias apresentam-se pela seguinte forma:

Áreas administrativas	N.º de peças	Hectares demarcados	Hectares cultivados
Seles . . . . .	13	12.638	5.551
Quissama . . . . .	2	17.922	1.652
Novo Redondo . . . . .	1	1.400	800
Soma. . . . .	19	31.980	8.003

Se considerarmos, no entanto, que a vila de Novo Redondo, escoadouro natural do Seles, virá a parecer com o desenvolvimento futuro de Pôrto Amboim e com o prolongamento da sua linha férrea — no que não há vantagens materiais a registar para os agricultores — e se juntarmos todas as fazendas europeias dos sete concelhos e circunscrições mencionados neste quadro e no antecedente, podemos calcular-lhe uma produção de cinco mil toneladas de café, de 900 de óleo de palma, de 500 de coconote, de 750 de sизal, de 900 de milho e de 98 de algodão. A produção indígena, das mesmas áreas e dos mesmos produtos, pode computar-se em cerca de 25 ton. de algodão, 27 de café, 45 de coconote, 80 de óleo de palma e 5.000 de milho.

Estes números habilitam-se a compreender, com maior exactidão, o raciocínio tirado acima da expressão embrionária da riqueza agrícola da zona de influência do Caminho de Ferro do Amboim, da sua importância e das suas necessidades.

# O Grande Estabelecimento Termal DE MONT-DORE

## Acaba de sofrer importantes melhoramentos

**O**S acquistas e visitantes que durante a última época termal conheceram o grande estabelecimento termal, no seu pleno rendimento e que admiraram as suas esplêndidas instalações representando os mais recentes métodos, ficarão surpreendidos sabendo que durante este inverno, este poderoso organismo, foi objecto duma renovação total e assim abriu as suas portas em 25 de Maio, depois de uma completa metamorfose.

Uma descrição detalhada destes recentes trabalhos seria demasiadamente longa, mas o que aqui podemos dizer, é, que sob o ponto de vista de conforto e das instalações interiores do edifício, o esforço realizado conservar-lhe-há o seu lugar primordial entre os maiores.

A Companhia Fermière du Mont-Dore não hesitou este ano na realização de um programa cuja envergadura revela uma larga visão sobre o futuro do grande centro termal das vias respiratórias, e não quiz que o seu progresso tão positivo e constante fôsse entravado por obstáculos passageiros e de ordem económica.

O estabelecimento hidro-mineral de Mont-Dore tem uma situação privilegiada, pois fica situado na falda do Sancy, a 1050 de altitude num vale arborizado de fayas e de pinheiros onde se encontram as origens do rio Dordogne.

As famosas termas já marcavam pelas suas vastas e originais instalações, mas com os melhoramentos porque acaba de passar, ficam sem dúvida, não só as mais importantes de França, como uma das melhores do mundo.

O ar e a luz, entram a jorros, em todo o grandioso edifício balnear.

Tudo ali obedece ás mais rigorosas exigências, e aos preceitos da moderna ciência da especialidade.

Os mármores, os grés e as faianças que revestem as paredes e os mosaicos dos pavimentos permitem a lavagem constante com a água mineral que em grande abundância brota das 12 nascentes das termas.

As instalações balneoroterápicas e hidroterápicas são modelares, e dividem-se em várias classes o que permite ter tarifas para todos os preços, ainda os mais modestos.

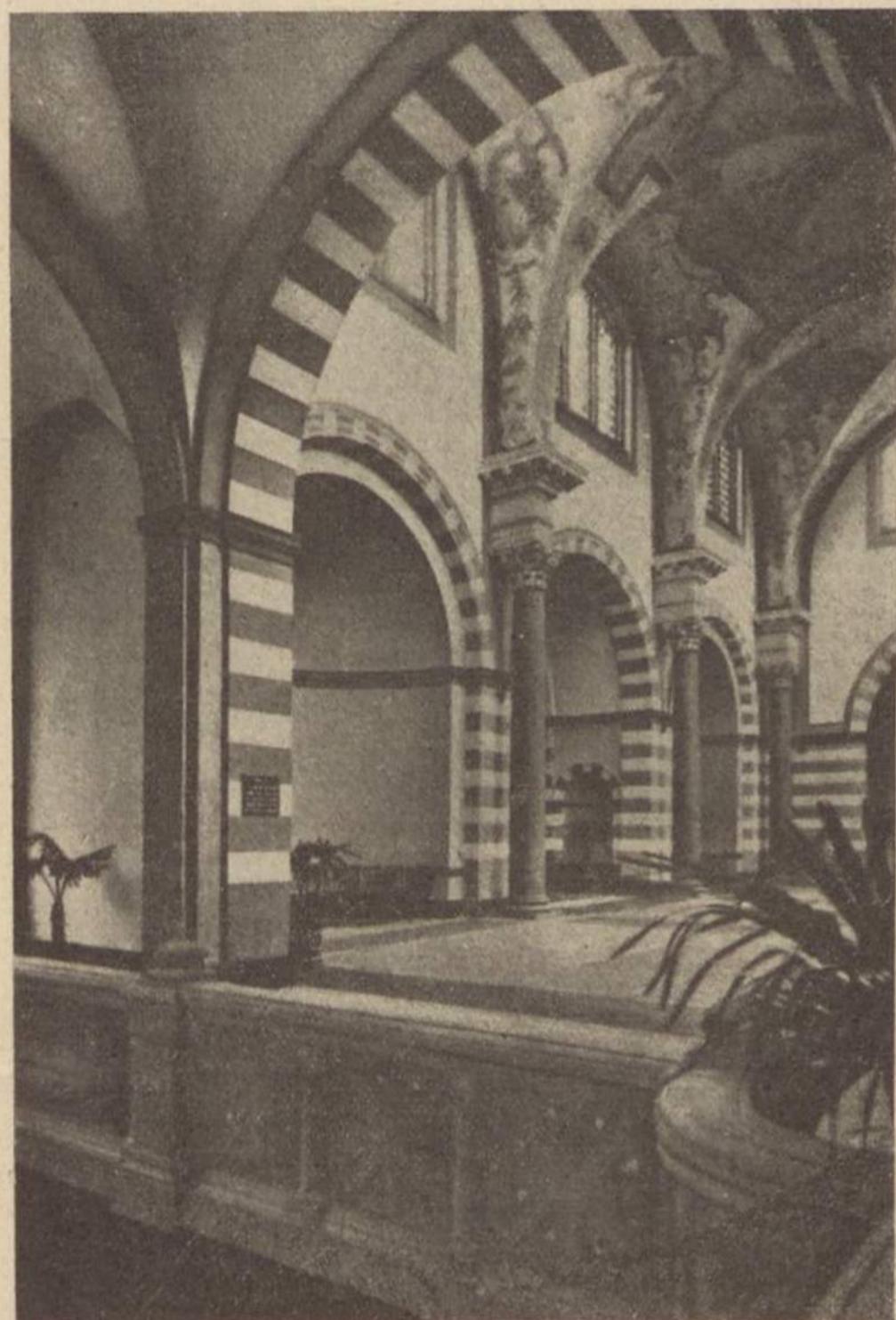
Atualmente o belo estabelecimento de Auvergne, compõe se de 42 grandes salas únicas, pela sua originalidade, e pelos magníficos resultados obtidos nas doenças das vias respiratórias, 228 aparelhos para as pulvarizações de garganta, 8 cabines de luxo para o tratamento completo individual, 16 cabines de banhos e duches de 1.<sup>a</sup> classe, 47 de 2.<sup>a</sup> classe, 45 para duches de vapor e 17 para banhos hipertermas com água corrente de 38° a 43°.

Para os banhos aos pés conta o balneário com 150 banheiras de mármore com água corrente á temperatura prescrita pelos médicos.

Para os serviços de hidroterapia dispõe de 7 grandes salas, e diversas instalações, para irrigações nasais e da laringe de gaz termal, douches sobre o leito e variadíssimas aplicações, o que permite o tratamento a 2.000 pessoas diariamente.

A ginástica respiratória merece os maiores cuidados à Companhia das termas de Mont-Dore, podendo os exercícios serem feitos durante o tratamento no estabelecimento termal, ou no seu interessante Parque de Desportos, em pleno ar de montanha, onde também se cultiva o ténnis, o golg, o tiro aos pombos, o basket ball, o volley-ball e muitos outros desportos.

As noites passam-se no belo Casino situado no coração de Mont-Dore, onde os concertos e as repre-



UM TRECHO DO GRANDE HALL

sentações com artistas dos teatros de Paris e o Cinema Sonoro se sucedem diariamente.

Enfim Mont-Dore é uma das estâncias mais visitadas por estrangeiros e especialmente por portugueses, que este ano, podem fazer a sua viagem com comodidade, quer pelo Sud Express com 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, quer nas carroagens mixtas atreladas ao Sud, e só com transbordo em Hendaya e Bordeaux. Viagem lindíssima, atravessando trechos de paisagens encantadoras, tanto em Portugal como em Espanha e França.

Mont-Dore é também um importante centro de turismo, donde se fazem excursões diárias aos arredores em auto-cars de trem ou a cavalo, e conta 5 hoteis de 1.<sup>a</sup> ordem, 17 de 2.<sup>a</sup> ordem e 275 vilas e casas mobiladas, que durante a temporada de 25 de Maio a 30 de Setembro estão completamente cheias de acquistas.

António Rodrigues Correia.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ALEMANHA

Quando, em 1930, no trecho de via férrea Marienfelde-Zossen, da

Sociedade Alemã de Estudos de Caminhos de Ferro Eléctricos (Deutsche Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen), se fizeram as primeiras experiências com carruagens movidas por electricidade, experiências estas em que se chegou a atingir 200 quilómetros de velocidade por hora, desde logo se nutriu a esperança de que, em não muito longo lapso de tempo,



*Modernas carruagens de dois pavimentos e dois andares, que percorre a distância de Hamburgo para o Mar Báltico com uma velocidade de 120 quilómetros por hora*

os horários dos caminhos de ferro seriam organizados na base de velocidades semelhantes. Embora a isto se não opuzessem grandes dificuldades técnicas, só em 1932 se deu o primeiro passo decisivo neste sentido, após as primeiras viagens do chamado "Hamburgues voador", entre Berlim e Hamburgo, com as quais se tirou a prova das excelentes qualidades deste novo meio de locomoção.

Em vista do grande êxito obtido com o "Hamburgues voador", o primeiro comboio auto-eléctrico em todo o mundo, a Administração dos Caminhos de Ferro Alemães mandou proceder à construção duma série de carruagens semelhantes, que, há um ano, vêm sendo empregadas no serviço regular entre Berlim, Colónia e Francfort sobre o Meno, tanto como entre Hamburgo e Colónia. Todas estas carruagens dispõem de 2 motores Diesel, de 410 cav. cada um, sendo a força eléctrica transmitida por 2 geradores de 270 Kw., directamente ligados aos motores Diesel e mais 2 motores de 240 Kw., para accionamento do rodado. Em grande parte, a construção é idêntica à do "Hamburgues voador", sómente os geradores tiveram de ser construídos pela fábrica de Siemens-Schuckert segundo o novo modelo, para atender aos desejos dos Caminhos de Ferro Alemães, no sentido de se empregar

um sistema de governo uniforme em todas as carruagens deste género.

O aspecto exterior das novas carruagens sofreu igualmente certas alterações, em harmonia com a experiência obtida com o "Hamburgues voador", tendo-se atendido também em maior escala às comodidades dos viajantes, segundo os ditames dessa mesma experiência.

Como o serviço nas novas linhas tem continuado a dar, em todos os sentidos, bom resultado, a Administração dos Caminhos de Ferro Alemães decidiu entretanto organizar em amplas bases um novo programa de construção, passando a mandar fazer, em lugar de carruagens eléctricas simples ou duplas, comboios completos, movidos pelo mesmo sistema de accionamento e cuja capacidade de motor será, em proporção, 50 % superior à das carruagens antigas. Correspondendo a isto, a transmissão da força eléctrica terá lugar por meio de 2 geradores de 400 Kw. e 4 motores para impulso do rodado, de 180 Kw. cada um. Ao todo, acham-se actualmente em construção 2 carruagens de 4 secções, com motores de marcha lenta de 1.300 cav., 3 carruagens de 3 secções, com 2 motores de 600 cav., cada um, 20 carruagens de 4 eixos, com motores de 210 cav., para o tráfico geral e acelerado, e 50 carruagens de 2 eixos, com motores de 150 cav., para o tráfego nas linhas secundárias. Deste modo espera-se poder inaugurar dentro em breve o serviço rápido por este meio de locomoção, nos trechos de linha férrea entre Berlim e Munich, Berlim e Stuttgart e Berlim, Breslau e Beuthen. As carruagens em questão adaptam-se também excelente mente ao tráfico nas regiões montanhosas, como se tem visto na secção de via entre Saafeld e Bamberg, do trecho de Berlim a Munich, na qual os percursos sempre têm sido feitos dum forma absolutamente satisfatória.

### BRASIL

Foram aprovadas pelo Governo novas bases de tarifas para os Caminhos de Ferro Sorocabana, Mogiana, S. Paulo-Govaz, Campos do Jordão, Itatibeuse, Ramal Dumont, Ramal Campo Limpo a Bandeirantes e Ramal de Piracaia, e as de S. Paulo.

Também foram aprovadas novas bases para emissão de cadernetas quilométricas nos Caminhos de Ferro Paulista e de Gorocabana.

— Foi concedido ao Caminho de Ferro Central do Brasil o crédito de 6.600\$00 para refôrço de pontes, obras de construção e reparação de material.

Inaugurou-se o Caminho de Ferro de "Treinta y Tres" a Rio Branco, na fronteira do Brasil com o Uruguai.

A nova linha férrea tem 123 quilómetros de extensão, 30 pontes e 7 estações.

A construção deste Caminho de Ferro, que é importantíssima sob o ponto de vista de intercâmbio comercial entre o Uruguai e o Rio Grande do Sul, foi em parte custeada pela dívida do Uruguai ao Brasil, proveniente da Guerra Triplice Aliança.

**INGLATERRA** A Companhia *London Midland & Scottish Railway* informa que distribuiu, por diversas empresas da especialidade, uma encomenda de 369 locomotivas a vapor e 270 carruagens para passageiros, cujos contractos importam na quantia de 2.800.000 £.

Estas locomotivas destinam-se, para serviço mixto, mercadorias e passageiros.

As dimensões principais das três classes de locomotivas são as seguintes:

	Serviço mixto	Mercado- dorias	Passagei- ros
Diâmetros dos cilindros . . .	4-6-0	2-8-0	2-6 4
Curso do êmbolo . . . . .	470mm	470mm	498mm
Diâmetro das rodas acopladas .	711 »	711 »	660 »
«Empattement» rígido . . .	1829 »	1455 »	1753 »
«Empattement» total da locomo- tiva . . . . .	4572 »	5258 »	5029 »
Superfície de aquecimento total	8280 »	7925 »	11735 »
Sup. rficie da grelha . . . .	170,66m <sup>2</sup>	157,74m <sup>2</sup>	125,70m <sup>2</sup>
Timbre centímetro quadrado .	2,58 »	2,58 »	2,32 »
Peso da locomotiva e «tender» em ordem de marcha . . .	15,8 kg.	15,8 kg.	14,1 kg.
Capacidade do «tender»	127,2 T.	126,6 T.	92,5 T.
(água . . . . .)	18 2m <sup>3</sup>	18,2m <sup>3</sup>	9,1m <sup>3</sup>
(carvão . . . . .)	9 T.	9 T.	3,5 T.

**ITÁLIA** A Itália é, depois da Alemanha, o país que possui a maior quantidade de material moderno nos seus caminhos de ferro.

De facto, a Alemanha possue 98 % dos veículos para passageiros, com estrutura metálica, seguindo-se-lhe a Itália com 82 %, a França com 58 % a Inglaterra com 46 % e a Espanha com 15 %.

— Os novos combóios aero-dinâmicos (automotoras *Fiat* e electro-motoras *Breda*), iniciarão brevemente o seu serviço nas principais linhas em algumas destas poderão desenvolver uma velocidade de 160 km. por hora encurtando de dois terços o tempo actualmente empregado nos trajecctos.

— As companhias dos Caminhos de ferro do Estado, iniciaram a distribuição de bilhetes especiais para as famílias que viajam em grupos de quatro ou mais pessoas, incluidos nesse número os filhos a seu cargo até há idade de 22 anos; êsses bilhetes dão direito a uma redução de 50 % sobre o preço normal das passagens.

— Até 31 de Março de 1935 circulavam nos Caminhos de Ferro Italianos 145 "Littorinas Fiat," sendo 108 de 18 metros de comprimento, 12 de 23 metros e 23 de 15 metros com uma velocidade que varia entre 90 a 130 km. por hora. Outras 53 "Littorinas Fiat" estão sendo construidas. Actualmente, o número dos carros em serviço nos Caminhos de Ferro Italianos triplicou. Nas linhas de Tráfego rápido entrará brevemente em serviço uma "Littorina Multipla" que que desenvolverá uma velocidade de 160 km. por hora.

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de modificação e ampliação de linhas, construção de cais e edifícios na estação de Castelo Branco, representados nos desenhos n.ºs 10:488, 10:489 e 10:490, e que seja declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno necessária para a execução do projecto com a superfície de 699m<sup>2</sup>,70, entre os quilómetros 93,455,80 e 93,570,70, da linha da Beira Baixa, pertencente ao Sr. Coronel Pina Lopes.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Miguel da Sé, concelho e distrito de Castelo Branco, confronta ao norte com o caminho público, ao nascente com o caminho público e caminho de ferro e ao sul e poente com o Sr. coronel Pina Lopes, conforme está indicado no desenho n.º 10:680, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

### Fundo Especial

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à apreciação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a proposta de substituição do pontão existente ao quilómetro 158,712,43 da linha de Évora, concordando com o parecer da comissão técnica, criada pelo artigo 1.º do decreto n.º 19:881, inserto no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 12 de Junho de 1931, aprovo o referido projecto tecnicamente para efeito de execução.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Abril de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, José Cromwell Camossa Pinto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada para a construção da variante e da ponte de alvenaria de Mouratos (ilha do sul), adjudicada à firma António Veiga & Manuel Martins de Oliveira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada para a construção da variante e da ponte de alvenaria de Quinta Nova (ilha do sul), adjudicada à firma António Veiga & Manuel Martins de Oliveira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Mando o Governo da República Portugue a pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto do restabelecimento de um caminho de servidão entre os perfis 370 376 da linha de cintura do Póto, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 5.085\$, para efeitos do artigo 7º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abrantes*.

#### Divisão dos Serviços Gerais

##### Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 6 de Abril:

Raúl Machado Lopes de Barros, primeiro oficial do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença grácia, ao abrigo do disposto no artigo 12º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 6 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 8 de Abril:

Ester da Purificação Machado Trindade Fontes, dactilografa — concedidos dezöi o dias de licença grácia, nos termos do artigo 12º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 8 de Abril:

Joaquim Bastos da Silva, terceiro oficial do quadro privativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos vinte e dois dias de licença, nos termos dos artigos 12º e 15º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 9 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por portaria de 25 do mês findo, visada pelo Tribunal de Contas em 8 do corrente:

António Vieira — nomeado contínuo de 2.ª classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do artigo 6º do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935 para a vaga do contínuo de 2.ª classe António Marques Figueirido. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:2.7).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 11 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Por despacho de 8 de Abril:

Ana Maria da Silva Paranhos de Mira — concedidos vinte e oito dias de licença, nos termos dos artigos 12º e 15º do decreto n.º 19:478.

Júlio Fernandes, contínuo de 2.ª classe — concedidos sessenta dias de licença, idem, idem.

Jacinto Duarte, encarregado de obras — concedidos sessenta dias de licença, nos termos do § 4º do artigo 12º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 13 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Por portaria de 26 de Março último, visada pelo Tribunal de Contas em 11 do corrente, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257.

Nomeado director geral de caminhos de ferro nos termos da alínea a) do artigo 32º do decreto-lei n.º 26:117 e em harmonia com o disposto no artigo 5º da organização dos serviços da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovada por decreto n.º 13:510, o engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Por despacho de 14 de Abril:

Américo Augusto, fiscal de 1.ª classe de exploração e via e obras do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença grácia, nos termos do artigo 12º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 15 de Abril:

José Ferreira, segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença grácia nos termos dos artigos 12º e 15º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 21 de Abril:

Cornélio Foguça Guimarães, engenheiro contratado, em serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 21 de Abril de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

#### PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

##### Supremo Tribunal Administrativo

##### Secção do Contencioso do Trabalho e Previdência Social

Recurso n.º 78, em que são recorrentes João Ferreira Vicente e outros, recorrida a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, e de que foi relator o Ex.mo Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acordam, em conferência, na secção do contencioso do trabalho e previdência social do Supremo Tribunal Administrativo :

João Ferreira Vicente, Aníbal Teixeira Lopes Ribeiro, Joaquim de Almeida, Augusto da Piedade António Soares de Oliveira, Amílcar da Graça, António Leitão Novo, António Cardoso, António Alves Longo, António Nunes de Oliveira, Albino de Castro, Martins, Abílio dos Santos Rocha, Arnaldo Pereira da Costa, António Maria Gonçalves Ramos, Abel da Silva, António Duarte Ferreira, Armando de Seixas Gomes, Angelo José Pinto da Cunha, António Martins da Piedade, Carlos Lopes Manso, Carlos Gouveia, Duarte Luiz Guia, Eugénio José Tavares, Eduardo Pires Rosendo, Felisberto do Nascimento Figueiredo, Francisco Miguel Dias, Francisco Pontes, Gastão Pereira da Costa, Gabriel José Ferreira Neves, Homero Martins Valente da Costa, Horácio Sobral de Oliveira, José Teodoro Caria, José dos Santos, José Agostinho Alves Júnior, José Loureiro Marques, José Augusto da Silva, José Gama, Teodoro da Silva Caria, João Coutinho Vilar, Luiz Agostinho Alves, Luiz Jorge da Silva, Mário Gonçalves, Manuel Pedro Adolfo Romão, Manuel de Freitas, Manuel dos Santos Soares, Manuel Pereira Santiago, Mário José da Costa Ferreira, Octávio da Piedade, Rui António de

Pinho Oliveira, Serafim de Almeida, Vergílio Rodrigues dos Reis, Vítor dos Santos, Vergílio Pontes, Álvaro Ferreira, António da Costa, António da Silva Gonçalves, David Castelo Branco, Feliciano Agostinho Alves, Francisco António Esteves, João da Cruz Tomé, João Pinho de Oliveira, Eduardo Augusto Gonzalez de Oliveira, Manuel Augusto, Orlando da Silva Cruz, Mário Alexandre Pereira, José Alves da Costa, Armando Dias Duarte, António Nunes Monteiro, Manuel Duarte Monteiro, Armando de Carvalho, João Estêvão Teixeira Baradas, António Pinto, Luiz Carlos Albarra, Armando Baptista Correia, António Luiz de Carvalho, António Fernandes, Serafim Jesus Mata, Joaquim Moraes Pimentel, João Ferreira Robalo, João Carlos Martins Braga, Carmindo Martins, Abel Martins Tavares da Silva, Artur Pereira, José Pereira de Brito, António José de Almeida, Camilo da Silva, Carlos Castelo Branco, Francisco de Ascensão Ferreira Mourão, José Pinto da Silva, Luiz Nunes Chibano, José Nogueira, Francisco Acácio de Abreu e Castro, Alberto Rodrigues Matias, Luis Costa, Luiz Augusto Prata Massano, Arnaldo Maia Martins, Raimundo Nogueira, empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, contratados para prestarem serviço na colónia de Angola, actualmente residentes em Lisboa e em várias terras da Província, mas todos com domicílio escolhido nesta cidade, na Rua Nova do Almada, 55, 3.º, vieram propor a presente acção contra a referida Companhia, com o fim de obrigar a reconhecer-lhes o direito de continuarem ao serviço do Caminho de Ferro de Benguela nas situações e categorias que tinham em 31 de Maio de 1933 até ao fim do período de serviço de três anos que para cada um estava em curso, com os direitos e regalias que lhes estavam consignados no regulamento n.º 1, aquela data em vigor, devendo ainda reconhecer-se que, ao pessoal atingido pela demissão e que tem direito à reforma, deve esta reforma ser concedida, devendo, além disso, todos os reclamantes ser indemnizados dos prejuízos que lhes causou a demissão e saída da colónia.

Juntaram vinte e sete documentos e noventa e três procurações.

Como tivesse sido requerido o depoimento antecipado de uma testemunha no próprio dia em que a acção foi distribuída, foi a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, citada para assistir a esse depoimento, e logo ela reclamou, a fl. 205, contra a nulidade de ilegal coligação de requerentes e coligação de pedidos, alegando:

a) Que os direitos e obrigações que se pretendem efectivar não têm a mesma origem, pois que os próprios requerentes confessam que uns e outras derivam de contratos diferentes, um contrato para cada requerente,

b) Que os pedidos feitos são também inteiramente independentes e não cada pedido consequência do outro;

c) Que as nulidades arguidas influem no exame e decisão da causa.

O Juiz do Tribunal do Trabalho não conheceu logo da nulidade arguida pelo fundamento constante do seu despacho de fl. 206.

Não houve conciliação, e, a fl. 214, requereu o advogado dos autores que se rectificasse o nome de um destes, Custódio Fernandes, que na petição inicial figura com o nome de António Fernandes, e que se riscassem da mesma petição os nomes de Feliciano Agostinho Alves e de João Pinho de Oliveira, que erradamente tinham sido incluídos entre os dos reclamantes, ficando assim o número destes reduzidos a noventa e cinco.

A ré contestou a acção a fl. 218, juntando oito documentos e insistindo na nulidade anteriormente arguida, e os autores replicaram a fl. 295, requerendo ao mesmo tempo que se sanasse a irregularidade de não se ter declarado na petição inicial o nome do reclamante Serafim Augusto, cuja procuração fôrta junta à mesma petição.

Ficou assim elevado a noventa e seis o número dos autores.

Quanto à nulidade arguida pela ré, negou que tal nulidade se dê, em vista do disposto nos artigos 69º e 70º do decreto n.º 24:363.

Com a réplica juntaram os autores mais nove documentos.

Treplicou a Companhia, a fl. 313, e, voltando a insistir na nulidade contra que reclamava, «crescentou que da ilegal coligação de autores resultou terem-se juntado nesta causa operários e empregados do «quadro» com «contratados» e «adventícios» e pessoal demitido por motivo de associar com outro demitido por «conveniência de serviço».

Com a tréplica juntou a ré mais duzentos e quatro documentos.

O juiz do Tribunal do Trabalho, pelo despacho de fl. 613, atendeu a arguição da nulidade de ilegal coligação de autores e anulou todo o processo com exceção dos documentos.

Desse despacho vem este recurso de agravo, que foi interposto em tempo e com legitimidade.

Autores e ré alegaram respectivamente a fls. 622 e 631 e o Juiz sustentou a fl. 624 o despacho agendado.

O digno agente do Ministério Público, na sua resposta de fl. 637, emitiu o parecer de que se negasse provimento ao recurso e se mantivesse o despacho recorrido.

O que tudo visto:

Os recorrentes não têm razão.

É expressa a disposição do artigo 70.º do decreto n.º 24:363, de 15 de Agosto de 1934, precisamente igual à do artigo 70.º do decreto n.º 24:194, de 20 de Julho do mesmo ano, que só permite que o réu possa ser demandado por diferentes autores com relação a direitos e obrigações que tiverem a mesma origem.

Ora, no caso dos autos, os direitos que os autores pretendem que lhes sejam reconhecidos pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela tiveram origem nos contratos que cada um deles individualmente celebrou com a Companhia; e não há dúvida de que esses contratos variam de empregado para empregado, não só quanto às condições e categoria dos contratados, mas ainda quanto ao seu início, à sua duração e ao vencimento estipulado.

Não pode, portanto, deixar de se concluir que os direitos que os autores pretendem efectivar têm origens diferentes tantas quantas os contratados; e, assim, cada um dos autores só pode pleitear pela defesa dos seus direitos baseado no contrato que lhos conferia.

É certo que o regulamento da Companhia confere aos empregados desta determinadas regalias e vantagens, mas o direito a essas regalias e vantagens só se obtém por meio de um contrato.

Portanto a origem dos direitos que os autores pretendem que a Companhia lhes reconheça está nas contratos que com ela celebraram, e, assim, é evidente que sendo os contratos diferentes, um para cada um dos autores, a origem dos respectivos direitos é também diferente para cada um deles.

Verifica-se, pois, a nulidade de ilegal coligação de autores; e bem se julgou no despacho agravado, que anulou todo o processo, por se reconhecer que «ela era de molde a influir no exame e decisão da causa».

Com efeito, seria inevitável a confusão na apreciação dos direitos de cada um dos numerosos autores mencionados na petição inicial, que, como se frisa no doutrinal despacho agravado, eram ao princípio noventa e sete, sendo depois rectificado o seu número para noventa e cinco, passando depois a ser de noventa e seis.

Nestes termos, negam provimento ao recurso e confirmam o despacho recorrido.

Lisboa, 3 de Março de 1936. — J. Novais — Domingos Moreira — F. Caeiro. — Fui presente, J. Francisco Grilo.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 25 de Março de 1936. — O Secretário, António Leite Cruz.

**Sociedade Anónima  
BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>  
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A firma que instalou o maior número de kilowatos nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor :— em Portugal. :—

Representante geral:

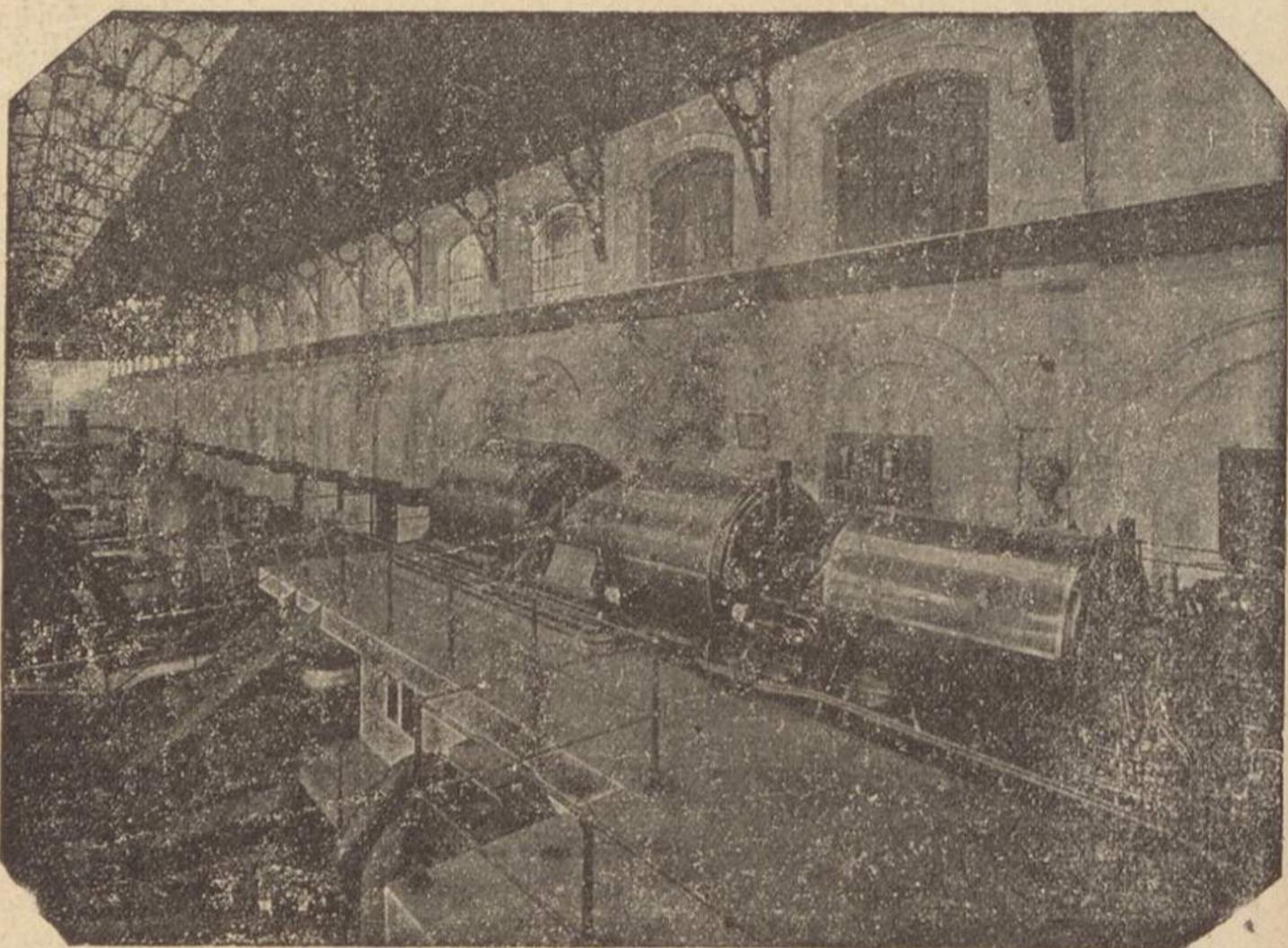
**EDOUARD  
DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

Escrítorio técnico: R. Passos Manoel 191-2.<sup>o</sup>

**Porto**

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



**Policlínica da Rua do Ouro**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.<sup>o</sup>

Telef. 26519

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

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

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias  
ÁS 10 HORAS

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

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

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

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos  
ÁS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças  
ÁS 12 HORAS

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

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

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

Dr. Aleu Saldanha — Raio X  
ÁS 4 HORAS

**ANÁLISES CLÍNICAS**

**Usem**

**O**



**Dr. Augusto d'Esaguy**

CLÍNICA MÉDICA

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

**DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS**

CONSULTÓRIO:

Rua Garrett, 17-2.<sup>o</sup>-D. Av. da Republica, 35-r/c.  
Consultas ás 17 horas

RESIDENCIA:

TELEFONE: 23555 LISBOA TELEFONE: NORTE 41990  
Preços de Policlinica a todos os assinantes desta revista

R. G. DUN & C.<sup>°</sup>

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

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
Automotrices, Camions automobiles &c.  
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE  
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,  
Sevran (Seine-et-Oise) France

L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,  
isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos  
químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes  
subterrâneas electricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

RUA DE S. NICOLAU, 123 - LISBOA - Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE

# XI Olimpiada

EXCURSÃO A BERLIM—1936  
Esc. 2.450\$00 (a pagar em 6 prestações mensais)

Inscrições e Prospectos

**TURISMO PORTUGAL, L.<sup>DA</sup>**

RUA DE S. NICOLAU, 82—Tel. 28402, no edifício  
do Banco Português Continente e Ilhas—LISBOA

**STAND MORRIS**—Av. dos Aliados, 220—PORTO

N. B.—Sendo o número dos excursionistas forçosamente limitado,  
é de toda a conveniência fazerem-se as inscrições imediatamente. Os srs. excursionistas serão acompanhados durante toda a excursão por um representante da nossa casa

## BICICLETA APÍLIA

A única bicicleta que se vende em Portugal, garantida por dízimos anos, montada com tobagem RENOLDES.

É a máquina preferida pelos principais ás do ciclismo.

### Assessórios e reparações

Pinturas garantidas

**João Ferreira**

31, RUA FEBO MONIZ, 35, LISBOA

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Macânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas 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 ca-  
minho 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, limpo por este pro-  
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## INIURARIA PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE Maria d'Assunção Silva Branco

45, Calçada do Carmo, 47-LISBOA-Telef. 21860  
(Juato à Estação do Rocio)

10% A TODOS OS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS  
CONFRONTEM OS NOSSOS ACABAMENTOS

F'ZENDAS—Tinge em todas as cores, garantindo-as, lava e limpa  
a seco (Degrassage à sec) toda a qualidade de fazendas, seda, (mes-  
mo a seda acetato), lã, jutas, algodão, capas de borracha, tapetes,  
feltros, etc.—PELES—Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona  
toda a classe de peles.

### GRANDE SORTIDO A PREÇOS CONVIDATIVOS

ATENÇÃO—As nossas secções de lavandaria e engomadaria encar-  
regam-se de toda a classe de roupas a preço convencionais. PAS-  
SA-SE a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 MI-  
NUTOS, tendo os Ex.ºs fregueses um gabinete de espera.—LUTOS  
EM 12 HORAS—Os fatos e vestidos não tem necessidade de ser  
desmanchados para tingir

## Perola do Rocio

CASA ESPECIALISADA EM CHÁ E CAFÉ

BOLACHAS, | CHOCOLATES

E BONBONS

Encomendas para fora contra reembolso

Telefone 20744—ROCIO, 105

PARA  
PINTAR  
AREDES

Use MURALINE

UMA TINTA QUE SE PREPARA  
EM MINUTOS

SECA EM HORAS  
E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.ª L. DA

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

## PASSAGENS

E

## PASSAPORTES

Para todos os portos da América do Sul, do Norte e países da Europa

TRATA O AGENTE HABILITADO

ANTONIO TOMÉ D'OLIVEIRA



Rua dos Remolares, 6, 1.º Dt.º (Ao Cais do Sodré)

Telef. 26909-Lx.º



## La Préservatrice

COMPANHIA DE SEGUROS



Desastres no Trabalho / Desastres Pessoais  
Responsabilidade Civil / Automóveis  
Incêndio / Roubo / Etc., Etc.

A MAIS ANTIGA EXPERIÊNCIA  
A MAIS MODERNA TÉCNICA

## A duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos OLEOS EMPREGADOS

Use V. Ex.<sup>a</sup> exclusivamente os OLEOS MINERAIS



## ((AGUIA)) E FICARÁ SATISFEITO

**A. DE SOUSA ANDRADE**

Rua Trindade Coelho, 1-C-1.<sup>o</sup>

TELEFONE 1197

P O R T O

*Boîtes de compas de précision*

INSTRUMENTOS  
DE PRECISAO

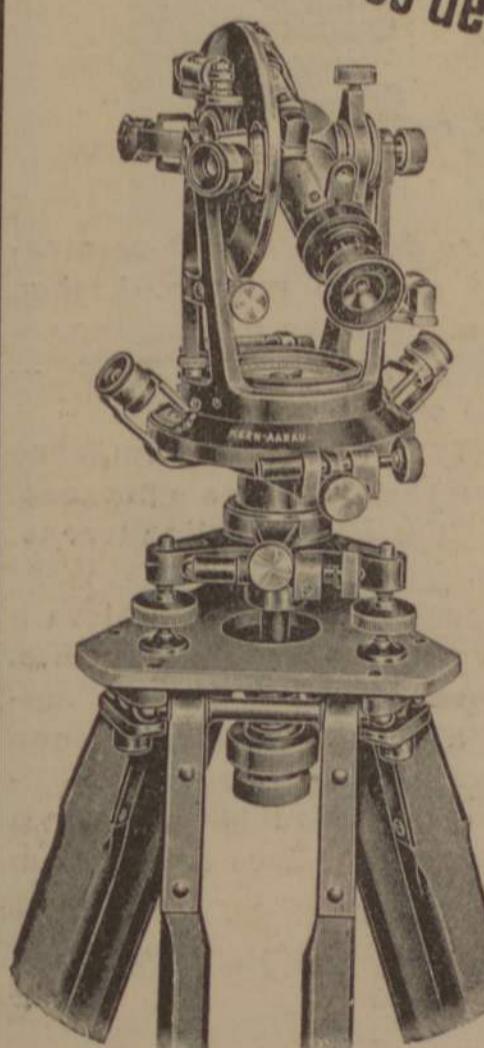
**Kern**  
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS



Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.<sup>o</sup>

## Depurativo Dias Amado

Há algumas dezenas de anos que este conhecido específico, se afirma como um poderoso anti-sifilitico, tendo a sua aplicação clínica causado verdadeiro assombro.

Os doentes encontram nêle o seu elixir da vida, assim purificando o sangue, reconhecem rapidamente os benefícios que êle origina.

Sucederam-se os diplomas, as medalhas de Grande Prémio, obtidas em exposições feitas em vários países e atestados de sumidades científicas: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Drs. Angelo da Fonseca, Augusto Rocha, Prof. Charles Lepierre, etc., provando a superioridade do nosso preparado.

Em tôdas as afecções sifilíticas, escrofules, linfâtismo, eczemas, herpes, úlceras e em tôdas as enfermidades originadas nas impurezas do sangue e linfa o seu emprego produz resultados brilhantes.

DEPÓSITO GERAL:

**FARMÁCIA ULTRAMARINA**

Rua de S. Paulo, 101 — LISBOA

TELEFONE: 21771

Consultas médicas diárias

# Emfim... a ponte!



Dum lado ao outro do Tejo — pode-se atravessar directamente em um minuto. Lisboa está ligada à outra margem ha muitos anos — por uma verdadeira ponte, o **TELEFONE** — transportador rápido e económico.

**ENFIM** — a **PONTE**! não a ponte em ferro e aço para o transporte de veículos e pessoas, mas a **PONTE TELEFÓNICA** que liga terras, países e continentes.

Com rapidez e perfeição o telefone leva a voz do mundo... a todo o mundo restante. Com toda a complicada engrenagem que movimenta, com toda a difícil maquinaria que utiliza, com todo o capital que empata — o **TELEFONE** é, afinal, a ponte que liga e une a humanidade para além dos mares e para além dos rios...

**COMPANHIA DOS TELEFONES**