

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

REVISTA QUINZENAL
Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158

BELLO & BRAVO

★ ★

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

- ◆ Aços rápidos e para ferramentas
- ◆ Alumínio, em chapas, barras, etc.
- ◆ Alvalades de chumbo e zinco
- ◆ Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado
- ◆ Ascensores e monta-cargas
- ◆ Bateiões e rebocadores
- ◆ Caldeiras e pertences de locomotivas
- ◆ Carruagens de caminho de ferro para passageiros
- ◆ Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras
- ◆ Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
- ◆ Chumbo em barra e laminado
- ◆ Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
- ◆ Creosote para injeccção de travessas
- ◆ Dragas
- ◆ Engenhos de furar, de columna, sensitivos, radiais, etc.
- ◆ Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Amc. Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu»
- ◆ Estanho
- ◆ Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
- ◆ Forjas fixas e portáteis
- ◆ Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e oleos pesados.
- ◆ Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
- ◆ Limadoras
- ◆ Lixas para madeiras, ferro, etc.
- ◆ Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
- ◆ Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
- ◆ Maquinas frigorificas
- ◆ Maquinas ferramentas

- ◆ Maquinas para lavar roupa e instalações completa de lavandarias
- ◆ Maquinas de rectificar e afiar
- ◆ Maquinas de atarrachar
- ◆ Maquinas de fresar, universais, horizontais e verticais
- ◆ Maquinas para trabalhar madeira
- ◆ Maquinas para fabrico de parafusos
- ◆ Maquinas para todas as industrias
- ◆ Material electrico de qualquer especie
- ◆ Material fixo e circulante
- ◆ Metal branco e anti-fricção
- ◆ Oleos para lubrificação
- ◆ Platina e Nickel
- ◆ Pedras de esmeril
- ◆ Pegamoides
- ◆ Pontes e outras construções metalicas
- ◆ Rails d'aço de qualquer perfil
- ◆ Tintas em pó e preparadas
- ◆ Tornos mecanicos
- ◆ Tornos-revolver semi automaticos
- ◆ Tornos verticais
- ◆ Travessas metalicas
- ◆ Tubos de ferro, pretos e galvanizados e d'aço para caldeiras
- ◆ Ventiladores
- ◆ Vapores de qualquer tonelagem
- ◆ Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
- ◆ Wagons de qualquer tipo e tonelagem
- ◆ Zarcão
- ◆ Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: **BEBRA — LISBOA**

Telefone: **2 5141**

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portugueza, Africa Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6635 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GOMES	5471 "		

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 "	CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, P B X 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St. Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Effe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Perrière; Place Jean Jaures — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Lorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19

O Açoreano na Grande Guerra

Por CARLOS D'ORNELLAS

A venda em todas as livrarias de Lisboa

— E NA —

Redacção da REVISTA INSULAR E DE TURISMO — Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

RECOMENDADA PELA





ANGRA DO HEROISMO
(Açôres)



JARDIM PUBLICO

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

A nossa gravura de página Angra do Heroísmo, (Açores), Jardim Público. — A' Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — A Viagem Presidencial aos Arquipelagos da Madeira e Açores, por CARLOS D'ORNELLAS. — O «Dia de Corte Real». — Os progressos da C. C. F. de Benguela, pelo Eng.º J. FERNANDO de SOUZA. — Caminhos de Ferro da França, por AUGUSTO FERREIRA GOMES. — Figuras do dia. — Uma viagem de Lisboa ao Porto ha 70 anos, por ATAC. — Fabricação de carvão vegetal em fornos metalicos. — Notas de viagem, por JOSÉ DE ESAGUY. — Ecos & Comentarios, por SABEL. — Viagens e transportes. — Ha quarenta anos. — Coimbra e as suas festas tradicionais, por CARLOS MENDES DA COSTA. — Obras do Porto de Lisboa. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Cambios. — O que todos devem saber. — Os nossos mortos. — Parte oficial. —

1932

ANO XLV

1 DE JULHO

NUMERO 1069

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY

A TABELA

IX — "VIAJAR...,"

Temos presente o primeiro numero duma publicação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que nos apraz registrar e saudar efusivamente.

Chama-se *Viajar*, é feita em oco-gravura, traz alguns artigos e preços, e embora apresente ainda o aspecto hesitante duma tentativa receiosa, mere e o aplauso e o incentivo.

Nós dissemos «o primeiro numero», já nessa ordem de ideias: desejar o 2.º, o 5.º, desejar que a C. P. estabeleça permanentemente este contacto moderno com o publico.

Uma publicação mensal distribuida gratuitamente nos comboios, embora sem o luxo das revistas e panfletos que as companhias estrangeiras colocam em cada logar das suas caruagens, dando impressões de turismo, dando indicações preciosas sobre horarios, fazendo sugestões ao viajante, seria um elemento esplendido de propaganda para a C. P..

A publicação que temos presente é sem duvida o *arauto* dessa nova orientação de activa propaganda que só bem fará á C. P..

E a proposito, registemos mais uma vez, que a grande alavanca de qualquer commercio, de qualquer industria, condição imprescindível para o successo de qualquer iniciativa é a *propaganda*.

A C. P. teve mais uma vez a prova disso no successo do seu *comboto-misterio*.

Neste logar, ha 15 dias, duvidámos do successo, tão enigmaticos e desconfiados são os portuguezes; afinal a ideia foi bem acolhida, e os *reclames* que anteciparam a organização do comboio, embora ainda, compactos e pouco atraentes, conseguiram despertar mais de um cento de viajantes ..

A amabilidade do administrador da C. P., engenheiro Branco Cabral em comunicar-nos poucas horas antes da partida do *comboto-misterio* que este levava 107 passageiros e já havia 17 inscrições para o do dia 2 de julho foi para nós de grande satisfação, pois como deixámos escrito, esperavamos que a ideia — como sucede a todas as ideias novas — tivesse do publico desconfiado um acolhimento desanimador.

Felicitemos por isso a C. P., e seria excesso felicita-la pela boa organização da excursão porque isso já nós esperávamos. «Nenhuma entidade possui os meios de chegar a um resultado esplendido em materia de excursões, como a C. P.» escrevemos aqui, ha mezes. O publico accorre... tanto melhor!

E agora resta que a secção de *publicidade* da C. P. editora do *Viajar* tome alento, largue o tipo ilegivel, o tipo miúdo, o tipo... unico dos seus anuncios e convença a sua administração a que dinheiro que semeie é dinheiro com bilhete de ida e volta, dinheiro que se multiplica e fructifica em passageiros, em *turistas*, em bom nome...

Não faltam pessoas illustres nessa secção de *publicidade*; o que é preciso é dilatar-lhe os vãos... Tornar viva uma secção da C. P. que embora antiga, a maior parte do publico desconhece até a sua existencia...

A R M A N D O F E R R E I R A

NOTA — No nosso ultimo numero saiu «pobre e arruinada» onde se escreveu «pobre mas ajuizada» o que não só era uma falsidade como uma deselegancia impropria de quem subscreve estas ligeiras cronicas. Qualquer pessoa inteligente facilmente o compreenderá.

A. F.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
ESPAÑHA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
AFRICA (>)	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros arrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

A VIAGEM PRESIDENCIAL
AOS ARQUIPELAGOS
DA
MADEIRA
E
AÇORES

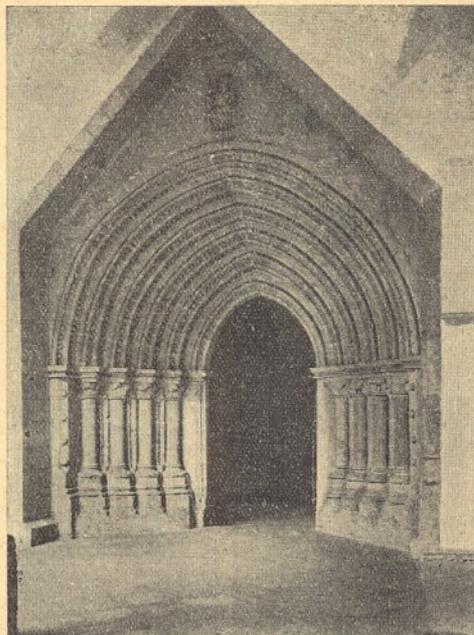
Por CARLOS D'ORNELLAS



APOZ a viagem régia de 1901, os Açores, foram completamente abandonados, não tendo até agora recebido a visita particular ou oficial de qualquer ministro da Republica.

Depois de tanto se batalhar, de tantas conferências inúteis, de tantas reuniões de comissões varias, que não deram o mais insignificante resultado, concluiu-se que, se perdeu tempo e nada se fez do que apresentou o meu falecido amigo Marechal Gomes da Costa, que propoz á Sociedade de Geografia de Lisboa, e que esta aprovou em principio o que se resumia no seguinte:

Creação no Cabo da Roca ou em Sagres de um monumento comemorativo dos descobrimentos portugueses. Nêste monumento deveriam figurar, rodeando o Grande Infante D. Henrique, Frei Gonçalo Velho, Gil Ean-Antão Gonçalves, Afonso Gonçalves Baldaia, Lançarote, Estevam Afonso, Rodrigues Alvarres, João Bernardes, Vila Lobos, Gonçalo de Cintra, Nuno Tristão, Diogo Gomes, Diniz Dias, Garcia Homem, Diogo Afonso, Gonçalo Pacheco, Diniz Eannes da Gran, Alvaro Gil, Mafaldo de Setúbal, Martim Vicente, João Vasques, Soeiro da Costa, Alvaro Fernandes, Rodrigo Annes Travassos, Gomes Pires, Tristão Vaz, Palenço, Alvaro d'Ornel-



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

las, Diogo Gonçalves, Pero Alemão, Vicente Dias, Alvaro de Freitas, Martins Pereira, André Dias, Alvaro da Costa, João Correia, Duarte de Holanda, Estevam d'Almeida, Diogo Machado, Ayres Tinoco, Fernão Vilarinho, Lourenço Dias, Lourenço d'Elvas, Soeiro Mendes, Fernão Gomes, Luiz de Cadamosto, João Gorizo, Gomes Vinagre, João Dias, Diogo Gomes, Martim Fernandes, Alvaro Esteves, Antonio de Nola, Diogo de Azambuja, Diogo Cão, João Afonso de Aveiro, Rui de Sousa, João Vicente, etc., etc..

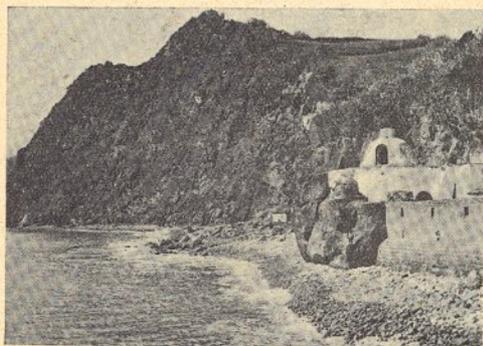
Convidar-se-iam todas as Nações a colaborar na Comemoração, pedindo-se-lhes a nomeação de delegados que fariam parte da grande comissão. As Nações enviariam as suas esquadras a uma grande revista naval que se realizaria em Lisboa, partindo para os Açores, depois de inaugurar o monumento.

Efectuar-se-iam a seguir uma exposição universal e conferencias sobre commercio, industria, agricultura, sciencias, arte, etc..

Tudo foi inutil porque... nada se conseguiu.

Agora parece um facto a viagem presidencial á Madeira e aos Açores, que bem merece

com o carinho daqueles que governam, e que em geral não sabem nem conhecem os seus males. Em 1901, quando El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amelia visitaram os dois arquipelagos



ILHA DE S. MIGUEL—(Via da Povoação). Ponto onde desembarcou Frei Gonçalo Velho, ao descobrir os Açores.

levaram aos doentes dos hospitais dinheiro e palavras de conforto que a todos os pobres consolaram.

A viagem do Chefe de Estado aos Açores terá como resultado a solução dos problemas mais difíceis dos nossos arquipelagos, e principalmente de Angra do Heroísmo, que

de tantos e tantos melhoramentos necessita.

As altas individualidades que ali vão, terão ocasião de apreciar como a gente açoreana, mesmo a rude, é franca e de coração grato e sensível. São hospitaleiros e lhanos, recebendo sempre bem todos quantos visitam as suas terras, rodeando-os das maiores gentilezas.

Sempre que se trata dos mais legítimos interesses das nossas ilhas, os açoreanos e principalmente os terceirenses sabem baixar com nobreza as suas bandeiras partidarias. Se os seus principios políticos os dividem e cegam por vezes, o seu amor arreigado á terra que os viu nascer, aproxima-os estreitamente, fraternalmente, como se em todos batesse com o mesmo ritmo apaixonado e quente, um só coração cheio da imagem querida e Santa da Pátria.

Quanto eu daria para saber contar ao Mundo inteiro a historia leal e verdadeira da cidade bela de Angra do Heroísmo, capital da formosa Ilha Terceira, descoberta por essa figura brilhante de navegador, que foi Frei Gonçalo Velho Cabral, colaborador de notado do grande Infante D. Henrique.

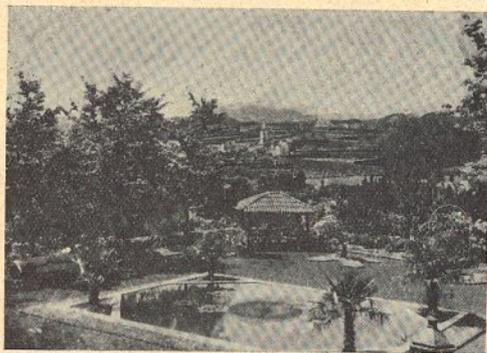
A minha mentalidade não me permite descrever o que foram os homens nobres da minha terra e quais os seus feitos heroicos, senão ensinaria a alguns escriptores estrangeiros que os açoreanos, e muito principalmente os terceirenses, são homens de uma só fé e descendentes de fidalgos cavaleiros que honraram e honram em paginas douradas a Historia de Portugal, tão brilhantemente ornamentada com os gloriosos feitos dos portu-

guêses. Do esforço dos nossos antepassados resultaram esses grandes homens, considerados, hoje, em todo o Mundo, figuras inconfundíveis que jamais nos esquecerão.

E para que não sejam olvidados fez Gervasio Lima *A Patria Açoreana*, precioso documento onde estão bem vincadas as glo-



PONTA DELGADA — (Ribeira Grande). Caldeira



ILHA DE S. MIGUEL — (Populo) Um trecho do jardim da casa do sr. Nobre de Oliveira

rias da nossa gente e os nomes dos futuros homens que dentro das Artes, Letras, Sciencias e Jornalismo prometem ser vindouros dirigentes do barco velante da Patria.

Sinto prazer em contar a toda a gente,

o merecimento que tem a terra Açoreana, o valor dos seus filhos e a beleza das suas mulheres, mulheres que cantam como cantam as mulheres de todo o Portugal, que sentem como quem sabe sentir e que choram como as que sabem chorar.

Os açoreanos vão entrar em festa, vão recordar os dias de gloria que lhes proporcionaram os nossos antepassados e, sem poderem, fazer festas como aquelas que só elles sabem fazer, pelo motivo da crise de dinheiro que nas Ilhas não abunda, mostraram aos seus visitantes com a sua bondade e com o sorriso das suas mulheres a satisfação que tem por verem que novamente deixaram de estar

abandonados pelos dirigentes da Nação que ali lhes vão dar alento para poderem de novo, continuar na sua vasta obra de ressurgimento pelo progresso daqueles pedaços de terra que, rodeados de agua por todos os lados e apesar de invejados, pelo estrangeiro, continuam a ser e serão eternamente dos portugueses e Angra do Heroísmo que é o berço da Liberdade, onde os nossos Avós fizeram tremular a maravilhosa bandeira das Quinas, resistindo ao castelhano, graças aos progressos da boa religião é a cidade Mui Nobre e Sempre Leal que saberá manter sempre com dignidade o prestígio do baluarte da Independencia.



ILHA DA MADEIRA — Vista de Câmara de Lóbos

O "DIA DE CORTE REAL"

A *Comissão Corte-Real* acaba de receber a valiosa adesão do sr. ministro da Marinha e cujas festas comemorativas se realizarão hoje e amanhã. Assistirá á cerimonia o sr. general Oscar Fragoso Carmona, ilustre Chefe de Estado.

O programa é o seguinte:

Sabado, 2 de Julho, ás 13 horas: Discurso pelo sr. João Afonso Côte Real, sob o tema «O dia de Côte Real», pelo microfone da estação radio-telefonica C. T. 1 D. H..

A's 21 horas: Sessão solene na Sociedade de Geografia, sob a presidência do sr. Presidente da Republica, na qual serão oradores os srs.: coronel

Roma Machado, dr. Antonio Cabreira e dr. Gilberto Marques.

A's 23 horas: Sessão solene e baile de gala no Gremio dos Açores.

Domingo, 3 de Julho, ás 15 horas: Descerramento, pelo sr. Presidente da Republica, das inscrições comemorativas do Descobrimto da America Setentrional pelos Côte-Reais, feitas no talhão da Avenida da Liberdade.

A's 16 horas: Sessão solene seguida de concerto e baile de gala, na Casa do Algarve.

A's 21,30 h.: Festa de gala no Gremio do Minho. Espera-se que o «Dia Côte Real» seja celebrado na America do Norte por muitos nucleos da nossa colonia ali estabelecida.

Em Lisboa as festas devem atingir um grande brilhantismo.

Os progressos da C. C. F. de Benguela

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Na importante linha de penetração do Lobito á fronteira do Congo Belga o ano de 1951 foi assinalado pela abertura do ultimo troço da linha em 5 de Julho.

A extensão da linha é de 1547 quilómetros. As receitas da exploração atingiram 27.027 contos, menos 1.909 que em 1950.

Embora houvesse aumento de 667 contos em passageiros e 428 em diversas, houve nas mercadorias quebra de 5.005 mercê da influencia da crise mundial, que tanto afecta o commercio africano.

As despesas de exploração somaram 24.782 contos ou mais 716 que em 1950. A receita liquida foi pois 2.245 contos e o coeficiente de exploração subiu de 0,851 a 0,916.

O coeficiente de exploração que oscilára em torno da

média de 0,639 tendo sido ainda 0,521 em 1929, subiu a 0,851 em 1950 e a 0,916 em 1951 apesar de ter descido a despesa por quilometro a 17.866\$00 em 1950 e 18.598\$00 em 1951.

A receita quilometrica é que sofreu porem grande quebra porque terminaram os transportes de construção e a extensão da linha quasi duplicou, sendo necessarios alguns anos para que o trafego das regiões novamente servidas se accentue.

E' de esperar que já no exercicio corrente se dê melhoria consideravel de receitas que determine o regresso de avultados saldos de exploração.

Reproduzimos o seguinte elucidativo mapa das receitas e despesas de Africa.

	1951	1950
Quilómetros explorados	1.547	1.547
Receita total	27.027 595\$51	23.957.127\$51
Despesa total	24.782.407\$61	24.066.518\$86
Receita anual por quilometro	20.065\$04	21.482\$65
Despesa anual por quilometro	18.598\$22	17.866\$75
Quilómetros percorridos	982,155	970,060
Receita por trem quilometrico	27\$52	29\$83
Despesa por trem quilometrico	25\$25	24\$81
Coeficiente	0,916	0,851

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINARIAS		Totais
	Quantidades	Importâncias	
Passageiros			
1.ª classe	5.868	735.5 1\$36	
2.ª classe	46.547	1.275.064\$30	
Indigenas	185.154	936.754\$46	
Suplementares.	3 000	239.454\$19	3.234 804\$51
Grande velocidade			
Bagagens	461.706	280.777\$53	
Mercadorias.	2.079.198	449.021\$62	
Carruagens e gado	9 643	158.629\$74	
Diversos.	—	37.861\$82,5	926.290\$53,5
Pequena velocidade			
Mercadorias	177.260.140	19.776.641\$05	
Carruagens e gado	144	58.075\$37	
Transportes de serviço	77.068.200	535 808\$97	
Materiais de construção (B. C. K.)	856.933	476 486\$16	
Diversos.	—	651 471\$05	21.276.482\$10
Receitas fora do Trafego			
Aluguer de material circulante e portagem.	—	56.762\$24	
Ponte-cais	—	645.258\$89,8	
Água.	—	31.554\$97,7	
Telegramas.	—	308.841\$05	
Armazenagens.	—	29.426\$72	
Receitas hospitalares.	—	113.161\$76	
Bilhetes de gare	—	5.968\$90	
Diversos.	—	599.083\$84	1.590.018\$36,5

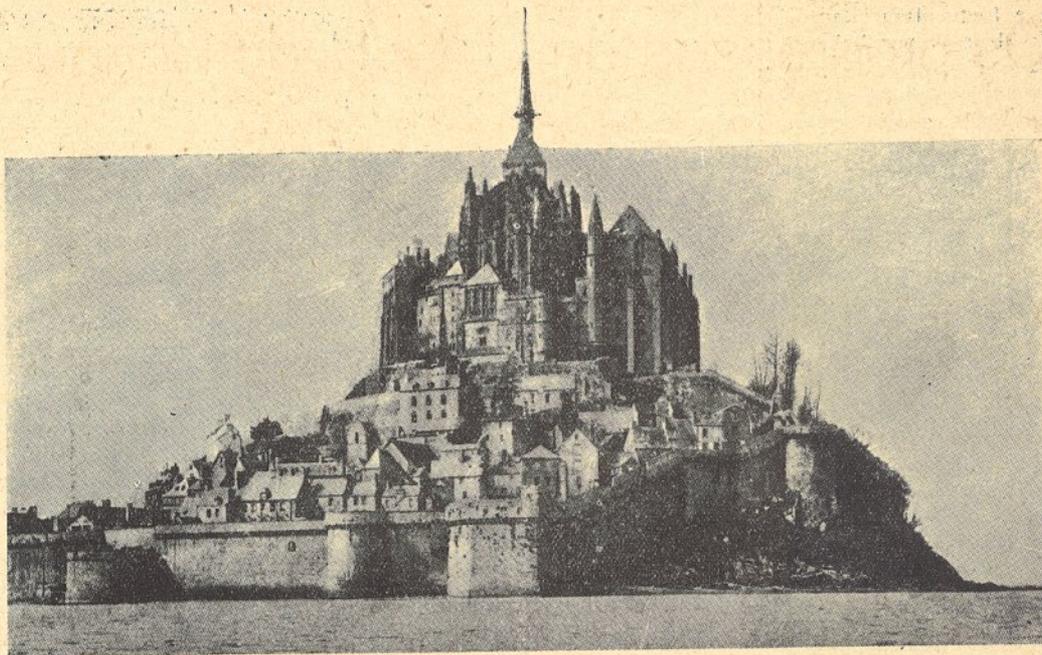
O numero de passageiros vai aumentando lentamente tendo-se elevado de 215.285 em 1929 a 257.599 em 1951, com diminuição de 20.585 em relação a 1950, mas com aumento consideravel de receita por causa de maiores percursos, pois tiveram de 1929 para 1951 um aumento de 1.043 contos.

A receita da venda de agua que chegou a 147 contos em 1926 diminuiu, sobretudo desde 1958 descendo a 51 contos em 1951.

A ponte-cais atingiu o maximo da receita de 547 contos

em 1927 desceu a 77 em 1930 para subir a 645 em 1951. A Conta de Ganhos e Perdas fecha com um prejuizo do ano de Libras 505.925-15-8.

Não terminou pois ainda o periodo de sacrificio imposto por um melhoramento de tal transcendencia e que dá logar a valiosissimos lucros indirectos para a região servida e para o Estado, devendo ser proclamada a benemerencia da rasgada iniciativa do sr. Robert Williams á qual se deve esse poderoso factor do fomento de Angola.



O MONTE SÃO MIGUEL — UMA DAS MARAVILHAS DO MUNDO

CAMINHOS DE FERRO DA FRANÇA

PORTOS DE LIGAÇÃO: HAVRE — CHERBURGO
— BOULOGNE — BORDEUS — MARSELHA

II Por AUGUSTO FERREIRA GOMES

O Havre é um grande porto situado na rede dos Caminhos de Ferro do Estado, ligando Paris por comboios rápidos diários que fazem o trajecto em menos de três horas. Tanto á chegada como á saída dos vapores, comboios especiaes se cruzam entre a gare marítima (junto ao caes) e Paris. O percurso é de 228 kilometros, passando por Rouen — a cidade museu, capital da Normandia — com as suas frondosas e verdes florestas e pelos pomares de macieiras que na primavera fulgem de flores; e depois Pont-de-l'Arche, Vernon, Mantes.

No Havre ha tambem um magnifico serviço de vapores que leva os viajantes a Honfleur e a Deauville — Trouville — a praia de mais categoria, a mais mundana de toda a costa normanda.

Fica Cherburgo na extremidade da península de Cotentin, em plena Mancha. A ligação com Paris

(St. Lazare, Caminhos de Ferro do Estado) é feita por comboios rápidos e expressos, com carruagens-restaurantes. A viagem dura cinco horas, num trajecto de 371 kilometros. Atravessa a região normanda, no seu maior comprimento o que permite passar por cidades muito interessantes, celebres, algumas, por seus mosteiros, taes como: Bayeux, Caen, Lisieux, onde se realisam importantes peregrinações, e o Carmelo, o convento onde morreu e está enterrada Santa Terezinha do Menino Jesus.

Boulogne-sur-Mer está servida pela rêde do Caminho de Ferro do Norte por numerosos comboios expressos e rápidos, estes com wagons-restaurantes e carruagens «Pullman», de 1.^a e 2.^a classes.

A pedido das companhias de navegação ha comboios especiaes para conduzir os viajantes transatlânticos a Paris, ou vice-versa. Apesar da distancia ser de 255 kilometros o trajecto faz-se em 2 horas e 45 minutos. A linha ferrea atravessa a Picardia, passa por Etaples — muito próximo da tão conhe-

cida e frequentada estação balnearia de Touquet-Paris-Plage —, por Abbeville, Amiens, onde existe a maior catedral e de mais puro estilo gotico —, Clermont, Chantilly—universalmente conhecida pelo seu magnifico castelo, e Saint-Denis onde, no basilica, dormem em suas tumbas, reis, rainhas e princesas da França.

No sudoeste da França, no fim do estuario da Gironda onde termina o Garonne — caprichoso cortado por um canal aberto no seculo XVIII que une o Atlantico com o Mediterraneo —, Bordeus, cidade extensa, cortada de amplos boulevards (*cours*), é um porto de primeira classe e ao mesmo tempo um centro de turismo.

Está esta grande cidade servida pela rêde dos Caminhos de Ferro de Orleans (P. O.) para as viagens para Paris, Lyon e Suissa; pela do «Midi» para Toulouse, Pirineus, Mediterraneo, Marselha e Italia; e pela rêde do Estado para as lindas praias; Royan, La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, Pornic, etc..

O trajecto até Paris é de 588 kl. De lindas paisagens passa-se pelos celebres vinhedos de Bordelais, e depois por Angouleme, Poitiers e Tours — centro da região dos castelos do Loire — seguindo-se Amboise, Blois e Orleans, cidades que merecem a atenção dos turistas por suas belezas naturaes e por sua documentação historica.

Ao sul da França, na rêde do P. L. M., Marselha é a cidade mais antiga da França, fundada que foi por uma colonia fenicia, 600 anos antes da era cristã e que se tornou, em pouco tempo, um porto animado e prospero. Hoje é o porto de mais importancia em todo o Mediterraneo, rodeado de colinas altivas e severas em contraste com o brilho azul do ceu.

A linha de Marselha a Paris é uma das mais atraentes da França. São 863 kilometros. Atravessa a Provença — o clima hospitaleiro — e sobe pela margem esquerda do Rodano até Lyon, passando por essas notaveis cidades que possuem, em perfeito estado de conservação, monumentos da epoca romana e da Meia-Idade, taes como Arlés, Avignon, Orange, e muitas outras.

Depois atravessa o comboio a Bresse, a Borgonha — região da boa cosinha e dos afamados vinhos — e surgem novas cidades de arte, como Beaune e Dijon. E de repente aparece a região de Morvan, e depois Sens, com a sua magestosa catedral; e por fim Fontainebleu, cujos bosques e castelo evocam, ainda a recordação de varios reinados: Francisco I, Maria Antonieta e Napoleão.

FIGURAS DO DIA

UMA JUSTA HOMENAGEM AO SR. DR. AUGUSTO D'ESAGUY



O Governo da Republica de Cuba, sob proposta da sua Legação em Lisboa, condecorou com a comenda da Ordem Nacional de Mérito «Carlos Manuel de Cespedes», a mais alta condecoração cubana, o illustre clinico e escritor, Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, um dos espiritos mais brilhantes da nova geração. Quem conhece o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy sabe muito bem quando foi merecida esta alta homenagem do Governo cubano.

Augusto d'Esaguy é o amigo certo de todos os cubanos, o medico da Legação de Cuba em Lisboa, o companheiro de Antonio Irayzóz, diplomata e escritor cubano, e do Mayor General Enrique Loynaz del Castillo, gloria de Cuba, heroi da guerra da independencia, que durante dois anos honrou Portugal, representando dignamente Cuba entre nós.

Todas as noticias que aparecem nos jornais de Lisboa, elogiando e defendendo Cuba se devem á amizade que Augusto d'Esaguy tem por esse pais distante, pela sua historia e cultura, pela ansia de liberdade, e democracia que revelou ao mundo a guerra da independencia, e pelo actual Encarregado de Negocios, Sr. Arturo Loynaz del Castillo, verdadeiro continuador da obra de aproximação entre ambas as Republicas, iniciada por Antonio Irayzóz, quando Ministro em Lisboa, e pelo Mayor General de Enrique Loynaz del Castillo a quem se deve a recente conclusão do tratado de Comercio e Navegação existente entre Portugal e a Republica de Cuba.

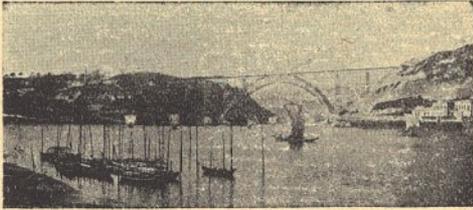
São conhecidos de todos os que se interessam pelas relações diplomáticas entre Portugal e as Republicas da America latina, os artigos escritos por Augusto d'Esaguy, defendendo uma maior aproximação intelectual e económica entre Portugal e Cuba, e o ambiente jornalistico por ele criado para a realização do Tratado de Comercio.

Augusto d'Esaguy é um sincero amigo de Cuba, um sincero amigo de todos os cubanos, e da Legação de Cuba em Lisboa, que ele frequenta desde que pela primeira vez foi ministro em Lisboa, o Comandante Miranda, hoje ministro na Belgica.

Por esse motivo achamos justissima a alta mercê que o governo de Cuba acaba de conferir ao Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, e por esse acontecimento sinceramente o felicitamos.

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

UMA VIAGEM DE LISBOA AO PORTO HA 70 ANOS



O PORTO (antigo) - PONTE D. MARIA

Julio Cezar Machado, folhetinista de espirito vivo e interessante, tinha o habito e gosto das viagens. Enlevavam-no de tal maneira que, possuindo trez predios em Lisboa, viajou dois, segundo pitorescamente ele proprio dizia.

Intelligentissimo, manejava a pena com facilidade e brilho, tendo iniciado a carreira das letras muito novo, substituiu Lopes de Mendonça no folhetim semanal do jornal do seu tempo a *Revolução de Setembro*.

Deixou algumas obras de valor, tais como *Contos ao Luar*, *Scenas da Minha Terra*, *Recordações de Paris a Londres*, etc., quasi todas e principalmente estas, tendo como motivo a narração das suas viagens.

A sua maneira de escrever tornou os seus contos agradaveis pela leveza e originalidade da descripção e ainda porque em todos êles ha sempre uma nota alegre que bem dispõe o leitor.

Não pretendemos agora fazer o elogio do notavel escriptor, falecido ha muito tão tragicamente, mas apenas uma referencia e transcripção de uns períodos de uma obra sua em que nos pinta com cores vivas o que era uma viagem de Lisboa ao Porto, na sua mocidade.

Aos nossos estimados leitores deixamos os comentarios que possa sugerir-lhes, o que seria uma viagem de 25 horas e que hoje se faz em seis horas aproximadamente.

Posto isto damos a palavra a Cezar Machado que irá por uns breves momentos deliciar-nos com a sua prosa:

A viagem principiou por um episodio ultra-comico...

Sei o respeito que se deve guardar ao leitor, á leitora ainda mais, e hesito gravemente antes de o referir... — Que dizem? Mas depois...

Emfim, ahi vae.

Havia grande vento no dia da partida, o mar devia estar bravo, eu enjão desastradamente, sahimos ás quatro horas e meia, o vapor era o mais ronceiro da companhia: tudo isto fez-me fugir o apetite; e, instando Silva Pereira para que eu não embarcasse sem jantar, o unico prato que, de algum modo, poudo sorrir-me, de todos que vieram á mesa, foi um meu predilecto desde creança, feijões encarnados com azeite, vinagre, cebola, salsa e pimenta.

— Pois cóme d'isso! — dizia Silva Pereira.

— Coma d'isso, senhor! — dizia a criada.

— Como d'isso, sim! — disse eu.

Comi d'isso e fui para o vapor. O pouco sol que ainda se avistava ao longe tinha ares de uma ironia: as vagas principiavam a cobrir o barco de vez em quando, o vento gemia e apostrophava, principiei a bocejar como quem cahe de sonno, esfregava os olhos, firmava os pés, e dirigia ao homem do leme perguntas importunas; se o mar iria a peor, se á meia noite o vento augmentaria ou diminuiria... Depois, não me dando resposta senão com encolher os hombros, esse homem disciplinado, voltei-me para o capitão; ia dizer-lhe alguma coisa, que elle parecia realmente disposto a ouvir, mas sentei-me, vi as ondas acometterem o vapor, atirarem-o de bom-bordo a estibordo; com a primeira refrega de norte rijo nas alturas do Cabo da Roca senti as ancias do enjão, uma onda cobriu o vapor e alagou a tolda, gritaram-me que voltasse o rosto para o vento, que me encostasse ao parapeito, o capitão quiz amparar-me para eu descer ao beliche, mas... — *troppo tarde!* e as cascas dos feijões, á luz indecisa do cahir do dia, figuraram-se-lhe sangue...

— Sangue! — disse o capitão quasi commovido.

Logo o então barão de Magalhães, e hoje conde d'este titulo, se aproximou de mim com o maior interesse, e, elle de um lado, do outro Carlos Cyrillo Machado, antigo deputado, cavalheiro por extremo amavel, ponderarem n'um commovente colloquio com o capitão, quanto acerbo deveria ser meu sofrimento para que o sangue irrompesse em golfadas de tão phenomenal pujança.

O vapor, que deveria chegar ao Porto das oito para as nove horas da manhã, avistou a barra ás cinco horas da tarde. Tivemos vinte e cinco horas de viagem, e mercê dos feijões encarnados, todos os passageiros se interessaram por mim vivamente, fui o alvo das attentões no momento de subir á tolda, e os passageiros fizeram-me a fineza de não observarem tanto, ao avistar terra, as margens do Furadouro, da Costa de Espinho e do Senhor da Pedra, como a minha physionomia. Pareciam ter mais desejo de vêr a minha lingua, do que a lingua de areia do Cabedêlo que fecha a barra; e, em vez de mostrarem uns aos outros a Foz, que ficava em frente, tudo era mostrarem-me a mim...

— Aquelle é o do sangue!

— Lá está o do sangue!

— O do sangue.....

Tudo isto me preparou um desembarque glorioso...

Embora haja protestos contra os serviços ferroviarios portugueses, parece vir a talhe de foicê lembrar que, apesar de maus, como dizem, são bem melhores do que os transportes usados naquele tempo no Porto, ou noutra qualquer ponto do Paiz.

Ha viciosos da *má lingua*.

Para esses, talvez, não fosse mau arranjar uma Nova Empresa, de Transportes á Antiga Portuguesa.

Era tão comodo!!! Tão comodo que sentimos o desejo de retrogradar—de vivermos os dias felizes em que as viagens se faziam, mas os ossos é que pagavam.



Grêlha (1.ª fase)

A firma Cabrita & Santos, industriais metalúrgicos, estabelecidos no Barreiro acabam de inventar e fabricar uns fornos metálicos, bem aperfeiçoados, de maneira a fazer a rápida elaboração do carvão vegetal.

A importante firma desejando fazer uma demonstração dos referidos fornos vai convidar a imprensa de Lisboa, tendo já convidado os Srs. Ministros do Comércio e da Agricultura que gentilmente vão ao Barreiro assistir as experiências do invento dos denodados portugueses.

A seguir damos uma descrição dos referidos fornos: O forno «Triunfo» compõe-se de trez partes distintas ou sejam: Corpo Inferior, Superior e Tampa. Além d'estas partes, tem mais 4 tubos de aspiração e 4 de escape.

Os Corpos assentam uns sobre os outros sem necessidade de pernes ou parafusos, o que torna estes fornos bastante simples e de facil montagem, necessitando apenas de alguns punhados de terra para os vedar convenientemente.

Para o seu transporte bastam 2 homens que o poderão fazer á mão ou com 4 paus em forma de padiola, colocando-os assim com relativa facilidade junto das pilhas de lenha ou ainda onde o corte de lenhas o exija.

A forma conica do forno «Triunfo» permite colocar a lenha sem que seja preciso este estar montado, oferecendo por isso uma dupla vantagem: a dos operarios poderem trabalhar livremente na empilhação da lenha e a de não ser preciso aguardar o seu arrefecimento para se proceder a nova enforna, evitando assim a perda de tempo.

Para se proceder ao inicio da enforna, começa-se por colocar no solo em forma de estrela toros com 12 a 15 cm. de grosso deixando as pontas sobressaídas do circulo formado pelo Corpo Inferior, a fim de que este se possa apoiar e se não os houver com aquela dimensão, colocar-se-hão 3 ou 4 sobrepostos para atingir áquella altura.

De seguida, com lenha miuda proceder-se-ha á formação d'uma esteira ou grêlha sobre os referidos toros, sendo muito importante que esta fique distanciada do solo 12 a 15 cm.

Então, faz-se a chaminé que deverá ter 20 a 25 cm.

de largo pelo menos, com lenha miuda e empilha se a lenha conforme se usa nos fornos de terra.

Assim que a lenha esteja empilhada, coloca-se o Corpo Inferior que deverá ficar ao nivel da esteira ou grêlha.

O Corpo Superior colocar-se-ha então sobre o inferior de forma a que o aro de cantoneira assente no canal que este tem na parte exterior.

Os 4 tubos destinados á aspiração, colocam-se na parte inferior da esteira na perpendicular do diametro do forno e os de escape no espaço deixado entre eles e na mesma disposição adotada.

Um dos tubos de escape terá um feito especial que neutralizará a acção do vento quando este esteja forte, e será colocado do lado d'onde este sopra, fazendo com que os fumos saiam normalmente e a carbonisação se torne mais regular.

Quando a lenha seja verde, aos tubos de escape dever-se-ha adicionar outros da altura de 50 cm. para dar mais saída aos fumos, evitando assim que se prolongue a carbonisação.

Depois da colocação dos tubos, véda-se o forno, pondo terra em redor da base, ficando em seguida pronto a funcionar.

Para se proceder ao acendimento da fornada deita-se uma pá de brazas pela chaminé, processo que se usa para os fornos de terra.



O empilhar da lenha (2.ª fase)

FABRICAÇÃO DE CARVÃO VEGETAL EM FORNOS METALICOS



Em preparação para confecção do carvão (4.ª fase)

O ar que entra pelos 4 tubos de aspiração faz com que o fogo suba imediatamente pela chaminé central, tapando-se então esta com ramos miudos e em seguida com a Tampa, havendo o cuidado de deixar o orificio central aberto durante alguns momentos.

Assim que a pilha esteja bem acesa, tapa-se o orificio central e véda-se com terra e bem assim os canaes exteriores, o que faz com que os fumos não possam sair pela parte superior do forno e sim atravessem a esteira onde assenta a lenha, e saiam pelos 4 tubos de escape.

Desde este momento não necessita de mais atenção até findar a cosimenta, que se conhece quando o fogo aparece nos 4 tubos de aspiração, sendo este indicio, sintoma de que a carbonisação terminou, pois o fogo invadiu a parte baixa do forno.

Retiram-se então os tubos, tapam-se os orificios deixados por estes, com terra, o que faz com que o forno se apague e vá resfriando gradualmente, por estar completamente tapado.

A carbonisação dura 20 a 24 horas e o resfriamento 6 a 7, levando todas as operações juntas, cêrca de 48 horas, ex:

Acendendo-se o forno no fim do dia, o carvão encontrar-se-ha fabricado ao fim da tarde do dia seguinte, a noite que segue é para resfriar, e na manhã do dia seguinte desenforna-se e pesa-se, estando na tarde do



Empilhação de lenha (3.ª fase)

mesmo dia pronto a funcionar com nova pilha, prefazendo assim pouco mais ou menos o tempo acima referido. A tiragem indirecta nos fornos tem bastantes vantagens:

1.º — Temperatura mais igual no forno e combustão mais regular.

O fumo envolvido na pilha da lenha, estabelece uma temperatura mais uniforme em todo o forno, sendo a diferença de temperatura entre o centro e a parte exterior muito menor do que a que se encontra nos fornos de tiragem directa fazendo com que a combustão seja mais normal, evitando assim que a lenha se transforme em cinzas.

2.º — Aproveitamento do calor dos fumos para aquecimento do ar.

Seguindo as indicações dadas para a colocação da lenha e montagem do forno, nota-se que existe na parte inferior do mesmo uma camara fechada com 12 a 15 cm. d'altura.

N'esta camara onde são colocados os 4 tubos de aspiração e os 4 de escape, o ar aspirado aquece-se com o contacto do fumo acumulado na referida camara, o que evita a perda de carvão, pois que seria necessario uma maior combustão para prefazer a diferença de temperatura. 3.º — Regulação automatica da combustão.

A maior vantagem que existe no funcionamento dos fornos é a regulação automatica da combustão, pois que quando esta é muito activa e a quantidade de fumos é muito grande, os tubos de escape não dão vazão, saindo pelos de aspiração o que faz diminuir a entrada d'ar e por conseguinte, automaticamente a referida combustão é diminuida.

As dimensões adoptadas para os tubos d'aspiração e escape estão calculadas para que a carbonisação dure 20 a 24 horas.

A grande facilidade de transporte dos fornos «Triunfo», a rapidez com que se montam e desmontam, a possibilidade que existe em se colocar a lenha em pilha, sem que seja preciso este estar montado, faz com que se obtenha um rendimento grande, visto serem necessários só 2 homens para trabalhar com 8 fornos.

Estes enfornam, ensacam e pesam o carvão. A produção calculada para cada forno é de 400 a 450 kg.

NOTAS DE VIAGEM

DA AÇÃO DA MULHER FRANCEZA
EM MARROCOS

Por JOSÉ D'ESAGUY

MARROCOS é um país novo, onde o papel da mulher a desenvolver entre os arabes, é dos mais importantes. A França conquista a mulher árabe pelo coração. Para isto emprega a mulher franceza, a sábia, a ilustrada, porque ela é a unica capaz de penetrar nos lares mouros, cujo acêso aos homens está completamente vedado. No estado actual dos costumes arabes, é absolutamente impossivel ao medico europeu entrar nos lares onde haja mulheres. Estas portanto, são entregues aos cuidados de bruxas e matronas... quando doentes.

Tão somente uma medica poderá assistir a uma moura, e portanto fazer prevalecer os nossos métodos de higiene. Isto mesmo é difficil: a moura desconfia sempre dum officio feminino... sobretudo se é medica, pois não julgam capaz o sexo feminino de poder conseguir essas posições. No entanto, se a medica consegue dar consulta, ser chamada, deve contentar-se de tratar tão somente de entrada, uma escrava doente, por experiencia. A oscultação faz rir o mulhierio duma casa arabe: os creados, as escravas, toda essa gente que se reúne em volta da doente... Mas, prontamente, a confiança nasce em presença dos resultados; e então, para outra vez, já a medica será chamada para a mãe, para uma irmã, e por fim, para a propria favorita do rei.

Fica portanto obtido o resultado. E' a victoria da mulher franceza, conseguida pela sciencia e pela tática da sua alma feminina.

O papel portanto a desempenhar é imenso. Não é de simples medica.

A conquista dos espiritos será possivel á França desde que consiga um ambiente favoravel, e firme, preparado pelas suas mulheres de extraordinarias qualidades. A evolução matematica de Marrocos será feita pela mulher. Será pela influencia da mulher franceza sobre a mulher arabe que a França poderá ganhar a confiança e a amizade indispensaveis para trabalhar na obra geral da assistencia indigena.

Quando Marrakech foi conquistada, a doutora Legey, vinda a Marrocos em 1910 em missão especial, jugou admiravelmente o papel de apostolo da higiene. Criou em Marrakeche um centro de assistencia medica gratuita visando sobretudo as mulheres e as creanças. Depois, sucessivamente, um dispensario, uma maternidade indigena, uma gota de leite. E, após vinte anos, ela trata ainda e aconselha toda esta gente indigena cujo estado sanitario é muito precário.

Depois, em Rabat, sôb a inspiração de Ben Cha-

brit, director do Instituto Franco-Mussulmano em Paris, o qual tem uma cultura metade franceza, e metade mussulmana, que lhe permitiu conhecer a alma mussulmana, assim como as necessidades, foi creado em marrocos postos de enfermeiras visitantes, que são um modelo de organização. Não é necessario começar com grandes programas, mas sim por pequenos detalhes que inspirem confiança.

Assim introduz-se a higiene nas escolas arabes (limpeza, desinfeção, aerefação) e a constante inspecção á vigia medica sob o ponto de vista, tinha, trachoma, sifilis e tuberculose.

Esta obra de hihiene não esquece o curso de puericultura ás raparigas que mais tarde poderiam lutar contra erros devido a certas ignorancias...

A enfermeira visitante não se limita a visitar as crianças nas escolas. Se ela está doente, é hospitalizada, ou então vizita-a na sua propria casa. Da creança a solicitude estende-se a outras doentes, e a enfermeira visitante por fim admitida, no seio da familia, pratica uma inovação adentro da familia tão extraordinaria que tem feito de decrescer a mortalidade infantil muito desastrosa nos paizes quentes.

A obra feminina em Marrocos, será longa, muitas vezes fatigante, mas nunca monotona. Qual será a mulher franceza que não se sentirá orgulhosa quando uma velha «Cherifia» lhe diz: tu estás dentro do meu coração porque os marabuts te protegem... «Ou, quando uma criança responde á mãe que lhe faz uma pergunta sobre higiene: «A Tubiba (medica) é «roumi» (porque usa chapéu) mas o seu coração é mussulmano porque sempre nos vizita e aconselha, e gosta muito de mim...»

Madame Lucient Saint que na Tunisia ocupou de obras femeninas a par do Residente Geral, preocupou-se logo que chegou a Marrocos de estimular a actividade da mulher franceza todos os pontos de vista.

Acaba pois a referida Senhora de fundar em Fez, a grande cidade santa do Islam, uma maternidade que situada entre a cidade indigena e a moderna (*Fez Nouvelle*) será o ponto de união entre os indigenas e a população europeia.

A ação da mulher franceza em Marrocos é pois simplesmente admiravel em todos os aspectos, porquanto a civilização foi levada a toda a parte, embora o aspecto abusivo introduzisse a vulgarissima moral franceza. Mas assim mesmo isto era inevitavel...

E' para desejar que as estudantes em medicina, as raparigas que desejem exercer uma ação util se instalem em Marrocos. Deste modo farão obra de mulher e de francezas, num paiz prodigiosamente interessante, onde a sua iniciativa terá um campo de ação illimitado.

Prontamente aprenderão o arabe. E a vida intensa e activa, poderão enriquecel-as sem duvida, no campo material e intelectual...

ECOS & COMENTARIOS OS OPERARIOS NA RUSSIA

Por SABEL

INICIATIVAS MODERNAS

OS comboios de recreio — os «trains de plaisir» — não estavam ainda lançados, a valer, no nosso meio.

Em França, por exemplo, os comboios de recreio, assim como os de férias tem uma grande organização. Estes últimos, há que notar, são uma completa e bem delimitada expressão, que marcam pelo cuidado que lhes merece todos os que tem que sair de Paris, passar as férias, e não podem gastar muito dinheiro. São os comboios «Bonnet» nome de celebre auvergnat que um dia se lembrou de os iniciar, só com terceiras classes — como ainda hoje são compostos — para que os seus patricios pudessem, a preços reduzidos, passar o verão na terra natal.

Hoje ha «trains Bonnet» para todas as partes da França. A iniciativa da C. P. merece todos os elogios. Os «comboios-misterio» são um empreendimento simpatico e moderno que deve ser bem acolhido — o exito do primeiro é já uma prova — porque representa o esforço de uma organização ao mesmo tempo que traz, para os viajantes, essa nota curiosa, cheia de emoção, que é viajar com destino ignorado.

Muita gente não viaja, não sae aos sabados de Lisboa, porque não sabe para onde ir. E perde tempo e energia buscando nos recantos da memoria um itinerario que nunca encontra; — este «porque não», outro tambem «porque não» e todos porque...

... Porque, em geral, as coisas combinadas, especialmente os passeios, nunca dão bom resultado.

Ora os «comboios-misterio» resolvem o problema da inesoluição. Nada mais simples: Um bilhete que elimina preocupações, O turista já sabe que tem viagem em sabado e domingo, que vai ver teras interessantes, monumentos, que tem as suas despesas incluídas no bilhete e que — terá uma sensação nova, rodando para um destino ignorado.

Na vida um pouco de misterio, um pouco de incognito, só faz bem aos nervos. A esses nervos destemperados pelo trabalho da cidade, pela luta dia a dia que amolece as energias. Ora uma viagem, assim, no «comboio misterio» tem para as pessoas crescidas o mesmo sentido do que uma surzeira para os meados.

É uma maneira nova de fazer turismo, não o turismo à inglesa, mecanico, estylo «guide Jeanne», de bonecas e mulheres em fila — nos museus ou nas praias, nos teatros ou nas montanhas — mas que já sabem de ante-mão o que vão ver, os locais, as igrejas, os hotéis; enfim, o turismo Taylorizado, sem surpresas.

Os «comboios-misterio», alem de serem modernos como espirito e empreendimento, estão certos com a nosa epoca em que, de facto se vive num ritmo mais ou menos febril, mais ou menos dinamico.

Todos tem necessidade — desde o empregado comercial ao banqueiro; do artista ao operario — todos tem necessidade de um pouco de novidade, de um todo nada de diferente no curso da vida. Isto nos espectaculos, nas refeições e nas viagens.

Viu a C. P. com rara inteligencia este fenomeno da nosa epoca. E num rasgo lucido organisou os «comboios-misterio»!

É este o seu melhor elogio. O estarem certos, indetificados como momento presente.

É o melhor comenturio, o palpavel, o verdadeiro, é feito pelo publico que acolheu tal empreendimento com um aberto sorriso de satisfação, nos «guichets» da C. P.

Á estamos a dar novidades dos camaradas comunistas que agora se estão aproveitando da crise que atravessa o Congo Belga para, juntamente com a secção colonial do partido comunista, espalharem ali o seu vasto plano de «progresso» do mesmo país comunista.

Moscovo tem enviado nos ultimos anos, armamento moderno para o Congo e dado as suas instruções, ao mesmo tempo que lhes são fornecidos relatorios circunstanciados do movimento diario comunista e acção dos seus adeptos tanto nos serviços belgas como nos portugueses que tanto lhes interessa, com licença dos visinhos espanhois.

Os «progressos» na Russia são tantos que não podemos deixar de registar aqui algumas notas interessantes do «delicioso» país.

Acusados de manifestações anti-comunistas o Tribunal suprême de Odessa condenou á morte dois operarios.

A Russia, deve dizer-se, em *boa verdade* é um paraíso!...

Numa fabrica de maquinaria agrícola, segundo as ultimas informações das agencias telegraficas, alguém afixou um cartaz intitulado: — «Como vivem os operarios na Inglaterra». — e só pelo facto dos operarios tentarem impedir que o secretário da célula comunista o arrancasse as tropas da G. P. T. fizeram fogo de barragem sobre eles.

Não há duvida: a Russia dá lições ao mundo!

Segundo *Le Journal*, por informação proveniente de Leningrado, durante um espectáculo do teatro maior de Saratov, foram lançadas da galeria um elevado numero de proclamações convidando á luta contra o despotismo de Staline. As proclamações eram assinadas por *Um grupo de antigos operarios comunistas*.

Que lindo que isto tudo é!

Por informações telegraficas, sabe-se em Portugal que a G. P. U. — sinistra organização de espionagem interna e externa da Russia Sovietica — tem procedido, recentemente, a prisões de inúmeros operarios comunistas, pela descoberta, Leningrado, dum novo agrupamento de operarios da opposição.

E tudo porque?

Porque os operarios das docas de Baku, não tendo recebido com pontualidade os seus salarios manifestaram publicamente o seu desagrado. E a G. P. U. contentou os *patricios* dispersando-os a tiro. Resultado: ha 13 gravemente feridos e 2 mortos.

Como se verifica *não há nada no Paraíso Sovietico*. O socêgo é absoluto...

Lêr para meditar.

Informações preventivas de Lawou dizem que toda a população da aldeia de Turbeszono, na Ucrania Sovietica, composta em cerca de quatro mil pessoas, foi massacrado por uma expedição da G. P. U., em virtude daquelas se terem recusado a entregar o excedente da colheita.

Pasmai, leitores:

A aldeia foi incendiada e quasi todos os habitantes passados pelas armas.

Um verdadeiro regimem de ferro... e fôgo!

Decididamente a Russia vermelha tem que mudar de cor, talvez, por motivo dos japoneses serem mongolicos... de raça!

A «RAINHA»

Cá chegou a excelsa «Rainha» que os jornaes engraxaram, com reclames pagos, dos pés á cabeça publicando gravuras que não ocupavam a primeira página naturalmente por falta de numerario.

Que coisa vergonhosa foi a passagem da menina, com ar de arruinada a passar pelas ruas centraes, seguida de archiros e de uma filharmonica a tocar o Ri-pi-pi-pi-pi.

E á familia a consentir no reclame em fórma ao Parque Mayer e aos empresarios, que estão no seu papel de ganhar o dinheirinho.

Que modernismo de gente.

Necessitamos saber é o dia em que a «Rainha» fará reclame a uma nova praia de jogo para largarem em corrida desenfreada os «bajojos» que teem a mania que são bonitos.

Que tristesa!

D. BOMBA

ES aqui um nome proprio duma menina que teve a fatalidade de ter uns paes matias que a batisaram com um nome tão bonito.

Aparecem no Registo Civil patéticas pessoas que, sem escrupulos ou estupidez registam os filhos, ou futuros afilhados, com nomes que são verdadeiramente fantasticos.

Que dirá mais tarde a D. Bomba, depois de educada e polida, de seus pais ou padrinhos?

Quem sabe se qualquer dos pais era filho dalguma Bomba? Tambem conhecemos a D. Alsacia Lorena e as três irmãs de Grandola: Liberdade, Igualdade e Fraternidade.

Não conhecemos é o sr. Lenine, registado ha anos, mas temos a impressão que deve ter vindo já de péra e capaz de bater no pai por lhe ter posto um nome russo tão bonito.

Por que razão consentiu o Registo Civil que se registasse o nome de Lenine e não o de Joffre e Charles, como alguns pais queriam?

Não concordariamos nós nem com um nem com outro, mas entendemos que desde que o Lenine se registou, podiam os outros fazer companhia nos livros do Registo Civil.

E para quê, nomes estrangeiros se nós temos nomes portugueses tão bonitos.

E é patriótico...

«HEROIS DA GUERRA»

A PESAR de já passados 13 anos, os que nela tomaram parte vão ouvindo coisas misteriosas, que ainda lhes causam pavor.

Um destes dias, contava-nos um amigo, a historia de um rapaz que vive hoje muito desafogadamente e que gosa, em certa terra, duma influencia bastante larga. E esse amigo, é comandante dos Bombeiros Voluntarios.

E começou:

O Fulano, calcule que veio a guerra e foi obrigado a marchar para França.

Depois de ter feito, quasi um comicio de propaganda, partiu para o «front», e um mez depois apresentou-se em casa da familia, todo rôto e esfarrapado, dizendo ter fugido das linhas, horrorisado com aquilo, e vindo a pé desde o «front», fez a viagem em 30 dias.

O pai do esbelto rapaz correu com ele para (?) e ali se conservou até finalizar a guerra.

Velo uma anistia e S. Ex.^a apareceu, não sei se como combatente, a fazer figura e contando a sua odisseia que realmente é grande e conseguiu não ser passado pelas armas.

Talvez tivesse copiado a aventura a uma pessoa que a fugir para Paris foi condecorado com a Cruz de Guerra.

Então não ha mais comendas?

DESASTRES DO AUTOMOBILISMO

O mez findo foi realmente fertil em desastres causados pelo automobilismo e muito principalmente pela camionagem que em carreira desenfreada atropela e mata tudo quanto lhes aparece pela frente.

O serviço de camionagem para transporte de passageiros tem sofrido uma baixa terrivel em virtude dos constantes desastres que se sucedem uns após outros!

Com o serviço de transporte de passageiros nas camionetes da Ericeira, depois do formidavel desastre que resultou algumas mortes de passageiros, dão-se casos interessantes, por serem varios os concorrentes, que chegam a chamar os passageiros que estão ás janelas para os transportar a Lisboa por uma bagatela, simplesmente para prejudicarem outra Empresa.

Ha dias notámos a forte rivalidade que existe entre duas Empresas de Camionagem.

Uma faz o preço para o passageiro de 40 kilometros, 2\$50, e a outra para arrelhar a primeira, faz o preço dos mesmos 40 kilometros, 1\$50. Depois, como passam em sitio determinado a uma hora certa, não parando e roubando os passageiros um ao outro, chamando os «chauffeurs» o «fazer a barba». E passam ora um ora outro á frente sem se lembrar da responsabilidade que tem dos passageiros que levam e que estão sempre habilitados a descer um vale de 100 ou 200 metros de altura com grande facilidade.

Um jornal que ahi aparece chamado o *Profissional do Volante* em vez de aconselhar os «chauffeurs» á greve, a protestos e outras coisas mais, porque não aconselha essa rapaziada dos volantes a ter mais cuidado com as vidas alheias?

Decididamente teem que tomar outro caminho, porque o que levam nada deixa.

Disse a imprensa que havia sido pedido, e muito bem, ao sr. Ministro do Comercio, por meio de uma representação a criação de escolas officiaes de conductores de automoveis, caso contrario como diz os *Ridiculos*, com muita graça, não deixaria de ser interessante mandar alargar os cemiterios.

* * *

Um dos problemas que é hoje o mais grave de resolver é sem duvida o que aflige todos os paises do perigo dos automoveis, devido ao elevado numero de desastres que se dão nas ruas.

Nos Estados Unidos as estatisticas dos desastres devidos a automoveis, durante os dois primeiros meses do ano corrente, accusam um aumento de doze por cento sobre os registados em igual periodo do ano passado.

Assim em Janeiro e Fevereiro deste ano, foram mortas por automoveis quatro mil e oitocentas pessoas.

Parece que o congresso nacional de segurança se vai ocupar do assunto para resolver tão grave problema.

REINAÇÃO

HOUVE a semana da flôr, depois a semana do telefone, a seguir a semana da luz, depois a semana da couve e agora a semana da reinação.

Diz um jornal francez que este ano os Reis vão reinar. Os partidarios dos Habsburgos organisaram-se em batalhões e vão pôr o Kaiser a reinar; os hespanhois se as coisas assim continuam põem o D. Afonso outra vez a reinar. Os portugueses daqui a uns anos teem cá um Rei. E pronto, de seguida vão as outras Nações e voltam novamente todas a reinar com a gente.

E' claro. Isto de monarchas deixam sempre familia... E não é para extranhar que, mais dia menos dia, não haja tambem um *Rei* em Portugal!

Viagens e transportes

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Julho de 1892)

Alterações ao horario dos comboios da C. P.

A partir de 1 de Julho é modificado o horario dos comboios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como a seguir se indica:

Os comboios «tramways» n.ºs 1.555 e 1552 passam a sair de Lisboa-Rossio e Sintra, respectivamente ás 23,20 e 23,58. *Linha do Norte e ramais de Tomar e Figueira da Foz:*

Comboio n.º 24 («omnibus») — Partida do Porto ás 10,54, chegada a Alfaielos ás 15,17. Dá ligação para Coimbra e Figueira da Foz.

Comboio de mercadorias n.º 2.104 — Partida de Alfaielos ás 15,55; chegada a Entroncamento ás 21,40. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe.

Comboio n.º 245 (misto) — Partida da Figueira da Foz ás 15,58; chegada a Alfaielos ás 16,45.

Comboio n.º 566 (misto) Partida de Tomar ás 21,10, chegada a Entroncamento ás 22 horas. E' suprimido o serviço de passageiros em 1.ª e 2.ª classes no comboio n.º 2.101.

«Tramways»:

Entre Lisboa e Sacavem — Comboio n.º 1434 — Partida de Sacavem ás 0,31; chegada a Lisboa-Rossio á 1 hora.

Entre Coimbra e Figueira da Foz — O comboio n.º 13/24 sai de Coimbra ás 14,32, chegando á Figueira da Foz ás 16,15.

O comboio n.º 245/3/81 parte da Figueira da Foz ás 15,58, sendo a chegada a Coimbra ás 18 horas.

Entre Aveiro e Porto — Comboio n.º 24 — Partida do Porto ás 10,54, chegada a Aveiro ás 12,56.

O comboio n.º 1550 sai do Porto ás 19,31, sendo a chegada a Espinho ás 20,16.

Linha da Beira Baixa:

O comboio n.º 2.147 parte do Entroncamento ás 14,25, chegando a Abrantes ás 15,16. Passa a ter paragem no apeadeiro de Santa Margarida,

O comboio n.º 164/166 parte de Abrantes ás 21,19 e chega a Lisboa-Rossio ás 0,20.

Linha de Leste:

Comboio n.º 166 — Partida de Abrantes ás 21,19; chegada a Lisboa-Rossio ás 0,20.

O Caminho de Ferro e a Camionagem

A partir do dia 1 de Julho, entra em vigor o serviço combinado entre os Diversos Despachos Centrais das Empresas de Camionagem e os Caminhos de Ferro da Beira Alta, Companhia Portuguesa, Companhia Nacional, Sociedade «Estoril» e Caminho de Ferro Mineiro do Lena, podendo portanto o publico, a partir dessa data, comprar bilhetes directos e despachar, também directamente, bagagens, pequenos volumes e mercadorias em grande e pequena velocidade de um para outro Despacho Central e destes para as estações do Caminho de Ferro, ou vice-versa.

Este novo serviço, ha bastante tempo anciosamente esperado pelo publico, vai contribuir poderosamente para um maior desenvolvimento da região da Beira Alta, a qual, além de ser já servida por bons comboios, ficará agora ligada com todos os centros do Paiz pelos Despachos Centrais que funcionam nas vilas de Tábua, Oliveira do Hospital, Ceia, Gouveia, Fornos, Celorico e Trancoso, os quais dispõem de esplendidas camionetes, que oferecem ao publico todas as comodidades.

Monopolio da viação

Na impossibilidade de deixar de reconhecer que tudo que a imprensa e a opinião publica tem dito, honestamente reprovando o contracto entre a camara e a Companhia Carris, é pura e simplesmente *vox clamantes in deserto*, limitemo-nos a dar na integra o edital que põe a chancellia offi-n'este negocio:

José Joaquim da Silva Amado, do conselho de Sua Magestade, e vice-presidente da camara municipal de Lisboa. Faço saber que a commissão municipal d'esta camara manda publicar o seguinte:

Postura

Aos 27 dias do mez de junho do anno de 1892, na cidade de Lisboa, a commissão municipal, em sessão ordinaria:

Considerando que, por deliberação de 7 de abril do corrente anno, a camara approvou o contrato provisorio celebrado por escriptura de 4 do dito mez com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa; e por deliberação de 9 do corrente mez a mesma commissão, nos termos da condição 9.ª do citado contrato, approvou, de accordo com a companhia, as respectivas tabellas das tarifas e dos horarios para o serviço do publico;

Considerando que as citadas deliberações de 7 de abril e de 9 do corrente mez, se tornaram definitivas; visto que o governo, por despacho do ministerio do reino de 23 tambem do corrente mez, transmittido em officio do governo civil do districto, da mesma data, declarou não usar do direito de suspensão, nos termos do artigo 19.º e § 1.º do decreto de 26 de setembro ultimo;

Considerando, finalmente, que, por deliberação e escriptura da presente data, a commissão municipal tornou definitivo o mencionado contrato provisorio. e que pela condição 1.ª d'elle, salvo as excepções do § unico da mesma condição, a camara imporá a taxa annual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em commum com a facultade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

N'estes termos, pois, em nome da camara, resolve adotar e publicar desde já a postura que segue:

Artigo 1.º É imposta a taxa annual de 500\$000 réis sobre carro que explorar a industria de viação de transportes em commum com a facultade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

§ unico. São exceptuadas da disposição d'este artigo as empresas de viação que actualmente tenham contracto especial com a camara.

Art. 2.º Fica por esta fórma alterada a tabella n.º 7 do artigo 1.º da postura de 11 de agosto de 1890, publicada por edital de 20 do mesmo mez.

Art. 3.º A presente postura começará a ter execução três dias depois de publicada na fórma do estylo.

E para que possa produzir os devidos efeitos, será o presente edital publicado no «Diario do Governo», e affixado nos lugares publicos eo costume.

Lisboa, paços do concelho, em 27 de junho de 1892 — José Joaquim da Silva Amado.

Da ação da mulher franceza em Marrocos

No artigo do nosso presado colaborador José de Esayg que neste numero publicamos na pagina 314 notaram-se varias gralhas que ficam rectificadas da maneira seguinte:

2.ª columna, 4.ª linha, onde se diz, «assim como as necessidades, foi» diga-se: «assim como as necessidades foram...»

2.ª columna, linha 6 — «Não é necessario começar com grandes programas» diga-se: «não foi necessario começar com grandes programas...»

2.ª columna, linha 22... «que tem feito de decrescer...» diga-se: «que tem feito decrescer...»

2.ª columna, linha 37: «da mulher franceza todos os pontos de vista...» diga-se: «da mulher franceza sob todos os pontos de vista».

COIMBRA

E AS SUAS FESTAS TRADICIONAIS

Por CARLOS MENDES DA COSTA



A impressão que colhe qualquer pessoa ao atravessar, no caminho de ferro, a ponte sobre o Mondego, olhando sobre a cidade, — é puramente de surpresa.

É uma visão que não desaparece facilmente da nossa retina, porque parece sonho que a nossa alma encanta.

A antiguidade de Coimbra perde-se no andar dos seculos, e, apesar do seu aspecto não ser o de uma cidade muito velha, conserva no entanto grandes traços historicos que, a nós portuguezes é grato constatar, ainda existirem.

Assim, na igreja de Santa Cruz, pertencente ao antigo mosteiro do mesmo nome, e cuja fundação é attribuida a D. Telo, conego regente da ordem de Santo Agostinho, auxiliado por El-rei D. Afonso Henriques, encontram-se os restos desta grande figura que, com a sua vontade de ferro e a sua grande fé, fundou Portugal, se não o mais velho, um dos mais velhos paizes da Europa e mesmo do mundo inteiro.

¿E qual é o português por meaos patriota que seja, que não sinta dentro de si qualquer coisa de grande e emotivo, achando-se junto da tumulo de tão grande homem?

Quando esta razão não bastasse para querermos a Coimbra como uma grande joia, outras há que nos prendem e enleam como o canto da sereia. Os seus monumentos evocativos, as suas vielas da baixa recordando-nos ainda a parte antiga, a sua paisagem opulenta e doce, estranha mesmo, que vista de qualquer das margens da fita de agua que é o Mondego, tudo nos faz sentir como que uma saudade quando pensamos em sair de tão linda terra.

Até o seu ar é mais fino e a sua luz maravilhosa, e o choupal com a sua beleza onde cantam rouxinões é motivo de inspiração aos poetas e espiritos romanticos.

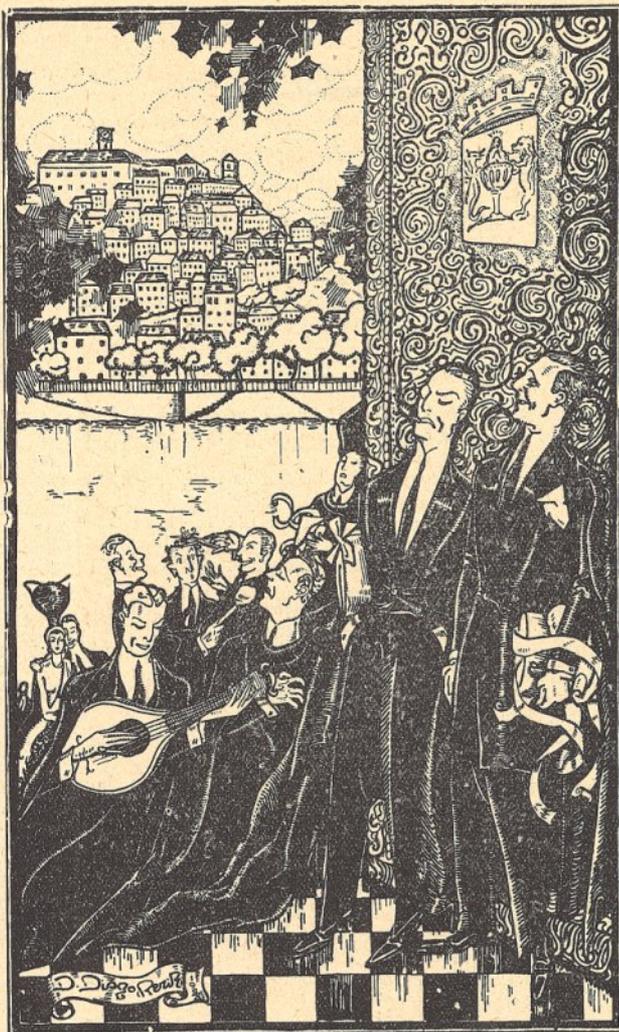
Não pretendemos fazer a descrição do velho burgo, pois muitos e notaveis escritores dela têm escrito e falado, graças a Deus, com maior autoridade e saber do que nós, simplesmente pretendemos relembrao o que são as festas em louvor da Rainha Santa Isabel excelsa senhora e virtuosa esposa de El-rei D. Diniz.

Realizam-se brevemente, conforme programa que a seguir publicamos e prometem como todas as que se teem feito, ser brilhantes,

Um dos numeros que mais imponente se apresenta, é a procissão, que nos impressiona pela sua grandeza pois é constituída por milhares de pessoas.

Saindo do Convento de Santa Clara, ainda de dia, é imensa, levando umas poucas de horas a chegar a Santa Cruz, onde é depositada até ao fim das festas, a imagem de Santa Isabel, linda e valiosa escultura de mestre Teixeira Lopes.

Nesta procissão alem de todo o clero, incorporam-se os lentes da Universidade com as suas tradicionais insignias, grande numero de pessoas de categoria e posição social, todas as irmandades e associações religiosas



com as suas bandeiras, meninas vestidas á semelhança da Rainha Santa, em cumprimento de promessas, uma infinidade que atinge centenas, de creanças vestidas de anjinho e uma grande multidão.

Fica a imagem, como dissémos, durante os dias das festas, em Santa Cruz, onde se realisam varias ceremonias religiosas, retirando para Santa Clara na tarde do ultimo dia com o mesmo aparato e solenidade.

Nestes dias dezenas de milhar de pessoas acorrem á cidade, oferecendo o seu aspecto caracteristicos muito interessantes, sendo uma delas a que apresenta o areal do Mondego, onde muita gente fica de noite.

Outros atractivos ha, como por exemplo, a queima do fogo de artificio no rio, que costuma ser do melhor e mais vistoso que se fabrica em Portugal. Da ultima vez que a este espectáculo assistimos, assombrou-nos pela sua variedade, tendo demorado uma hora bem contada pelo relógio, sem qualquer intervalo.

Quem não conheça Coimbra e tenha gosto pelas afamadas e pitorescas festas nacionaes, não deve deixar perder esta ocasião, pois alem de poder admirar uma das cidades mais belas que nos orgulha como portuguezes, colherá destas as melhores impressões, que pela sua grandiosidade e feérico são das melhores e maiores do paiz.

E' do seguinte teor o programa aprovado pela respectiva commissão organisadora :

Dia 7, ás 8 horas — Alvorada por varias bandas, percorrendo as ruas da cidade; ás 12, salvas de 21 tiros, ás 14, distribuição do bodo a 400 pobres, no Parque da Cidade; ás 15, inauguração da grande «Feira de Amostras»; ás 20, devoção no convento de Santa Clara, com sermão pelo rev. dr. Domingos Mauricio; ás 21, festivais no Parque da Cidade, constando de concertos musicais, rancho infantil, cinema ao ar livre, etc.; ás 23, chegada da procissão da Rainha Santa Isabel ao Largo Miguel Bombarda, onde será queimado fogo de artificio, fornecido pelo pirotecnico Francisco Fernandes de Oliveira, de Lisboa e ás 24, fogo de artificio no Parque da Cidade, pelo pirotecnico Liborio Fernandes, de Lanhelas.

Dia 8, ás 8 horas - Alvorada por varias bandas, que correrão as ruas da cidade; exposição da Imagem da Rainha Santa, desde as 8 horas até á noite, na igreja do Carmo; ás 9, missa rezada pelo sr. bispo Conde e comunhão geral, na igreja do Carmo; ás 11, soltagem, no Parque da Cidade, do Balão-Garrafa da Casa Ferreirinha; ás 15, gincana de automoveis, no Campo do Arnado, em que se disputam taças de valor; ás 21, festivais no Parque, constando de concertos, pelas bandas, rancho infantil, cinema e fogo de artificio, fornecido pelo pirotecnico Liborio Fernandes.

Dia 9, ás 8 horas Alvorada por varias bandas; ás 9, exposição da imagem da Rainha Santa e missa rezada pelo rv. conego dr. Trindade Salgueiro e comunhão geral, na igreja do Carmo; ás 15, imposição das insignias de Cavaleiro de Torre e Espada, á corporação dos bombeiros municipais, na Praça da Republica; ás 20, devoção, sermão e benção do Santissimo, na igreja do Carmo; ás 21, festivais no Parque da Cidade,

como nos dias anteriores; ás 24, fogo de artificio, queimado no rio Mondego, pelo pirotecnico sr. Francisco Fernandes de Oliveira.

Dia 10, ás 8 horas, alvorada, como nos dias anteriores; ás 9, exposição da imagem da Rainha Santa até ás 17 horas, missa resada, pelo sr. bispo coadjutor, e comunhão geral; ás 11, torneio de tiro aos pombos, no Arnado, para disputa da taça «Rainha Santa Isabel» com premios no valor de escudos 10.000\$00; ás 12, inauguração do Monumento aos Mortos da Grande Guerra, na avenida Sá da Bandeira, com a imposição das insignias da Ordem da Torre e Espada ao aviador sr. Humberto da Cruz; ás 17, hino da Rainha Santa, saindo depois a procissão da igreja do Carmo para o Convento de Santa Clara. Acompanha a procissão o sr. bispo Conde, levando o Santo Lenho o sr. bispo coadjutor; ás 21, festivais no Parque da Cidade, como nos dias anteriores; ás 24, fogo de artificio, aquatico, queimado pelo pirotecnico Manuel de Figueiredo, de S. Pedro do Sul (Nespereira Alta).

Dia 11, ás 8 horas, alvorada, como nos dias anteriores; ás 11, visita aos museus e templos; ás 16, conferencia, no Teatro Avenida, pela sr.^a D. Helena de Aragão, sobre «A Mulher e a Beleza»; ás 21, festivais no Parque da Cidade como nos dias anteriores.

Dia 12, ás 9 horas missa e comunhão, ao convento de Santa Clara, por intensão de todos os devotos e benfeitores que contribuíram para as festas, ou nelas colaboraram, havendo benção do Santissimo; ás 10 horas, feira franca de gado em Santa Clara, com distribuição de premios aos expositores, que apresentarem melhores tipos de animais; ás 14, visitas a museus e monumentos; ás 21 festivais no Parque da Cidade; ás 24, distribuição de premios e diplomas aos expositores da Feira de Amostras, no Parque da Cidade.

OBRAS DO PORTO DE LISBOA

A convite da Sociedade Italo-Portuguesa de Construções grande numero de engenheiros portuguezes visitaram as obras da 3.^a secção do Porto de Lisboa, em Alcantara. E' neste populoso bairro que estão sendo construidos os blocos de pedra para continuação da muralha entre Santa Apollonia e Poço do Bispo.

Todos os visitantes tiveram o ensejo em vêr a construção daquella excelente obra de engenharia nacional, mórmente os trabalhos dos mergulhadores e aterros.

Os illustres engenheiros foram recebidos pelos seus colegas Artur Baiaer e Cesar Ferreira da aludida Sociedade, e percorreram o estaleiro, no qual puderam

presenciar a aparelhagem de blocos de pedra de cem toneladas.

A Sociedade de Construções, terminada a visita ofereceu aos srs. engenheiros um «Porto de Honra», tendo o sr. almirante Ivens Ferraz, em nome da direcção, agradecido a visita.

Respondeu-lhe o sr. engenheiro Silveira e Castro, presidente da Associação dos Engenheiros, que, num improvisado brinde, de belo recorte literario, manifestou o interesse da classe pelas obras visitadas.

A impressão dos distintos visitantes foi a mais agradável.

LINHAS ESTRANGEIRAS LINHAS PORTUGUESAS

RUSSIA A tarifa de mercadorias germano-russo-japoneza que acaba de entrar em vigor, admite que o titulo negociavel de transporte por via ferrea possa ser passado em nome individual, de uma firma ou á ordem. Por esta forma é falicitado o financiamento do trafico internacional de mercadorias, pois desde a entrega destas ao Caminho de ferro, o remetente pode obter creditos transferindo ou depositando o titulo negociavel de transporte.

Este processo já foi usado na America do Norte e do Sul, tendo sido também utilizado no antigo império russo e na Finlândia.

A convenção de Bernes, que diz respeito ao trafico ferroviario europeu prohiibe o uso dos titulos á ordem nos transportes ferroviarios.

A Conferencia que se realizará para a revisao da convenção de Berne deverá examinar as estipulações adicionais estabelecidas pela Camara de Comercio Internacional. Sem embargo, os caminhos de ferro adriaticos projectam antes ainda que a conferencia se possa pronunciar sobre o assunto, a introdução de conhecimentos ferroviarios no trafico regional entre a Austria Yugoslavia e Italia.

ITALIA Os caminhos de ferro do Estado italiano, no intuito de realizar economias, devido á escassez do trafego, suprimiram em cincoenta linhas secundarias as carruagens de 1.^a classe.

HOLANDA Começou em Haia no dia 26 do mez passado a terminará no dia 4 de Julho proximo, o congresso de Carris, caminhos de interesse local e transportes automoveis.

ESTADOS UNIDOS Foi há pouco experimentada com sucesso na linha de Norristoron, da Reading-Railway, a nova automora Michelin americana.

Equipado com um motor de 90 cavalos atingiu uma velocidade de 90 Km. á hora calculando-se poder atingir 120.

Espera-se que a duração dos pneumaticos possa ir além de 52.000 Km.

BRASIL Ao Tribunal de Contas foi solicitado seja aberto ao Theouro Nacional o credito de 4.000.000\$000 autorizado por decreto de Fevereiro ultimo, para a construcção da linha ferrea de Jaguary a Santiago, no Rio Grande do Sul.

* * *

Foi assignado o decreto abrindo o credito extraordinario de vinte mil contos de reis, para atender ás despesas com pessoal e material, indistincta-

C.^a Portuguesa A comissão administrativa do Municipio de Lisboa autorizou a C. P. a instalar dois postes de sinais de alarme, na Avenida da India, proximo da linha ferrea, os quais devem ser suficientemente visiveis de dia e de noite e funcionar com a antecedencia precisa quando se aproximem comboios. Estes transitarão por ali com uma velocidade muito reduzida, atendendo á configuração da linha naquele ponto.

Ramal provisorio Aveiro-Canal de S. Roque No «Diario do Govêrno», foi publicada a portaria, nomeando os srs. engenheiros Rodrigo Vafe Monteiro, Carlos Pinto Machado e Diogo Sobral para procederem, com urgencia á vistoria do local dos trabalhos para a execução do projecto do ramal provisorio entre a estação de Aveiro-Vouga e Canal de S. Roque, para efeitos de transferencia de terrenos da concessão da linha do Norte á C. P. para a companhia do Vale do Vouga e da deslocação de instalações que interessam á exploração e construcção do referido ramal.

Vale do Tamega A Camara Municipal de Ribeira de Pena, representou ao sr. ministro do Comercio pedindo a continuação da linha Vale do Tamega, desde Celorico até ao Arco de Baulhe, alegando que a construcção da referida linha é da maior vantagem não só pelas afinidades regionais, mas tambem pelas suas ligações comerciais e industriais, pertencendo aquele concelho á sub-região dos vinhos verdes de Basto, o que além de tornar mais curtas as viagens entre a região e o sul do país as tornaria menos dispendiosas.

mente, em estudos e construcção de caminhos de ferro, de rodagem e carroçaveis, açudes, barragens, obras de irrigação, poços, serviços de colonização agricola em terras devolutas do norte do paiz e quaesquer outros serviços que forem julgados necessarios na mesma região.

FRANÇA Inauguraram-se há pouco nas linhas do Estado, vagon restaurants para passageiros de terceira classe, onde além das refeições comuns se vendem merendas e bebidas.

— Algumas Companhias ferroviarias solicitaram ao governo autorização para suspender o trafego em algumas linhas, para substituir por serviços automóveis.

— A Companhia P. L. M. abandonou a exploração de um ramal de 42 km. e outro de 46 km.

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

C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$19,7	1\$20
Madrid	2\$51,5	2\$52,2
Nova Iorque	30\$44,7	30\$55,8
Zurich	5\$93,1	5\$95,5
Roma	1\$55	1\$55,6
Bruxelas	4\$23,4	4\$24,9
Amsterdãe	12\$29,9	12\$34,5
Berlim	7\$25,5	7\$25,9
Praga	\$90	\$90,4
Rio de Janeiro	2\$34,4	2\$35,5
Libra Ouro	—	14\$20

O QUE TODOS DEVEM SABER

AUSENCIAS PARA O ESTRANGEIRO

Os individuos sujeitos ás leis militares e até á idade de 45 anos, em face do que dispõe os decretos n.ºs 11.496 de 26 de Março de 1926 e 14.215 de 25 de Agosto de 1927, não podem sair do País sem irem munidos da competente licença militar, além do passaporte que porventura lhes possa ser exigido.

As licenças quando para a Europa e por espaço não superior a 180 dias são solicitadas nos Governos Militares, Comandos das Regiões ou Comandos Militares, não tendo os interessados de depositar qualquer caução nem de pagar taxa de licença nem liquidar a totalidade da taxa militar, mas devendo, no entanto, deixar dois fiadores idoneos.

Os que forem officiais do Exército devem apresentar as suas pretensões nas unidades ou estabelecimentos militares, onde estiverem arquivados os seus documentos de matricula, que por sua vez as remeterão ao Ministerio da Guerra, para obterem o competente despacho.

USO DE PORTE D'ARMA

As licenças, tanto para armas de caça como para as de defeza pessoal, para o ano de 1932-1933, renovam-se no Comando de Policia de Segurança Publica deste distrito, a partir do dia 20 do corrente mês de Junho.

Para esse fim é indispensável a apresentação da licença do ano anterior, ficha da respectiva arma e o bilhete de identidade do interessado.

COMBATENTES LICENCIADOS

Pelo Decreto n.º 21.140, publicado no «Diário do Governo» n.º 95, 1.ª série, de 22 de Abril de 1932, foram amnistiados os combatentes da Grande Guerra a quem foram applicadas multas por falta de comparência à revista de inspecção.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

ANUNCIO

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de Julho próximo, pelas 12 horas, recebe esta Companhia propostas em carta fechada, no Escritorio do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 15 000 travessas d'eucalipto, sendo 15.000 normais e 2.000 rectangulares, segundo as condições constantes do Caderno d'encargos, patente n'aquelle Serviço todos os dias uteis das 9 1/2 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 30 de Maio de 1932.

O Engenheiro Director

Fernando d'Arruda

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

OS NOSSOS MORTOS

JORGE DE ABREU

A imprensa portuguesa perdeu em Jorge de Abreu, falecido no dia 8 do mez passado, um dos seus melhores ornamentos.

Jornalista moderno de grande mérito, muito cedo começou labutando com a pena, pois pouco mais de doze anos teria quando editou, manuscrito, o seu primeiro jornal, que se chamava o *Brado Português*, o qual viveu apenas cinco números.



Foi estudante de medicina no Funchal, onde publicou uma folha académica, tendo abandonado estes estudos para vir para

Lisboa em conquista de um lugar na Imprensa — sonho vivo de toda a sua mocidade.

Na capital entrou logo para *A Tarde*, diário regenerador que Urbano de Castro mantinha.

Nesta folha acamaradou com os Mestres do jornalismo português, tais como Urbano de Castro, Alberto Bramão, João Costa, Emidio Navarro, etc..

Trabalhou a seguir nas *Novidades* e dêste passo para *O Seculo*, já dirigido a êsse tempo por Silva Graça; onde passou os periodos mais agitados da vida politica portuguesa, que, verdadeiramente nunca o prenderam.

O nome de Jorge de Abreu appareceu pela primeira vez no cabeçalho de um jornal, em 1919. *A Victoria* se chamava.

Daqui transitou para *O Primeiro de Janeiro*, onde se conservou até que a morte o veio arrebatár.

Jorge de Abreu era filho do falecido negociante de ourivesaria no Funchal, Albino de Abreu e da Sr.^a D. Maria Eloy Vives d'Abreu, irmão do Sr. Albino Casimiro de Abreu, residente no Congo Belga e marido da Sr.^a D. Maria do Carmo Abreu.

Publicou dois livros: *A Historia do 31 de Janeiro* e *As Bohemias Jornalisticas*, este último editado ha dois anos.

Acompanharam o prestito a Direcção da Caixa de Solidariedade e da Associação dos Vendedores de jornais com a sua bandeira e grande numero de associados, interessados de quasi todos os estabelecimentos de beneficencia do Porto, pessoal de todas as secções de «O Primeiro de Janeiro», Associação dos

Jornalistas e muitas outras entidades particulares. No cemiterio organizaram-se varios turnos, tendo sido pronunciados sentidos discursos pelos srs. Marques Guedes, Lopes Vieira, Dr. Hernani Cidade, etc., etc..

O Diario de Noticias, fez-se representar, bem como o seu director e Administrador, respectivamente, Srs. Eduardo Schwalbach e Dr. Beirão da Veiga pelo Sr. João Duque; Dr. Herlander Ribeiro pelo Sr. Dr. Marques Guedes; Lufs Cunha pelo Sr. Ernesto Canavarro, etc., etc..

Na Redacção de *O Primeiro de Janeiro* foram recebidos numerosos telegramas de condolencias.

Á Direcção do grande diário, do Porto, e Família enlutada, apresenta a *Gazeta*, sinceros pezames pelo falecimento de tão sincero amigo e valoroso jornalista.

CARLOS DE ABREU

Acaba de falecer, na sua residencia, Rua das Amoreiras, 189-A, r/c, o nosso camarada Carlos d'Oliveira Abreu, actor e jornalista.

Estreou-se como artista dramatico em 1911, no teatro. «Moulin Rouge», de Campos, Estado do Rio de Janeiro, na peça «Francillon Club», tendo trabalhado depois em todos os teatros da capital federal e corrido, em digressões artisticas, quasi todos os Estados do Brasil. Em Portugal, trabalhou, tambem, com Palmira Bastos, Chaby Pinheiro e Alves da Cunha, nos anos de 1921 a 1924 e, mais tarde, no teatro Apolo, com a companhia Ilda Stichini.

Carlos d'Abreu, que desde muito novo se dedicou ao jornalismo, fez parte das redacções dos jornais «A Noite», do Rio de Janeiro, e de «A Capital», «A Tarde» e «Revolução Nacional» jornal publicado após o 28 de Maio e dirigido pelo tenente Armando Pinto Correia.

Foi autor do livro «Paizagens do Sol Nascente» e traduziu varias obras para teatro.

O seu funeral realizou-se para o cemiterio occidental incorporando-se no funeral, jornalistas, emprezarios teatraes, actores e muitos amigos do extinto e da familia, fazendo-se representar a Inspeccão Geral de Espectaculos, a Casa da Imprensa, Sociedade dos Escriitores e Compositores Teatraes, Sociedade Nacional de Projecção, Lisboa-Filme, Aguiá Filme, cinemas S. Luiz e Tivoli, Empresa Castelo Lopes, Ld.^a e Sociedade Ribadouro. Sobre o feretro foram colocados ramos e corôas, com sentidas dedicatorias. O ataude ficou depositado no jazigo da familia Augusto Cesar d'Abreu.

A' viuva Sr.^a D. Maria Sotto Mayor d'Abreu e ao irmão do extinto Pinto Monteiro apresentamos sentidas condolencias.

PARTE OFICIAL



Presidencia do Ministerio

Presidencia do Ministerio — Decreto n.º 21.388 — Prorroga até 31 de Julho de 1952 sem prejuizo da efectivação das demais cláusulas contratuais e dos cadernos de encargos e anexos, os prazos de resolução arbitral e celebração de acordos e contratos iniciais referentes à exploração postal e à regulação de contas entre o Estado e a Companhia Portuguesa de Aviação.

Ministerio das Finanças

Decreto n.º 21.377

Dá nova redacção aos artigos 2.º, 3.º e 7.º do decreto n.º 20.789, que autoriza a colónia de Angola a contratar na Caixa Geral de Depósitos e Previdência a abertura de um crédito destinado à continuação das obras e apetrechamento do porto do Lobito e às despesas a efectuar com a fiscalização das mesmas obras.

Serviços dos Correios

A colocação, nos prédios, de receptáculos para correspondencia não registada

Pela pasta do Comércio vai ser publicado o seguinte decreto:

«A lei n.º 1563, de 10 de Março de 1924, definiu as condições em que é obrigatória a colocação de receptáculos para correspondencia não registada nos prédios compreendidos nas areas da distribuição postal domiciliária das cidades de Lisboa e Porto.

Tanto na lei como no respectivo regulamento se dá aos proprietários o direito de fazerem, por si, a aquisição e colocação dos receptáculos, contanto que estes obedeçam ao modelo adoptado.

O regulamento aprovado pelo decreto n.º 10.075, de 6 de Setembro do mesmo ano, fixou o modelo dos receptáculos e estabeleceu as normas da sua colocação.

Mas, porque aquele modelo coincidissem com o que fôra registado em 1920, no boletim n.º 12 da Propriedade Industrial e consta da patente n.º 11.981, concedida em 3 de Novembro de 1921, com as modificações constantes das edições datadas de 2 de Outubro e 10 de Novembro de 1924, ficaram os proprietários impossibilitados de escolher livremente quem lhes forneça os referidos receptáculos.

Impunha-se remover aqueles inconvenientes.

Mas como em 3 de Novembro de 1925 contratara a Administração Geral dos Correios e Telegrafos o fornecimento e a colocação de 10.000 receptáculos do referido modelo só agora, por estar quasi concluída a sua colocação, se pode providenciar nesse sentido.

Por isso sendo necessário prosseguir na execução daquela lei pela vantagem que dela resulta para o publico, mercê da intensificação, regularidade e segurança das distribuições postais, bem como para o Estado, pelas despesas que evita com numerosos carteiros, e ainda para estes, pelas melhores condições de trabalho que lhes advem das colocações dos receptáculos, defendendo-os contra a tuberculose e outros males que cumpre evitar,

Devendo, porem, tal prosseguimento fazer-se dentro do espirito da já citada lei, isto é, garantindo aos proprietários a faculdade de aquisição e colocação dos respectivos receptáculos, para o que se torna necessário fixar outro modelo, além do já aprovado, com ampla liberdade de construção, podendo assim os proprietários escolher o que preferirem.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º, do artigo 2.º, do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º, do decreto n.º 15.351, de 9 de Abril de 1926, sob proposta dos ministros de todas as repartições;

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Continua em vigor a lei n.º 1.563, de 10 de Março de 1924, devendo, porém, entender-se que a aquisição, instalação e conservação de receptáculos para correspondencia postal não registada, constituem obrigação dos proprietários dos prédios a que se alude na referida lei.

§ unico. No caso, porém, de os proprietários não fazerem a colocação dos receptáculos nos prazos e termos constantes da referida lei n.º 1.563, deste decreto o seu regulamento, cumpre à Administração Geral dos Correios e Telegrafos proceder ao respectivo fornecimento, colocação e conservação nos termos dos mesmos diplomas.

Art. 2.º Os receptáculos serão conforme o modelo aprovado pelo decreto n.º 10.075, de 10 de Setembro de 1924, ou os que vierem a ser aprovados no regulamento deste decreto e cujo fabrico será livre, devendo observar-se na sua colocação e conservação as normas no mesmo regulamento estabelecidas.

Art. 3.º O presente decreto com força de lei entrará em vigor depois de publicado o respectivo regulamento pelo ministro do Comércio e Comunicações.

Aprovação de varias tarifas e avisos ao publico

Foram publicadas no «Diario do Governo» as portarias aprovando: aviso ao publico para a concessão de bonus no preço do transporte de toros destinados a exportação e serração, nas linhas da Companhia do Norte; aviso ao publico sobre a bonificação do transporte de carvão de pedra, nas linhas da Companhia do Norte; aviso ao publico sobre a concessão especial ás fabricas, armazenistas e agrupadores de mercadorias, proposto pela Companhia do Norte, para vigorar nas linhas de Guimarães e Porto á Povoia; aviso ao publico sobre as horas de abertura e encerramento das estações, nas linhas da Companhia Nacional; aditamento ao cartaz-horario D. 2192 da linha de leste, estabelecendo a venda de bilhetes de «tramways» na estação da Azambuja, para o comboio n.º 10; aditamento á tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, sobre tabelas de preços, proposto pela C. P. para vigorar nas linhas da antiga rede; aditamento á classificação geral de pequena velocidade, referente ao transporte de cal comum em pedra ou em pó para uso agrícola nas linhas da C. P.

Aditamento á classificação geral de pequena velocidade sob nova rubrica «Cal comum em pedra ou em pó para uso agrícola (acondicionada ou não), á consignação de fabricas de adubos ou de sindicatos agricolas», sendo esta rubrica extensiva e obrigatoria a todas as empresas ferroviarias; aditamento á classificação geral de pequena velocidade sobre transporte de alfarroba, para vigorar nas linhas da C. P.; 1.º aditamento á tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, de bilhetes para comboios «tramways» entre as estações de Maugualde e Guarda, para vigorar nas linhas da Companhia da Beira Alta; 2.º aditamento á tarifa de despesas accessorias sobre cargas ou descargas de vagões fóra das agulhas á distancia máxima de 100 metros da agulha de saída, proposta pela Companhia da Beira Alta; tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, bilhetes de identidade para caixeiros viajantes, para vigorar nas linhas da Companhia Nacional; tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, sobre bilhetes de assinatura, proposta pela Companhia Nacional, e complemento á tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, para vigorar nas linhas do Vale do Vouga.

Decreto n.º 21.400

Aprova o estatuto da Previdência do Ferroviario Português.

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adiante na secção de anuncios.

Advogados - O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Agua Termal - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfaiates - Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Automoveis - Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do commercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés - Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas - Sem bons dentes não pôde haver saúde perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade - A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo - Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias - Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições - Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hotels - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um supplicio.

Insectidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças - Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Maquinas - A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd. - Madieiras. - Praia do Ribatejo.

Material electrico - Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos - Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Mercearias - A saúde e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobiliã - A mobiliã é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobiliã cara, artistica poderá ter mobiliã barata, comoda e de bom gosto.

Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.º; Lisboa - R. dos Inguezes, 28, 1.º. - Porto.

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios - Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias - A economia e o acio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anunciada, 11 e 12 - Lisboa.

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA

Produção, transporte e distribuição de energia electrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM

MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fandueiros, 1.º
TEL.-C. 1717 LISBOA

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO
CAIXOTARIA

**DOCA DE ALCANTARA
LISBOA**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:
PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SECA, 7, 1.º - Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires - Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas á creados e outras despesas - Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefonic, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o repertorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhoes. (Peca-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

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

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



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

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

Há já mais de meio século

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metro-
pole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA