

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

★ ★

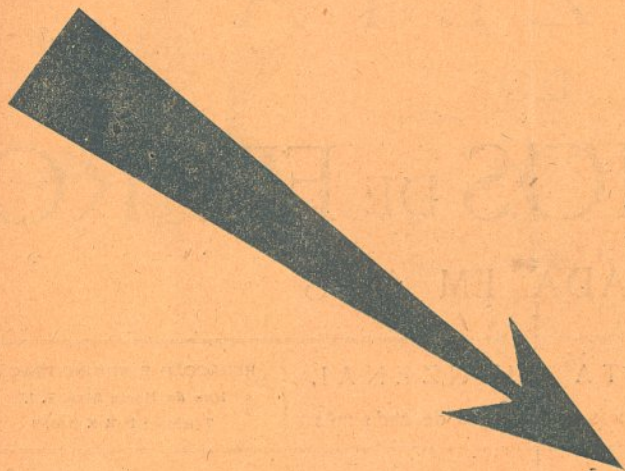
Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

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
Batelões 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 injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. 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 óleos 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
Óleos 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



Não viaje sem consultar o MA-
NUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL
à venda em todas as boas livrarias

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, 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	6535 »	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, PBX 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 663 — ANVERS: Biffe & 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 Ferrière; 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



PORTO—MERCADO DO BOLHÃO

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: Porto, Mercado do Bolhão. — Figuras que desaparecem, por CARLOS D'ORNELLAS. — As passagens de nível nas linhas ferreas, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Linhas estrangeiras. — Questões económicas e sociais, pelo Eng.º Agr.º FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Parte Oficial. — Inquéritos económicos, por A. DE MELLO E NIZA. — A hora legal. — Viagens e transportes. — Oscar Monteiro Torres. — Coronel Lopes Galvão. — Notas internacionais, pelo REDACTOR MISTÉRIO. — Ecos e Comentários, por SABEL. — A semana da uva. — Linhas portuguesas. — Imprensa. — Figuras do Dia. — Caminhos de Ferro de Moçambique. — Grande Exposição Industrial Portuguesa. — Extensão Ferroviária do Brasil por Estados, em 31 de Dezembro de 1931. — Os nossos mortos. — A Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Coronel Fernando Borges. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS

1932

ANO XLV

1 DE OUTUBRO

NUMERO 1075

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO 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

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . 1.00

ESPAÑA (>) ps.^{as} 35.00

FRANÇA (>) fr.^{os} 100

AFRICA (>) . . 72\$00

Empregados ferroviarios (trimestre) 10\$00

Numero avulso. 2\$50

Numeros atrasados. 5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

FIGURAS QUE DESAPARECEM

«Adeus, meu Marechal!

Até qualquer dia!...»

FORAM estas sentidas palavras proferidas pelo saudoso coronel João Maria Ferreira do Amaral, após a morte do seu chefe e mestre amigo nas campanhas da Africa e da França ao não menos saudoso amigo, o Marechal Manoel de Oliveira Gomes da Costa.

Depois da morte deste destemido cabo de guerra, como lhe chamaram os ingleses, vimos desaparecer Sinel de Cordes, Alves Roçadas, Aires d'Ornellas, Ferreira do Amaral e Roberto Batista.

Nós também lhes dissemos adeus — e até qualquer dia — mas cheios de saudade por termos desaparecer tantas figuras de soldados heroicos, alguns dos quaes ostentando no peito aquela Torre e Espada que só galardoa n'outros tempos os vencedores d'aquelas fortes e constantes refregas no nosso Ultramar, refregas estas que constituíram glorias registadas ainda a lapis no nosso livro de campanhas.

Estas glorias são das que nunca esquecem aos portugueses e das que assinalam bem o valor dos bravos filhos da nossa terra, herança para os futuros homens de amanhã.

Que saudades com que eu fico ao lembrar-me que o Conselheiro Aires d'Ornellas e o Marechal Gomes da Costa foram companheiros, em Africa em 1896, de Mousinho de Albuquerque, naquela celebre coluna de operações contra os Namarrats, onde colaboraram Andrade Velez, Azevedo Coutinho, Tocha, Vieira da Rocha, Eduardo Costa e outros.

Que saudades com que eu fico ao lembrar-me que o mesmo Gomes da Costa com Sinel de Cordes, Ferreira do Amaral e Roberto Batista, em França, contra os alemães, enaltecendo o nome do nosso paiz, brilharam com o seu heroismo, proprio dos portugueses de bom sangue.

Que saudades com que eu fico, lembrar-me que não mais ouço aquelas vozes de comando, vozes que faziam tremer de medo o mais valentão, destemido ou insubordinado, mas vozes que faziam soldados, que com aqueles chefes sabem morrer tingindo mesmo de sangue as suas fardas e morrendo pelos galões daquelles que os sabem comandar.

Que saudades com que eu fico ao recordar que esses chefes em situações embaraçosas e de bastante dificuldade nunca temeram a morte — essa carcassa horrenda e ingrata.

Portugal não terá tão cedo figuras que, como essas marcaram pelo seu valor, pela sua bravura e pelo seu saber resultante em parte do grande movimento guerreiro desenvolvido nas nossas possessões africanas desde o tempo do Grande Mousinho.

Que punhado de portugueses que tão nobres heranças deixaram aos seus filhos!

Que brilhantes condecorações com que a politica portuguesa tanto brincou, amoldando o esmalte fino e as pedras dos grandes e heroicos feitos, com que esses soldados honraram a nossa Patria, não temendo nunca essa traiçoeira morte.

Que ingrata és tu, morte!...

E' assim que tu recompensas os feitos heroicos dos teus filhos?

Deixa-o; resta-nos a consolação que tu não nos atraíças e antes da tua injustiça aires!

Adeus queridos chefes!...

Até qualquer dia!

CARLOS D'ORNELLAS

EX-COMBATENTE DA G. G.

AS PASSAGENS DE NIVEL NAS LINHAS FERREAS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

(Continuação do numero anterior)

Nos Estados Unidos não há regras gerais prescritas. Cada caso particular dá lugar a instruções da entidade competente de cada Estado.

Sem entrar em pormenores acerca de varios países, vê-se da resenha feita que variam muito as prescrições, providenciando-se acerca das passagens que demandam precauções especiais.

O trabalho cujos topicos referimos finda com breves reflexões, afirmando, em geral, que a porção dos accidentes nas passagens de nivel é pequena, se se considerar a velocidade e a intensidade da circulação nas estradas actuais, o que não dispensa as autoridades publicas de providenciar para garantir a segurança dos viajantes nas vias de comunicação que se cruzam. E acrescenta:

«Essas precauções devem evidentemente ser tomadas á conta do proprietario privado e das sociedades de transportes por estradas que deverão instalar o sistema de sinalisação necessaria para a sua propria segurança ou dos seus clientes, do mesmo modo que a isso são illegalmente obrigadas as empresas de caminhos de ferro.

A frequencia com que os condutores de automoveis passam hoje de um paiz para outro, aconselha que se estude a conveniencia de um sistema uniforme de protecção das passagens de nivel, comum a todos os paizes. Fica entendido que em estudo desse genero se deve promover a supressão das diferenças de costumes em certos paizes, em que os vehiculos circulam nuns á direita, noutros á esquerda.

Não ha hoje limites para as distancias que os automobilistas não hesitam em percorrer; são por isso evidentes as vantagens de regras comuns applicaveis, não só ás passagens de nivel como á utilização da estrada em geral.

Outra questão é a do grau em que devem ser empregados os avisadores ou sinais da estrada.»

A tendencia tem sido até agora de impôr aos caminhos de ferro os encargos da segurança nas passagens de nivel, ao contrario do que deve ser. A circulação de automoveis exige precauções mais ri-

gorosas, cujos encargos devem pertencer, não ao caminho de ferro, mas á estrada.

* * *

Darei agora noticia sumaria do Relatorio n.º 3, da autoria do engenheiro *Miszke*, do Ministerio de Comunicações da Polonia e que se ocupa da Alemanha, da Polonia, da Checoslovaquia e da Jugoslavia.

Os regulamentos alemães impõem velocidade moderada e marcha prudente á aproximação das passagens de nivel, de modo que o carro possa parar junto dela. Disposições semelhantes vigoram na Polonia.

Só na Jugoslavia é obrigatoria a paragem junto das passagens de nivel.

Naqueles paizes são usados os sinais avisadores na estrada, de 150 a 200^m da passagem.

As linhas economicas são isentas na Alemanha, na Bulgaria, dos preceitos rigorosos applicados ás principais.

Eis alguns dados estatisticos á cerca do numero de passagens de nivel;

Países	Guardadas	Não guardadas	Total
Alemanha	35.950	41.592	75.522
Bulgaria	250	1.812	2.062
Polonia	16.453	3.509	19.762
Checoslovaquia	8.511	15.066	23.577
Turquia	104	1.600	1.704
Jugoslavia	5.046	9.423	14.469
	64.294	72.802	137.096

Alem das passagens de nivel, ha na Alemanha 6.007 passagens superiores e 17.865 inferiores, na Bulgaria 24, na Polonia 1.174, na Checoslovaquia 1.234, na Turquia 19, na Jugoslavia 212.

Quanto a accidentes, houve na Alemanha de 1926 a 1930, em media anual 52 nas passagens com barreiras e 56 nas sem barreiras.

Dos 699 accidentes ocorridos em 5 anos 543 são imputaveis aos condutores de automoveis.

Nos accidentes ocorridos nos 5 anos houve 257 mortos e 759 ferimentos.

Nos outros paizes é tambem relativo e diminuto o numero de accidentes.

Resumindo os esclarecimentos coligidos observa o relator que deles parece resultar: que se deve procurar uniformisar os sinais de aviso na estrada; que é recomendavel a publicação de regulamentos acerca da sinalisação, do afrouxamento obrigatorio da velocidade ou paragem junto das passagens não guardadas e sua sinalisação automatica.

Julga o relator que a substituição das passagens de nivel por passagens superiores ou inferiores é de aconselhar quando haja mais de 100 comboios em 24 horas.

E' proposta a seguinte classificação das passagens de nível.

I — Passagem sem guardas, nem barreiras, nem sinalização automatica á aproximação do comboio. — Aplicavel quando a visibilidade é sufficiente e o numero de comboios não excede 100 em 24 horas, ou o produto do numero de veículos pelo de comboios em 24 horas não excede 70.000.

II — Passagens sem guardas, nem barreiras com sinalização automatica, — as de insufficiente visibilidade e com o trafego igual ás do n.º I.

III — Passagens com barreiras, de manobra local ou a distancia — trafego superior ao indicado para as classes superiores.

Na categoria I podem-se incluir as passagens de visibilidade insufficiente em linhas com o maximo de velocidade de 50 km., se a circulação de veículos não excede 150 em 24 horas.

São alvitradas as regras uniformes de sinalização. Vemos por fim proposta a seguinte conclusão:

A experiencia adquirida desde o Congresso de Londres prova que as decisões nele tomadas afim de limitar a guarda das passagens de nível são justificadas.

A pratica dos ultimos anos permite fixar regras de protecção mais minuciosas.

Como pelo uso dos automoveis o trafego local de estradas não só se transforma em trafego de grande velocidade a grande distancia, mas se torna cada vez mais trafego internacional, é necessario crear legislação e regulamentos

uniformes em todos os paizes acérca da protecção das passagens de nível.

E' do mesmo modo urgente estabelecer tipos uniformes de sinais automaticos, de sinais fixos avisadores e outras instalações nas passagens.

A estatística mostra que os accidentes nas passagens de nível constituem actualmente pequena percentagem do numero total de accidentes nas estradas.

Em principio, a supressão das passagens de nível pela construção das passagens inferiores ou superiores não pode ser tomada em consideração, como regra mais ou menos geral, em vista do seu custo exorbitante.

Como o crescimento das dificuldades nas passagens foi provocada pela intensidade, outrora desconhecida, da circulação nas estradas, é a estrada, que deve assumir as despesas de construção das passagens inferiores ou superiores, assim como as de protecção reforçada das passagens suscitadas pelo desenvolvimento do trafego da estrada.

Convem reduzir o numero de passagens, suprimindo as pouco frequentadas e desviando o seu movimento para outras sinalizadas.

Nas passagens em que a visibilidade é boa, bastam os sinais fixos. Se o não é, a melhor protecção é a sinalização automatica de aproximação dos comboios.

Visto ser a maior parte dos accidentes nas passagens guardadas devido a choques contra a barreira, deve-se procurar a substituição destas por sinais fixos ou automaticos, conservando as barreiras somente nas passagens de estrada com movimento intenso, quando a sinalização automatica não basta.

E' admissivel a colocação de sinais fixos nas passagens de visibilidade limitada, mesmo se o trafego das duas vias e a velocidade no caminho de ferro é limitada.

A velocidade na estrada deve ser limitada e imposta a paragem nas passagens de visibilidade insufficiente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA

Segundo os dados publicados pela revista italiana *Vita Ferroviaria*, em 1931, entraram em Italia por via ferrea 919.484 estrangeiros, excluindo-se neste numero os que desembarcaram nos portos de mar.

O movimento mais intenso verificou-se pela fronteira italo-suissa, com cerca de 320.000 estrangeiros, seguindo-se com pouca diferença o da fronteira italo austriaca. O terceiro lugar é occupado pela fronteira franceza, com 135.000 estrangeiros, pertencendo o quarto á fronteira Jugoslavia.

Os mezes de maior frequencia foram os de Abril, Julho, Agosto e Setembro.

— De 28 de Julho a 10 de Setembro passado foram vendidos para viagens de nupcias com destino a Roma, 1.097 bilhetes, divididos pelas seguintes proveniencias:

Milão, 345; Turim, 65; Veneza, 82; Trieste, 52; Genova, 60; Bolonha, 96; Ancora, 69; Florença,

237; Lazio, 19; Napoles, 15; Bari, 15; Reggio Calabria, 22; Palermo, 24, e Cagliari, 6.

E' de esperar, atendendo ao successo dos bilhetes especiais para viagens de nupcias, iniciativa levada a efeito neste paiz, que seja seguida por outras nações, onde a crise mais se faz sentir na industria ferroviaria.

— Iniciaram-se em Agosto passado, os trabalhos para a electrificação de cinco mil quilometros de caminho de ferro em todo o territorio italiano.

HOLANDA

Nos caminhos de ferro holandeses os vencimentos do pessoal foram reduzidos em 5% esperando-se que a partir de Janeiro de 1933, igual baixa se realizará.

INGLATERRA

As excursões ferroviarias teem encontrado bom acolhimento por parte do publico, que acorre sempre em grande numero.

Ultimamente a Southern Railway de parceria com os caminhos de ferro do Estado Francês organizaram por dois dias uma excursão a Paris que atendendo á modicidade dos preços comportou 1.200 passageiros.

QUESTÕES ECONÓMICAS E SOCIAIS

CONVULSÕES E EQUILÍBRIO

ESPECULAÇÃO AGRÁRIA?

Pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA

É complexa e de difícil interpretação a maneira de ser de cada sociedade constituída, tantos e tantos são os factores originários da sua estabilidade ou instabilidade, na marcha contínua para o *términus* da sua existência possível.

Esses factores, porém, de ordem tão diversa e variada, constituem outras tantas causas dos movimentos revelados em todas as manifestações de ordem financeira, económica, política e social.

A vida de relação necessária à humanidade como o trabalho para a máquina, como o alimento para um ser organizado, aparenta, porém, não se verificar, numa obediência harmónica imutável às leis naturais e eternas que regem todo o Universo.

Iniciada pelas necessidades do homem, continuada pela procura dos meios com que essas necessidades poderão ser satisfeitas e completada com a sua satisfação, representa ela um conjunto de acções que, por vezes, se chocam e ferem, numa exibição de antagonismos que provocam as mais intensas e demolidoras convulsões, fazendo com que as sociedades voltem atrás no seu estado de civilização e progresso.

A vida real dos povos, essa vida de todos os dias, de todos os momentos, precisa ser bem estudada e bem conhecida, para que não sejam letra morta toda a literatura, toda a filosofia da natureza que, só por si, nos levam à suposição de tudo sabermos, quando é certo que muito e muito temos a aprender ainda.

A Humanidade, na época em que nos encontramos, tem uma necessidade opressiva, imperiosa, manifestada pelas comoções políticas, pelo septicismo religioso, pelas renovações científicas, pelos excessos passionais pelas agitações da produção agrária, do comércio e da indústria, que a orientam para uma nova determinação do direito e da justiça.

A idéia suprema do nosso tempo, a necessidade duma mais vasta e completa noção da justiça e duma alteração profunda nas organizações sociais, constitue, por assim dizer, a mola movimentadora de toda a desorientação perturbadora a que temos

assistido e de que também somos autores, neste canto da Terra civilizada.

O problema social está no entanto, posto duma forma clara e solúvel, não tendo, em 20 séculos quasi decorridos, mudado de terreno e de natureza procurar a justiça e o direito, pela razão, plenamente desenvolvida e socialmente cultivada.

Disse um filósofo alemão, que a Humanidade tinha entrado numa idade nova; na sua idade madura, na sua idade do futuro, que as revoluções sociais, de que nós somos as testemunhas e os autores, constituíam o sinal duma organização nova e mais larga da sociedade e que era pela aplicação do princípio associativo em todas as esferas da vida, que nós sairíamos da tremenda crise que estamos sofrendo.

Ao contrário dos nossos reformadores, este filósofo procurou a prova da sua interessante doutrina, não em sonhos de imaginação, mas num aprofundado estudo da natureza humana; apoiando-se sobre uma metafísica rigorosa, fazendo uso dum método verdadeiramente racional.

E, enquanto outros reformadores têm inventado o romance utópista da vida social, esse filósofo tentou fundal-a, na ciência, no sistema e na razão. E a humanidade, na exibição constante da necessidade do Progresso, esse instinto que a coloca acima do Tempo e da Eternidade, carece dum desenvolvimento cada vez mais largo na sua vida de relação, solicitada pelo movimento contínuo, derivado da opposição, da contradição da antítese e até do antagonismo, essa lei inflexível e necessária à harmonia e à felicidade.

De todas as convulsões, de todas as perturbações sociais, tem necessariamente de resultar o equilíbrio notável das coisas, como obediência necessária e invencível das leis fundamentais que o homem desconhece na sua essência e até na sua origem, mas que dominam e imperam na marcha progressiva da Humanidade inteira.

Peletan, na sua firme e racional crença na ordem natural do Universo, condena e muito bem, por inconsequente e ilógica, toda a concepção negativa do equilíbrio em que tudo marcha, em que tudo caminha.

* * *

Na magna questão social, tem papel dominante e incisivo a indústria agrária, em países como o nosso, onde ela pode e deve representar a mais abundante fonte de riqueza geral.

É ela sem dúvida, entre nós, um dos órgãos da vida social que terá de predominar e subordinar todos os outros.

Organizar, porém, todos os elementos, todas as faces e todas as funções de exploração agrária, constituiu sempre em Portugal, matéria julgada vulgar e porisso ao alcance de todos os pretendidos reformadores.

Dai, as oscilações duma instabilidade económica em que tem vivido, quasi sempre em situação precária, senão ruínosa, à mercê dos tempos, numa insuficiência de progressos concorrentes como a perfectibilidade atingida entre outros povos agrícolas do mundo.

As delícias da aventura nacional, colhidas em campo sem instrução e sem cultura produtiva, teriam também de influenciar, poderosamente, na imobilização das actividades que à terra deveriam conquistar toda a sua riqueza, toda a sua valiosa contribuição para a prosperidade geral.

Em condições dum equilíbrio instável e nocivo, a agricultura tem-se arrastado numa conservação rotineira e prejudicialíssima, quando, baseada sobre princípios distintos e especiais, deveria reclamar para ela, o auxílio oficial da instrução e toda a liberdade e independência que o direito e a Justiça, têm de garantir-lhe.

A agricultura, constitue um *metier* particular que, compreendendo os mais importantes géneros da exploração material, receba do Estado a defeza de todos os meios de que carece, para se desenvolver e prosperar, fornecendo-lhe este todas as garantias necessárias ao seu livre exercício e ao interesse geral.

E se o momento actual é a mais completa exhibição de toda a ordem de especulações entre todos que produzem e todos que transaccionam, não podia a agricultura exhibir-se à corrente geral.

A especulação não é, como muitos supõem ainda, a causa dos males que afectam a nossa nacionalidade. É simplesmente um péssimo e perigoso efeito, duma complexa ordem de factores, financeiros, económicos, sociais e morais que hodiernamente concorrem para a transformação social a que vimos assistindo.

PARTE OFICIAL

A folha oficial inseriu as portarias aprovando os projectos: da Companhia Portuguesa, para a construção e exploração de caminhos de ferro, relativo á passagem interior da linha do norte e de um caminho no ramal de S. Roque (Aveiro), e da C. P., respeitante á variante, na linha do sul, para a construção da ponte de Mouratos. Foi também aprovado o projecto tipo da C. P. para um taboleiro metalico a aplicar na renovação dos pontões na rede que explora.

Caixa de Reformas e Pensões

Foi assinado um decreto determinando que o cálculo para a pensão de reforma dos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que passaram á situação de adidos, nos termos dos decretos 18.062 e 19.241 e que não tenham atingido três anos de efectividade após aquela passagem, contados nos termos do artigo 31.º do Regulamento aprovado pelo decreto 16.242, de 17 de dezembro de 1928, seja feito sobre a média dos respectivos vencimentos de efectividade de serviço, no período decorrido desde a referida passagem a adidos até ao mês em que foram de novo julgados incapazes do serviço.

Ministerio das Obras Publicas e Comunicações

Decreto n.º 21:635

Determina que passem a ser da competencia do Ministerio das Obras Publicas e Comunicações todos os serviços relativos á fiscalização e conclusão de novas obras para o abastecimento de águas á cidade de Lisboa.

Decreto n.º 21:636

Reforça várias verbas do orçamento da Administração Geral dos Correios e Telégrafos para o ano económico de 1931-1932.

Decreto n.º 21:648

Autoriza a Administração Geral do Porto de Lisboa a conceder, em regime de reciprocidade de tratamento, aos navios

de guerra estrangeiros que entrem no porto de Lisboa em missão official a isenção de pagamento das taxas que lhe forem devidas.

Decreto n.º 21:659

Determina como deve ser feito o calculo para a pensão de reforma dos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que passaram á situação de adidos, nos termos dos decretos n.ºs 18.062 e 19.251, e que não tenham atingido três anos de efectividade após aquela passagem.

Decreto n.º 21:666

Fixa os quantitativos a abonar ao pessoal da Administração Geral dos Correios e Telegrafos pelo serviço extraordinário a pagar pelos Ministerios por motivo de reabertura ou prolongamento de horário das estações a cargo do referido pessoal.

Ministerio dos Negocios Estrangeiros

Notas pelas quais ficou estabelecida a prorrogação por três meses do «modus vivendi» comercial entre Portugal e os Países Baixos.

Ministerio das Colonias

Determina que as remunerações do pessoal das brigadas de estudo de obras para o fomento de Angola, com excepção das do pessoal da brigada de estudos da rede ferroviária do sul, cujos contratos assinados na colonia, não foram visados, em virtude de se julgar incompetente o respectivo Tribunal Administrativo, Fiscal e de Contas, sejam as fixadas nos mesmos contratos.

Portaria n.º 7:427

Inclue categorias nas classes da tabela anexa ao decreto n.º 20:260, sobre abonos, concessões de licenças e passagens aos funcionários ou empregados civis e militares ao serviço das colónias.

Ministerio do Comércio, Industria e Agricultura

Nova publicação, rectificada, da portaria n.º 7:421, que autoriza a Companhia Industrial de Portugal e Colónias a emitir 19:998.000\$00 em obrigações do valor nominal de 90\$00 cada uma, ao juro anual de 6 por cento, pagável aos trimestres.

INQUÉRITOS ECONÓMICOS

Por A. DE MELLO E NIZA

PELA Direcção Geral das Industrias foi publicada no corrente ano a 3.^a parte do *Plano de Inquerito Geral Economico*, dizendo respeito ao Inquerito Geral Commercial. As duas primeiras partes, referentes aos inqueritos Agrícola e Industrial foram publicadas respectivamente em 1927 e 1929.

Este longo e importante trabalho foi elaborado pelo Snr. Engenheiro Adriano Augusto da Silva Monteiro, que o iniciou em 1907 e concluiu em 1912.

E' obvio que os acontecimentos que se sucederam, as perturbações internas do paiz, a desconexão administrativa, não permitiram que se executasse trabalho de tanta monta.

Entende-se, porém, que o exaustivo trabalho do snr. Eng. Silva Monteiro mereceu a atenção das instâncias superiores e assim é que 15 anos mais tarde o Governo da Dictadura fez publicar a primeira parte desse trabalho (inquerito agrícola) e sucessivamente as restantes (inqueritos industrial e comercial).

Historia o autôr, neste volume, os inqueritos económicos feitos desde 1814, de resultados imperfeitos e insuficientes na evolução dos processos seguidos, na sua contextura e nas condições do meio.

Não é demasiado encarecer a necessidade de uma fonte official de informação económica que abranja o conjunto dos aspectos económicos e sociais das actividades nacionais.

Esse elemento falta em absoluto para o estudo das questões económicas, nos seus diferentes aspectos, e mórmente quando se trata das relações exteriores do comércio e seu condicionamento.

Falece-me a competencia para criticar o *Plano*, que se apresenta moldado em métodos scientificos. Acredito na sua efficácia e utilidade, desde que se entregue a sua execução a uma direcção única, illustrada e tenaz.

A maior difficuldade que se apresenta é a do baixo nivel de cultura dos agentes das actividades, a falta de comprehensão das vantagens gerais dos trabalhos desta natureza, a reluctancia sistemática de fornecerem dados exactos.

Nada disto obsta, porém, a que, mesmo no actual

quadro de costumes, o inquerito se realise, servindo de balisa para futuros trabalhos de maior exactidão.

Parece-me tambem que um trabalho desta natureza não deve ficar sem continuidade e que, paralelamente à sua naturalmente demorada confecção, se deve prosseguir num plano estatístico que, partindo da data de referencia do inquerito, actualise sucessivamente os seus elementos essenciaes.

Sem entrar na apreciação da contextura do *Plano*, desejo focar sómente alguns aspectos que o marginam e que as circunstâncias do tempo tornam inactuais.

E' que tão longe vae já a época em que o notável trabalho foi elaborado que a concepção politica e económica, dentro da qual foi concebido, se transformou completamente.

A liberdade de produção e de comércio, de que o *capitalismo* tem abusado a ponto de, como reconhece o autor, «destruir a liberdade de facto dos concorrentes» procura hoje um condicionamento nacional que exclue os métodos irracionais do individualismo inorgânico.

Uma grande parte das difficuldades que tiveram de ser ladeadas para a obtenção dos indices desejados, em razão da reluctancia de fornecer ao Estado informações consideradas de *segredo comercial*, devem têr-se por removidas, por que o conceito politico do Estado moderno autorisa a intervenção e permite que sejam editadas normas que antes seriam classificadas de atentado contra os sagrados principios da Liberdade.

Mas a reforma, em vias de sêr, é mais profunda porque põe termo ao atomismo individual das actividades, ordenando-as em função dos objectos genéricos da produção, isto é, por grupos económicos.

A instauração do sistema corporativo, adequado às modernas formas da produção e à sua mais acurada tecnica, modifica o regime económico, organisando as actividades para o fim superior de satisfazerem a sua função nacional e social, em vez de sacrificarem ao ídolo judaico do particularismo egoista dos individuos.

Dentro do regime sindical e corporativo, sujeito a disciplinas juridicas, o inquerito económico não se apresenta como um esforço colossal a realizar pelo Estado, em luta de astucia com os individuos.

Ele passa a constituir uma obrigação essencial e util dos grupos económicos organisados, tornando possivel e relativamente fácil o estudo monográfico dos elementos da economia, a sua reunião e apreciação conjunta.

Se os diferentes sectores da ordem politica e social aproveitam com o regime corporativo do Estado, a estatistica, por si, encontra novas vias que a fazem sair da escuridão em que se debate.

Perdoe o illustrado autor do *Plano* a critica desautorizada que julgará tambem intempestiva, tanto mais que se encontra ainda em gestação a reforma

grandiosa que restituirá ao nosso paiz a certeza dos seus destinos.

Mas como essa reforma não constitue uma especulação filosófica, antes assenta na realidade dos tempos presentes e numa corrente de opinião, esclarecida pela experiencia, que a justifica, impõe-se a todos os que tem fé no resurgimento nacional que, à luz desse pensamento, examinem os diferentes factos e aspectos da vida nacional.

Cumpre-me ainda salientar do referido trabalho o lugar de destaque que é dado à industria de transportes e ajusta posição que lhe é marcada pela influencia que exerce sobre a produção, pela íntima conexão que tem com o comércio e pelo que promove de bem-estar geral e acção que exerce sobre os costumes.

Agradecemos o exemplar enviado e no proximo numero daremos um extracto resumido da linha geral do *Plano*.



A H O R A L E G A L

A hora legal que por decreto publicado em Abril do corrente ano foi adiançada 60 minutos volta á normalidade hoje 1 de Outubro.

Portanto ás 0 horas atrasam-se os relógios uma hora.



Viagens e transportes

Comp.^a Portuguesa Esta Companhia representou ao sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações, informando e pedindo providencias contra o facto do transporte de feijão verde e peixe com destino aos mercados do Porto e Mosteirô ser feito intensivamente pelas vias ordinarias.

As referidas mercadorias tem sido desviadas do tráfego ferroviario, muito principalmente pelo motivo da rigorosa fiscalização exercida junto das estações de caminho de ferro para cobrança dos impostos camararios, a qual deixa de ser feita nas estradas por falta de vigilancia.

Norte de Portugal
Serviço de camionagem entre a estação de Fafe e varias localidades.

Acaba de ser estabelecido entre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e a Empresa Omnibus Fafense um serviço de camionagem entre a estação de Fafe e as localidades servidas pela mesma empresa.

São vendidos bilhetes de ida e volta para Porto-Boavista, Leixões (Padrão, Matosinhos e Leça), Vila do Conde, Povoia de Varzim, Trofa, Santo Tirso, Visela e Guimarães,

Oscar Monteiro Torres

Homenagem justa

Ao infeliz capitão aviador Oscar Monteiro Torres, todas as homenagens que lhe prestaram tem sido poucas.

Ele foi realmente um belo militar e um admira-



vel aviador, do que deu bastas provas, até á hora da sua morte.

Um grupo de antigos combatentes, hoje residentes em França, tomou a feliz iniciativa de dirigir a quem de direito por intermedio do director da nossa aviação militar, para que no Grupo de Esquadrilhas «Republica» na Amadora, seja levantada uma simples mas expressiva memoria ao desventurado capitão Oscar Monteiro Torres que há 15 anos morreu no seu posto.

Todos os aviadores e todos os combatentes da Grande Guerra devem secundar tão justa homenagem aquele que, fóra de politica nobremente cumpriu o seu dever.



CORONEL LOPES GALVÃO

Acompanhado de sua familia regressou ha dias á sua casa de Lisboa o nosso presado amigo e distinto colaborador coronel João Alexandre Lopes Galvão, ilustre coronel de Engenharia.

NOTAS INTERNACIONAIS

ESPAÑHA

TODO o mundo olha com curiosidade este paiz, outrora tão sosegado e modelo de ordem e hoje foco de desordem, motivo mais que suficiente para encher colunas de jornais.

Quando falamos da ordem que existia em Espanha, queremos referir-nos ao periodo da Ditadura, da qual hão de ter saudades aquêles que mais pedras lhe atiraram. Até o proprio Rei, estamos certos disso, há-de tê-las em mistura com o remorso de ter obedecido a interêsses feridos, daqueles que o rodeavam cheios de odios e desejosos de vingança contra Primo de Rivera, que os escorraçou, acabando-lhes com o brodio dos negocios a que dava origem a guerra de Marrocos.

Quando o facto de, o Govêrno de Primo de Rivera ter acabado com aquela vergonha não bastasse para que todos os espanhóis o respeitassem e venerassem o seu nome, outros há que também deveriam pesar para que assim acontecesse, tais como a pacificação da Catalunha, as grandes obras de fomento levadas a efeito durante o seu consulado, estradas, caminhos de ferro, obras hydraulicas e ainda por ultimo a realização das exposições de Sevilha e Barcelona, que, apesar de não terem tido o successo previsto, foram no entanto obstaculos á grande crise social com que agora o actual Govêrno começa a debater-se.

Se analizarmos certas medidas que a Republica tem tomado, vemos-lhe o propósito de aniquilar a civilização e as tradições que eram o melhor esteio



D. Afonso XIII ex-Rei de Espanha

da unidade espanhola. Assim, acabamos de ver a aprovação do *estatuto catalão*, que é pura e simplesmente uma autonomia. Atraz da Catalunha irão outras provincias desejar também o seu estatuto. Compreende-se.

Passará a haver dentro da antiga Espanha unida, uma serie de pequenas republicas que não se bastam a si proprias, e que acabarão por se não entenderem umas ás outras. E' sempre em que terminam os estados federados, como por exemplo o Brasil, em que a superioridade de um dêles, não só economica como populacional impõe a sua vontade aos outros.

Admiramos o valor historico do país visinho, que com os portugueses, impuzeram a todo o mundo uma civilização, abrindo os mares e pene-





Primo de Rivera

trando pelo desconhecido. E é por isso que lamentamos a actual desorganização que, se não houver quem a impeça, será a base do desmoronamento de um gigantesco edificio que levou séculos a construir.

Entrou já o actual governo em medidas de character revolucionario, obedecendo á rua e não aos interesses da Republica. Estas medidas são destrutivas da sociedade que, sendo defendida e orientada convenientemente representa o bem estar da colectividade.

O recente decreto impondo a expropriação das propriedades da nobreza, sem qualquer pagamento ou indenização, é duma infelicidade a toda a prova. Mesmo com a contrapartida das terras serem divididas em muitas coure-



D. Carlos de Bourbon

las, continua a ser infeliz. Pelo lado economico tem grandes inconvenientes, pois se o povo era explorado por meia duzia, passará agora a sê-lo por uns centos, ávidos de lucros, e que amanhã sentindo-se proprietarios representarão uma burguesia muito maior do que a que já existia.

Teoricamente a expropriação será interessante. Resultados práticos, ainda havemos de os vêr, se as coisas não mudarem.

Os actuais governantes, que tanto falavam em liberdade nos tempos da sua propaganda, procedem agora muito pior do que nos tempos da Ditadura de Primo de Rivera, durante a qual nunca se impediu a saída de qualquer periodico, apesar da existencia da censura.

Sobre liberdade e no que respeita a imprensa o estado de coisas difere hoje um pouco.

Não existe censura, mas por imposição do Governo não saem a publico cento e tantos jornais, o que força centenas ou mesmo milhares de pessoas a não terem trabalho.

Como medida economica, social e exemplo de liberdade, não existe outra.

É a Espanha uma nobre nação, terra do tradicional cavalheirismo fidalgo, paiz onde as paixões politicas levam os homens ás maiores atrocidades e aos maiores heroismos. Estes comentários não traduzem da nossa parte falta de consideração para com o seu Povo, irmão do nosso na historia e na Península Iberica. Tenhamos Fé que melhores dias virão e que a ordem voltará com a Felicidade a que tem direito.

ALEMANHA

NÃO nos surpreendem nada as noticias diarias que nos trazem os periodicos, sobre a situação politica e internacional dêste paiz. São factos preparados e friamente premeditados como consequencia da vontade popular, que assenta em ver a sua terra liberta das pesadas imposições do Tratado de Versailles.

Todos os partidos, excepto o comunista que obedece a influencias russas, são dentro dos seus programas unanimemente concordes, diferindo uns dos outros unicamente pelo espirito de seita ou pela maneira de agir. Hoje, o agrupamento que conta maior numero de adeptos, é o Nacional-Socialista, do qual é chefe o já famoso Hitler, pela sua audacia e pela disciplina que a todos os actos do seu partido impõe.

Este partido é por assim dizer, extrema direita avançada que reúne num conjunto de 14 milhões de adeptos, os descontentes com a situação a que chegou a Alemanha com os pesados encargos da guerra. E' a geração nova que se impõe, não querendo liquidar dividas que não contraiu, e que batalha

côm armas na mão se preciso for, para que a sua Pátria atinja o esplendor de *avant guerre*.

Conseguida a libertação do seu território, a Alemanha declarou não pagar as reparações, por não poder, e parece-nos sobre este assunto ver os antigos aliados muito divididos nas suas opiniões, sendo quasi certa a vitória dos alemães.

Em resumo: não pagarão nem mais um *pfennig*.

Isto é desconcertante, sobretudo para os francezes que foram quem verdadeiramente sofreu a guerra, vendo o seu território invadido, cidades, vilas e aldeias arrasadas com todos os horrores, não tendo agora como compensação material, o recebimento de valores que lhe compensem os prejuizos, e ainda mais, vivendo sempre num receio crescente que do outro lado do Reno lhe venha alguma surpresa.

Abandonados pelas tropas de ocupação os territórios alemães, que serviam de caução ao cumprimento do Tratado de Versailles, pôsto de parte o compromisso do pagamento das reparações, resta a *igualdade de armamentos* perante as outras nações, inimigas d'ontem, hoje umas indiferentes, outras já amigas e aliadas.

Deve-lhes interessar sómente a igualdade de armamentos, isto é, material de guerra terrestre e naval, pois que homens exercitados e com instrução militar completa já os tem.

Segundo uma estatística de um jornal francês, os efectivos alemães compõem-se de:

Capacetes de aço	168.000	Homens
Hitlerianos	450.000	"
Exercito regular	100 000	"
Polícia de segurança	250 000	"
Total	968.000	"

facil e rapidamente mobilizaveis, com uma instrução e espirito militar completo.

E' muito natural que depois desta ambição satisfeita, outra surja então mais forte e á qual os aliados de ontem não possam resistir sem grave perigo para a Paz do mundo. Deverá ser certamente a reconstituição do antigo Império Germanico com todo o seu esplendor e grandeza. E então veremos, (e alguém já nos annunciou que muito breve mesmo) um dos príncipes da casa de Hohenzolern, reinar de novo na Alemanha. O acolhimento que, por exemplo, tem o Komprinz todas as vezes que aparece em ceremonias publicas, não pode deixar-nos duvidas a esse respeito. Se até a propria massa socialista, não sendo monarquica, não hostiliza a casa reinante deposta não demonstrando ressentimentos contra o Kaiser!

Há tambem a preocupação existente no espirito



O marechal Hindenburg

de todos os alemães de rehabilitar a sua terra das responsabilidades da culpa da guerra.

Ultimamente surgiu o desacordo entre o Parlamento e o Governo. Sucedeu o que devia succeder. A dissolução do mesmo e o Governo ficar em Ditadura para melhor levar ao fim a sua missão. De contrario a luta de partidos traria a desordem á rua, chocando-se os grupos comunistas com as tropas de assalto hitlerianas, o que, sempre que acontece faz inumeras victimas.

Entretanto, para acalmar os espiritos irrequietos, anunciam-se novas eleições para d'aquí a dois meses, e até, a elaboração de uma nova Constituição.

E' este, de relance, o estado actual daquele paiz, nada havendo por enquanto que nos diga de uma maneira firme o que sobre ele devemos pensar e que opinião devemos formar.

Muito há para dizer sobre o actual estado da Alemanha que traz pensativas as chancelarias da Europa e um pouco assustada a branca pombinha da Paz, o que guardaremos para outra occasião.

* * *

Ainda sobre as reivindicações alemãs, recortamos dos jornais a seguinte noticia:

«GENEBRA, 28.—No «Comité» Colonial do Partido Nacional Alemão, Hugenberg insistiu para que von Papen adote a resolução, declarando que considera um dever imperioso de todos os governos da Alemanha, de reaver o imperio colonial conforme as necessidades vitais do povo alemão.

O «Comité» aprovou a afirmação do chanceler do seu proposito de pôr um termo ao «estado monstruoso de excepção» imposto á Alemanha pelo Tratado de Versailles e á «Proscrição moral» que recaiu sobre a Alemanha e de que resultou especialmente a perda das suas colonias. Por fim o «Comité» exprime a esperança de ver em breve que o Governo do Reich entre na decidida luta para salvaguardar os direitos vitais da Alemanha em materia colonial, pedindo imperiosamente a revisão do artigo 119.º do Tratado de Versailles, em virtude de ser certo que o sistema seguido até agora não tem dado resultado.»

Pensamos e talvez nos não enganemos que a S. D. N., para aquietar a Alemanha, resolva dar-lhe Colonias.

Veremos então as grandes potencias despojar-se dos territorios conquistados aos alemães, pelas armas ou pelo tratado de Versailles, para que a Paz do Mundo fique assegurada e se não toque no patrimonio dos povos pequenos, pela Justiça, pelo Direito e Liberdade dos quais, essas potencias se bateram.

Redactor Misterio.

ECOS & COMENTARIOS

NÓS E OS VISINHOS

Por SABEL

CONTINUAMOS, infelizmente, feitos «pacovios» perante a atitude dos nossos visinhos hespanhoes, que não querem vêr ou mesmo sonhar com os operarios portugueses que lá trabalham nas minas e nos campos, mourejando o pão nosso de cada dia.

Os alcaides de Granada e Ayamonte, ordenaram que fossem despedidos todos os portugueses que ali trabalham e substituidos por hespanhoes.

E' mentira?

Na Galliza continua a ser proibida a faculdade de se dar trabalho aos portugueses, apesar dos acordos estabelecidos e das delicias ultimamente feitas nesse sentido.

Também é mentira?

Os operarios galegos impuzeram-se e não querem que os portugueses ganhem ali uma «chica» ou uma «gorda», e taes ameaças proferem deante dos patrões que estes veem-se na necessidade de dispensar os servicos dos nossos compatriotas!

Agora os poucos operarios portugueses que ainda se conservam na Galliza, foram intimados a regressar á patria, sob pena de serem postos violentamente na fronteira!

E tanto galego aqui a ganhar o nosso pão, a falsificar as comidas nos restaurantes e a levarem os popalvos com o celebre conto.

Fôra galegos que só merecem ser corridos a pontapé!...

Que esperanças podem dar os homens que n'uma corrida de toiros, porque a mesma não prestasse ou não satisfizesse os aficionados, lançaram fogo á praça?

Que esperanças podem dar os homens que, como protesto contra o indulto de Sanjurjo impediram a saída de um comboio em Bilbao e deliveram um electrico, obrigando os passageiros a sahir do veiculo, que regaram em seguida com petroleo, incendiando-o?

Que esperanças podem dar os incendiarios dos templos e os homens de destruição, que o fazem só por maus instintos e para roubar.

Olho por olho, dente por dente.

Correram com os portugueses da Galliza?

Fôra com os galegos de Portugal.

VIAGENS DE NUPCIAS

OS Caminhos de Ferro Italianos, do Estado, procuram por todos os meios desenvolver o turismo, chamando ás grandes cidades italianas o maior numero de forasteiros. Satisfazem ao mesmo tempo elevados fins de nacionalismo, de cultura e de utilidade social.

Já antes tinham sido estabelecidas tarifas com a redução de 80% para as viagens de ida e volta empreendidas, com destino a Roma, pelos recém-casados de toda a Italia.

Foi agora tornada extensiva essa vantagem aos recém-casados da provincia de Roma que queiram fazer a sua viagem de nupcias com destino a Veneza, Florença, Napoles ou Capri.

Analoga regalia ficam gozando os nubentes de qualquer paiz que contraíam matrimonio no estrangeiro, concedendo-se-lhes uma redução de 70% nos bilhetes de ida e volta, de 2.^a ou 3.^a classe, que se destinem a Roma desde uma estação da fronteira ou porto de desembarque, ou de um aeropôrto internacional. Para a obtenção destes bilhetes, que podem ser pedidos nos quinze dias imediatos á data do casamento e são validos por trinta dias com direito ás habituais paragens no percurso.

É necessaria a apresentação de certidão de casamento validada pelo Consulado italiano da jurisdição em que o casamento se celebrou ou pela delegação da E. N. I. T., quando exista na localidade.

NOVAS DO PARAISO VERMELHO

AS ultimas noticias dão como punido com a pena de morte o crime de roubo.

A lei admite atenuantes e o violador da propriedade colectiva — isto é, o gatuino que leva para casa aquilo que é de todos e que também é seu — pôde ser condenado só a prisão perpetua — o mesmo que a «privação da liberdade» — como lá se diz — num campo de concentração por 5 ou dez anos.

O caso é que o roubo da «propriedade colectiva» estava assumindo proporções formidaveis, principalmente nos servicos ferroviarios.

Um vagão carregado de latas de manteiga, destinado á cooperativa de Elcktrazavod, chegou lá completamente vazio de manteiga, mas com os sêlos intactos. Em muitos casos, em percursos pequenos, nem mercadorias nem vagões chegam ao seu destino. Nas fabricas desaparecem as materias primas e as ferramentas.

Como manifestação de colectivismo, os Soviets acharam demais: e desde 7 de Agosto declararam a propriedade «sagrada e inalienavel» — sob pena de fuzilamento.

CONGRESSO DE COMBATENTES

EM Lisboa foi inaugurado no dia 4 do mez findo o XIII Congresso da Federação Internacional dos Combatentes da Grande Guerra.

No Terreiro do Paço, as cerimonias do desfile foram impressionantes.

O paiz viu passar, sob continencia, essa legião de patriotas que souberam, heroicamente, cumprir o seu dever como combatentes.

OS GRANDES ESCANDALOS

EM Março do ano passado a policia de Toquio descobriu um escandalo, de burla e suborno, em que tem papel importante o ex-deputado Ejiro Mijoshi. Este soube que a sociedade importadora de açúcar «Meiji» tinha cometido graves irregularidades quanto ao pagamento de direitos e impostos, e quis-se valer da circumstancia de ter disso conhecimento para exigir á empresa uma fabulosa quantia para se conservar calado, em vez de denunciar o caso ás autoridades. Diz-se que recebeu mais do equivalente a mil contos, em moeda portuguesa, e perante o êxito obtido incitou alguns dos seus amigos politicos a que por seu turno intimassem a sociedade ao pagamento de quantias com a ameaça de denuncia. As quantias assim alcançadas da sociedade atingem mais de 15.000 contos, e o negocio teria prosseguido se as autoridades não tivessem tido conhecimento das burlas feitas na Alfandega pela referida sociedade, burlas que, segundo se diz em jornaes estrangeiros chegam a uma cifra superior a 100.000 contos.

Pois o processo que tanto tempo levou a organizar desapareceu misteriosamente arredondando n'outro grande escandalo pois nota-se que o seu desaparecimento foi premeditado.

O PROCESSO MAIS VELHO DO MUNDO?

NOVAMENTE baixou ao tribunal de Napoles o mesmo processo que em Dezembro de 1927 baixou ao mesmo tribunal, e que dura desde o ano de 1002.

Por esse tempo, a população receando o fim do mundo, deixou os seus bens aos conventos. Em Dezembro de 999, os proprietarios dum monte entre Salerno e Napoles deram esta montanha, rica em madeiras e pastagens, ao convento de Santo-Trifone. Em 1002 os donatarios quizeram voltar atrás, mas os religiosos não estiveram pelos ajustes.

O processo tem sido examinado centenas de vezes, voltando agora a ser discutido, sem que, ao que parece, se resolva definitivamente.

OS BEIJOS EM FÓCO

D. ESTER GIL NOBRE publicou na «Folha de Alentejo» a propósito dos beijos, o seguinte:

Beijos—selos de amor, ás colecções...
Boca—Estação postal dos corações...

Ha beijos que são dados com prudencia,
estes são estampilhas de assistencia...

Ha o beijo entre todos o mais franco,
é o beijo da criança—selo em branco,

E o da correspondencia da manhã—
Beijo de mãe, de filha, ou de irmã.

Ha os beijos que nos deixam traços vivos,
estes são selos comemorativos...

Ha selos proprios para documentos,
são os beijos que selam juramentos...

Ha o selo usado por formalidade
é o beijo das pessoas já de idade...

Selo sem goma, que se cola mal—
—Beijo dado no anel dum cardial...

Beijo na face, beijo indiferente—
—selo de cartas para toda a gente...

O beijo que se dá ao moribundo—
—selo de carta para o outro mundo...

Beijos que se dão logo a quem os pede
são selos de edital, numa parede...

Os beijos das pessoas já casadas
são estampilhas, já usadas...

Selo por onde se abre um telegrama—
—primeiro beijo da mulher que ama...

Rosto que uma vez só foi beijado...
era uma folha de papel selado...

Beijos—selos de amor, ás colecções...
Boca—estação postal dos corações...

Agora debate-se em Paris a abolição do beijo ao mesmo tempo que um jornal abre um inquerito em que pergunta se deve ou não beijar-se a mão ás senhoras, recebendo respostas interessantes como as que vamos transcrever:

Escreve um leitor: «Um beijo na mão da mulher é uma homenagem merecida por aquela que é a poesia da vida».

Afirma outro:

«O beija-mão; um gesto cavalheiresco, delicado e galantes».

Um terceiro sustenta: «Deveríamos beijar a mão não só ás mulheres casadas, mas ás solteiras, ás empregadas dos estabelecimentos, ás operárias, a todas, enfim, para exprimir assim a gratidão do homem á mulher pelo bem que ella faz só com o facto de existir na terra».

Ha opiniões contrárias. Assim, diz uma: «Por que é que o homem se ha de sujeitar a este acto de humidade perante a mulher que vale muito menos do que elle?»

Eis aqui o parecer de um higienista:

«Não, ha coisa mais anti-higienica do que um beijo na mão, sobretudo quando ella está enluvada».

Outro protesta nos seguintes termos:

«É já tempo de as mulheres acabarem com esse ar de soberanas do mundo e de terem o privilegio da cortezia e do respeito; é necessário que ellas se convençam de que são seres humanos como nós».

Mas a resposta mais justa é esta:

«Não trato de saber se se deve beijar ou não a mão ás senhoras. Eu, por mim, beijo as mãos que gosto de beijar e não beijo aquellas em que não tenho prazer algum em pôr os labios».

Isto de beijos é um caso bastante serio que nem toda a gente se deve manifestar mas como se trata de beijar as mãos ás senhoras também se pode dar uma opinião.

A meu vêr só se devem beijar as mãos ás senhoras idosas, modelos de virtudes e casadas que se imponham pela

sua respeitabilidade, ficando assim demonstrado não um acto de humidade, mas a admiração que nos deve merecer a Mulher que sabendo ser Mãe, prepare os homens do futuro.

O que deve ser perigoso para as senhoras, principalmente aquellas que usam joias nos dedos, é deixarem-se beijar por pessoas que lh'es não merecem confiança porque, com a crise de dinheiro que se atravessa, há menino capaz de engulir as joias e por vingança, a'nda por cima morder.

Cautela!...

RECLAMO FUNERARIO

AS agencias funerarias que não teem muita razão para se queixarem por que, dia a dia os tuberculosos aumentam por falta de alimento e mudam de «residencia» com a maior das facilidades, desataram agora a fazer uma serie de reclamos que é mesmo um portento.

Há dias o *Seculo* e o *Noticias* traziam esta lindeza:

CARLOS RODRIGUES DA COSTA
FALECEU

Sua familia cumpre o doloroso dever de participar o seu inesperado falecimento, cujo seguiu ontem em vagão armado para o cemiterio do Repouso, no Porto.

Aproveita o ensejo para testemunhar publicamente o seu verdadeiro reconhecimento á AGENCIA FUNERARIA «SRAF», a conceituada AGENCIA DAS PEDRAS NEGRAS, pela forma como se incumbiu do funeral, não só pela decencia que ao mesmo imprimiu, como pelo seu moderadissimo preço, e muito em especial pelas atenções cativantes e inexcusáveis, dispensadas pelo seu proprietario-gerente, sr. Octavio Lopes, bem como pelo seu pessoal subordinado.

Uma grande tarja negra fechava o precioso reclame que nem ao diabo lembraria.

Nem ao diabo lembraria é força de expressão porque há tempos uma outra Agencia mandou publicar a letras bem gordas o seguinte anuncio:

Para que padecer tanto na vida e para qué mais contrariedades...

* * *

Para que teima V. Ex.^a em viver se pode obter um lindo funeral por 300 escudos na Agencia...

É o maximo.

Se a «Sraf» visse este reclamo antes, certamente teria aproveitado para a sua preciosa Agencia.

Al Lopes que foste Lopes

Al Lopes que já não és

Al Lopes que estás virado

Da cabeça para os pés.

A FECHAR

Á volta da caça:

— Mataste alguma coisa, Raul?

— Matei um pato.

— Bravo!?

— Não! Bravo ficou o dono!

A C. P. E A SEMANA DA UVA

E STAMOS na *Semana da Uva* que, a par de todas as outras *Semanas* tem também o seu lado simpático.

Visa não só o fim de tornar popular o consumo dos lindos cachos, que o nosso país produz em quantidade e sobretudo em qualidade, mas também



O sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações sr. Duarte Pacheco inaugurando a exposição da «Semana da Uva», na e tação do Rocio. — Da esquerda para a direita: Eng.º Teixeira de Queiroz, Mario Costa, Ferreira de Mesquita, Pinto Osorio, Brigadeiro Raul Esteves e Fausto de Figueiredo, Carlos d'Ornellas, representando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Eng.º Duarte Pacheco, ministro das O. P., coronel Carvalho Teixeira, etc.

o de tornar conhecida a sua riqueza alimentar e ainda o seu valor como agente medicinal para muitas doenças.

A C. P. no sentido de vulgarizar sistemas próprios e taras adequadas a tal, abriu no dia 28 de Setembro passado uma exposição de modelos seus, cheios de frutos apresentados por varios expositores.

E' uma iniciativa digna de louvores e que pelos ensinamentos que pôde dar aos exportadores, se deveria repetir nos grandes centros do país.

Ao acto assistiram os srs. engenheiro Duarte Pacheco, ministro das Obras Publicas; dr. Penha Garcia, sub-secretario do Estado da Agricultura, dr. Francisco Antonio Correia, director geral dos Negocios Comerciais e Consulares do Ministerio dos Negocios Estrangeiros; Engenheiro Teixeira de Queiroz; Brigadeiro Raul Esteves; Coronel Carvalho Teixeira; Engenheiro Ferreira de Mesquita; Capitão Engenheiro Mario Costa; Engenheiro Vasconcelos Porto; Engenheiro Pinto Osorio; Fausto de Figueiredo; Dr. Jorge Nunes; Dr. Branco Cabral, expositores, imprensa, etc..

O juri, constituído pelos srs. Antonio Maria de Oliveira Belo, pela Comissão de Propaganda da Uva; Manuel Saraiva Vieira, do Ministerio da Agricultura; Antonio Monteiro, chefe dos serviços de Agricultura da C. P., observou minuciosamente as uvas expostas nas proprias taras que as transportaram, tendo merecido citação especial as uvas apresenta-

das pelos expositores; José Domingos Barreiros — uva diagalves; Estação Viti-vinicola do Centro-Litoral (Dois Portos); José P. Sabino (Envendos) — uma formosa; Estação Viti-vinicola do Douro — uva formosa e ferral; Adelino Pereira de Mesquita (Douro) — uva Cornichon noir; Miguel de Sousa Guedes & Irmão (Douro) — uva formosa e mourisco; Jorge Viterbo Ferreira (Douro) — uva formosa e ferral; Antonio Maria Pereira (Douro) — uva formosa e mourisco; Manuel de Castro (Douro) — uva mourisco, moscatel de Hamburgo e ferral; Antonio P. Guedes de Paiva, do Sindicato Agrícola de Barqueiros (Douro) — uva diagalves, moscatel de Hamburgo e ferral; José Maria da Fonseca, Suc. — uva moscatel; e Antonio Salvador Gonçalves — uva diagalves e Rosaki.

Pelo acondicionamento foram louvados pelo juri os produtos de José Maria da Fonseca, Suc., pela sua apresentação em sacos de papel transparente, caixas de cartão e madeira, cestinhas de castanho e barricas de 5 quilos.

Quanto ao material de embalagem entendeu o juri ser a serradura de cortiça, apresentado pela Estação Viti-vinicola do Centro-Litoral e por José Maria da Fonseca, Suc., a mais conveniente, seguindo-se-lhe a de lã e tiras de papel.

A C. P. que forneceu as taras editou interessantes folhetos de propaganda, que distribui gratuitamente, fazendo abatimentos nas tarifas para os transportes de fruta nos modelos expostos.

Iniciativas desta natureza são do maximo inter-



O juri classificando a «Uva»

resse para o País e dignificam altamente as entidades que as promoverem.

Oxalá que aos nossos exportadores, tanto para o mercado interno como para o externo, aproveite a lição, colocando as nossas frutas no plano que lhes compete pela sua excelencia, isto é, o primeiro lugar entre as frutas de todas as regiões do mundo.

FIGURAS DO DIA

ALMIRANTE GAGO COUTINHO

A bordo do *Sierra Nevada*, chegou ante-hontem á noite a Lisboa, de regresso da sua viagem ao Brazil, o ilustre Almirante Gago Coutinho.

Está ainda no coração de todos os portugueses e do Mundo inteiro o feito glorioso que Gago Coutinho e Sacadura Cabral fizeram, que despertou em 1922 em toda a Nação um profundo sentimento de amor á nossa terra.

O caminho do Brazil pelo ar, foi uma tentativa descoberta e feita por dois portugueses de merecimento, e esse feito glorioso é quanto basta para que não esqueçamos essa figura de Sacadura Cabral que a morte arrebatou, sem dó nem consciência, e a figura do Almirante Gago Coutinho, professor da aviação mundial que Bemvindo seja para continuar na obra patriótica do ressurgimento da nossa aviação.



CORONEL CARVALHO TEIXEIRA

Ante-hontem o senhor ministro da Agricultura sr. Sebastião Ramires convidou o nosso presado amigo, coronel Carvalho Teixeira para assumir o

cargo recentemente creado de commissario do desemprego.

Para esse espinhoso cargo vai o ilustre official, que foi o segundo ministro do Comercio, dentro da Ditadura, e aceitando-o temos a certeza que cumprirá como é costume, com os seus deveres pois nos varios logares que dentro desta situação tem occupado bem se desempenhou, tais como o de commissario do Governo na



Feira de Amostras que se realisou no Estoril, presidente da comissão de superintendencia da Bolsa de Mercadorias, de que foi principal organisador. Hoje, é membro da comissão administrativa da Camara Municipal de Lisboa, etc.

Ao nosso presado amigo, endereçamos as nossas felicitações.

Linhas Portuguezas

Norte de Portugal Vai brevemente ser inaugurada a via dupla entre as estações da Senhora da Hora e Pôrto-Boavista, melhoramento importantissimo e que ira descongestionar o trafego, que teve um consideravel aumento depois da ligação com a linha da Povoá a Guimarães.

Prepara-se para o dia da inauguração uma homenagem ao sr. Eduardo Placido, presidente do Conselho de Administração da Companhia e tambem ao engenheiro sr. Vasconcelos Porto, Director da Exploração da mesma Companhia. Estas homenagens, ás quais-gostosamente nos associamos são um justo louvor á obra destes dois senhores, credores da admiração de todo o paiz, em especial das gentes da região do norte que é servida pelas linhas da companhia que dirigem.

Imprensa

IMPRENSA

PORTUGAL E A IMPRENSA ESTRANGEIRA

A importante folha inglesa «The Financial News», publicou no dia 19 de Setembro passado um numero especial dedicado ao nosso país, inserindo artigos do maximo interesse, focando a vida portuguesa em varios aspectos, entre os quais o financeiro e o intelectual, fazendo propaganda das belezas do nosso solo e publicando algumas fotografias de lugares pitorescos.

«DIARIO DO ALENTEJO»

Recebemos a visita deste interessante diário da tarde que se diz porta-voz regionalista.

Não sabiamos da sua existencia e folgamos em recebe-lo, porque é de facto um diário interessante, bem apresentado e redigido com critério.

Beja é a cidade onde se publica o «Diario do Alentejo».

«QUADRANTE»

Dirigido por Jorge Ramos, aparece brevemente um jornal de cultura moderna com o titulo «Quadrante» que se occupará dos problemas do mundo contemporaneo—economia politica, sociologia, arte, fazendo o comentário e a critica das atitudes e do pensamento da nossa época. A redacção está já instalada na rua do Almada 560—Porto.

Postes em cimento armado para rédes electricas, semaphoros e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

R. Pascoal de Melo, 87 Telef. N. 4667 LISBOA
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

FOMENTO FERROVIÁRIO E FOMENTO AGRÍCOLA

Por acharmos de grande interesse os estudos sobre caminhos de ferro coloniais, transcrevemos do Notícias de Lourenço Marques, n.º 1824, o artigo que a seguir publicamos e com o qual estamos de acordo, pois o critério que hoje deve seguir-se para a construção de novas linhas não deve ser o de procurar ligações, mas sim o de se construírem caminhos de ferro que atravessem regiões com possibilidades de tráfego mais ou menos intenso.

Ouve-se afirmar, a cada passo, como coisa estudada e indiscutível, que a salvação económica da Colónia depende sómente e grandemente de linhas férreas que a atravessem em tôdas as direcções possíveis e imagináveis. Só assim — dizem — pode melhorar o valor de exportação, tão insignificante que o «deficit» da balança comercial quasi que o atinge. Rasgue-se êsse interior por meio de comboios — propalam de cathedra — e ver-se-á riqueza aos montões posta sobre o cais de embarque.

O distrito de Lourenço Marques contém 867 quilómetros de ferrovia e exportou, abstraindo do importante trânsito internacional da linha para o Transvaal, uns 90 quilómetros, £ 296.370, ou sejam £ 341 por quilómetro.

O distrito de Quelimane contém 145 quilómetros e exportou £ 561.216, ou sejam £ 3.870 por quilómetro.

O distrito de Moçambique contém 250 quilómetros e exportou £ 484.626, ou sejam £ 1.938 por quilómetro.

Os territórios de Manica e Sofala contém 603 quilómetros e exportaram £ 455.544, ou sejam £ 755 por quilómetro.

O índice de carga por quilómetro não quer dizer carga que passou efectivamente pelo caminho de ferro, visto que a maior parte da carga exportada, como succede em Quelimane, não é transportada pelos caminhos de ferro por distar dêste ou dispôr do porto próximo. Se fixarmos em 10 por cento a exportação de Quelimane que se utilizou do caminho de ferro não é estar longe da verdade, pois o seu forte respeita ao porto do Chinde, ao porto de Macuse e a palmeiras que rodeiam o porto

de Quelimane, onde para transporte se utilizam as vias fluviais.

Se a importância da nossa linha férrea fôr tomada pelo valor exportável dos distritos, vê-se que o de Quelimane é o que está pior servido, e é por isso que merece maior extensão dêste meio de transporte.

Se tomarmos ainda em linha de conta a área do distrito para o comprimento das suas linhas férreas e para o valor produtivo do seu solo, vê-se que tendo Lourenço Marques, um quilómetro para 91 quilómetros quadrados. Quelimane um quilómetro para 689 quilómetros quadrados e Moçambique um quilómetro para 336 quilómetros quadrados, é ainda Quelimane que, por êste lado, tem jus a mais caminho de ferro, porque é menos dotado de meios de transporte e contém a maior quantidade do melhor terreno da Colónia, ou seja grande parte do solo rico do delta do Zambeze.

Mas outro ponto há ainda de ordem económica a favor de mais linha férrea no distrito de Quelimane, de preferência a outro qualquer distrito da Colónia (admitindo-se que seja Pebane a saída de Tete, do contrário êste distrito tem preferência igual): é que tôda a carga destinada a exportação devia fazer-se por porto para navios de alto calado; tendo Lourenço Marques e Moçambique a saída de suas linhas férreas por tais portos, não o tem Quelimane por se servir do pequeno e inacessível porto dos Bons Sinais, quando dispõe de Pebane, porto que, pela sua superioridade, é melhor que o da Beira e rivaliza com o desta cidade; ora se fôsse aproveitado por linha férrea, esta faria uma exportação mais económica, obrigaria mais carga a servir-se do seu transporte e iria beneficiar uma das regiões mais ricas da Colónia em solo bom e população numerosa, a Maganja da Costa.

Pondo-se, pois, de banda o critério de que a carga surge com o caminho de ferro, bem como a amostra aqui do contrário, de quanto mais linha férrea houver menos carga existe por quilómetro, parece não haver, por enquanto, mais necessidade de linhas férreas, sem que primeiro se desenvolva o fomento das regiões que marginam os 1.381 quilómetros existentes, a não ser a de Quelimane para o aproveitamento de Pebane, e a de Tete se vier a ter saída que não seja Pebane. Se êstes forem aproveitados de modo a que se abranjam, por quilómetro, 5 quilómetros quadrados para cada margem; que nada ou pouco é, teremos à cultura 1.381.000 hectares que, na produção mínima de £ 5 de valores agrícolas por base, dão, para exportar, £ 6.905.000, o que hoje se representa por cerca de uma sexta parte apenas!

Exceptuando-se as necessidades ferroviárias de Quelimane e Tete não há necessidade de mais linhas férreas antes de fazer aumentar a produção dos solos que marginam as existentes.

GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

A Comissão Administrativa da Grande Exposição Industrial Portuguesa, atendendo a que, em consequencia do tempo que ultimamente fez, os trabalhos dos "stands" sofreram algum atrazo nos seus acabamentos, resolveu, na sua sessão de 27 de Agosto ultimo adiar a sua inauguração para a próxima segunda-feira, dia 3 de Outubro, ás 15 horas, dia em que, impreterivelmente, será inaugurada com os produtos que então ali se encontrarem, pelo que, mais uma vez, pede aos expositores que ainda os não enviaram que o façam imediatamente, a fim de poderem tomar parte na Exposição.

EXTENSÃO FERROVIARIA DO BRASIL

POR ESTADOS

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1931

ESTADOS	Categorias das empresas			
	1. ^a km.	2. ^a km.	3. ^a km.	Todas km.
Territorio do Acre	—	—	—	—
Amazonas	—	—	5,087	5,087
Pará	—	—	374,300	374,300
Maranhão	—	—	450,652	450,652
Piauhý	—	—	164,094	164,094
Ceará	—	1 176,817	—	1.176,817
Rio Grande do Norte	138,281	—	312,564	450,845
Parahyba	343,986	74,337	—	418,323
Pernambuco	867,067	—	151,300	1.018,367
Alagôas	347,513	—	—	347,513
Sergipe	297,796	—	—	297,796
Bahia	1.628,019	—	476,613	2 104,632
Espirito Santo	402,728	206,400	165,055	774,183
Rio de Janeiro	2.258,064	274,765	190,629	2.723,458
Districto Federal	156,877	—	3,813	160,690
Minas Geraes	4 015,180	3 609,082	300,694	7 924,956
São Paulo	5.975,491	305,632	871,521	7.152,644
Paraná	1.181,306	—	228,759	1 410,065
Santa Catharina	835,249	—	333,358	1.168,607
Rio Grande do Sul	2.709,094	—	429,001	3 138,095
Goyaz	—	—	331,969	331 969
Matto Grosso	809,812	—	361,398	1.171,210
Total	21.966,463	5.647,033	5 150,807	32 764,303

Os nossos mortos

GENERAL ROBERTO BATISTA

Em Vizeu faleceu no dia 16 do mez findo o sr. general Roberto da Cunha Batista, uma figura de bastante prestigio no nosso Exercito, sendo um dos mais novos generais portugueses.

Era natural de Lisboa e completára, em Julho ultimo, 58 anos, datando o seu assentamento de praça de 1890. Proveniente da arma de Artilharia, nela obteve, com regularidade, os successivos postos, desde que, em 1893, foi promovido a oficial. No posto de tenente tirou o curso do Estado Maior, em 1899, e, no ano seguinte, foi, em comissão, para Moçambique, onde se manteve durante a guerra anglo-boer, em serviço na fronteira do Transvaal. De regresso á metropole, desempenhou varias comissões e, já capitão em 1909, foi ajudante de campo do então ministro da Guerra, general Sebastião Telles. Também foi deputado do partido regenerador liberal.

Com o advento da Republica passou a trabalhar ao lado do, então, major Pereira Bastos, que sobraçando a pasta da Guerra, em 1913, o convidou para seu chefe de gabinete, cargo que exerceu, até 1914. Nesse ano, já no posto de major, foi nomeado adido militar á legação de Portugal em Madrid. Não se conservou muito tempo nesse posto, porque a Guerra, exigiu a presença de todos os militares que em situações de favor se encontravam fora do país.

Assim, em 1915, foi nomeado chefe do Estado Maior da 1.ª Divisão do Exercito. Já lente da Escola Militar, foi, a seguir, nomeado chefe do Estado Maior da Divisão de Instrução, em Tancos.

O ministro da Guerra, Norton de Matos escolheu-o para chefe do Estado Maior do Corpo Expedicionario Português, a França. Serviu nesse cargo, no posto de coronel, acompanhando o ministro Norton de Matos a Londres, em 1917.

Ao regressar de França, em principios de 1919, foi logo escolhido para chefe do Estado Maior das Forças em Operações contra monarquicos. A sua competencia, largamente comprovada no exercicio de igual cargo, no C. E. P., indicavam-no para tais funções. O coronel Roberto Batista, assumiu mais tarde o comando da 3.ª Divisão do Exercito, que tinha a sua sede no Porto, a cidade que fôra a capital da pretensa Junta Governativa do Reino.

Desempenhou, depois, num momento, também, difficil, em 1921, as funções de chefe do Estado Maior da Guarda Nacional Republicana.

Em 31 de Agosto de 1922, o Parlamento aprovou uma lei que promovia a general, por distincção, o coronel Roberto Batista, juntamente com os então coroneis Pereira Bastos e Alves Pedrosa. Foi-lhe confiado, nessa altura, o comando da 1.ª Divisão do Exercito, cargo que exerceu até que, em 1924, se deu a revolta dos officiaes aviadores.

Desde que foi promovido a general, fazia parte do juri de exames para o generalato, de que era actualmente presidente. Fez parte de diversas comissões de revisão de promoções, de reformas e de limites de idade.

Em 1925, foi nomeado quartel mestre general do Exercito, exercendo também as funções de chefe do

Estado Maior do Exercito durante algum tempo. Em Outubro de 1928, foi-lhe confiado o lugar de comandante da Escola Militar, cargo que exercia á data da sua morte.

Era também o presidente de honra da Comissão dos Padrões da Grande Guerra e nessa qualidade assistiu á inauguração do padrão português em Bethune, cerimonia a que presidiu o marechal Joffre. Era também vogal da Junta Suprema da Liga dos Combatentes da Grande Guerra. Pertencia ao Conselho da Ordem da Torre e Espada.

Possuía, entre outras, as seguintes condecorações: grande officialato da Ordem da Torre e Espada e de Avis; medalha de ouro de bons serviços; comendador da Ordem de Cristo; Cruz de Mérito Militar de Espanha; comendas da Legião de Honra e da Ordem de S. Miguel e S. Jorge, de Inglaterra.

Ultimamente, abandonara a actividade politica, embora acompanhasse, de perto, as manifestações da opinião republicana, assim como a actividade do Grupo de Estudos Democraticos.

O extinto era pai do nosso amigo tenente de cavalaria sr. João da Cunha Batista a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a expressão das suas condolencias, assim como a toda a familia.

VASCO ALHANDRA

Ao fecharmos a nossa revista chega-nos a noticia do falecimento de Vasco de Almeida Alhandra, que durante dois anos foi empregado na administração d'esta revista, atingindo, após uns mezes de trabalho o lugar de administrador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Vasco Alhandra foi dos homens que bem conheceram as agruras da vida e a sua vida difficil obrigou-o a ir até á Africa, onde uma doença terrivel lhe amarfanhou o coração.

Regressou á sua terra e, como era de esperar, forçou-se por um modesto emprego que lhe desse o pão para si e para os seus. Foi parar a uma terreola e ali se instalou, com as suas habilitações de guarda-livros, num estabelecimento onde não comprehendiam o que eram contas e onde não reconheciam os seus meritos de bom trabalhador.

Um dia encontramo-lo numa estrada, onde n'um pequeno passeio para a estação de caminho de ferro, ele pensava novamente na maneira de arranjar emprego, porque o patrão havia dispensado os seus serviços. Conheçemo-lo nesse momento e logo se lhe arranhou um modesto lugar que não era compativel com as suas habilitações, mas que serviria para o amparar até arranjar melhor lugar.

Efectivamente arranhou, mesmo nesta casa logar superior ao que tinha, mas a remuneração era insignificante para pagar o seu trabalho o que resultou que Vasco Alhandra procurasse outros serviços para se poder manter.

Neste entretanto casou e a vida mais difficultosa se tornou ao ponto do seu medico o proibir de trabalhar.

Vasco Alhandra reconheceu então que estava bem doente. Recolheu á cama e a vida assim como a barca, naufragou para sempre.

O seu funeral que constituiu uma sentida manifestação de pesar realizou-se ante-ontem pelas 15 horas, nêle se incorporando o pessoal da *Gazeta*.

A' TABELA

CORONEL

XV—O PALACE-HOSPEDARIA

FERNANDO BORGES

A OS caminhos de ferro interessa excepcionalmente o problema dos hotéis. Em Portugal, nesta hora presente do renascer das suas actividades, quando o turista nos anda a descobrir, o *Hotel* é o elemento principal das atracções do forasteiro.

Podem os caminhos de ferro ser esplendidos, cómodos, rápidos; podem as estradas ser maravilhosas; podem as excursões ser a voga da actualidade... não havendo á noitinha um *bom hotel*, adeus boas impressões do turista, adeus esforços de propaganda, que jamais esquece ao viajante a comida mal feita, ou o companheiro de cama inoportuno e... coceguento!

Ora Portugal para a vastidão do seu ambito turistico não tem ainda o numero de hotéis que lhe devia competir. Pode mesmo dizer-se que em Portugal ha doze ou quinze *bons* hotéis; todos m is embora regulares para as necessidades do país, são insuficientes em serviço, em comodidade, em asseio, em hygiene para o viajante estrangeiro.

Quando se pensa na organização dum passeio atravez Portugal a complicação reside nos *hotéis*. A provincia está deserta de boas edificações, de hotéis com casa de banho (não se fala em *chauffage* porque em Portugal convencionou-se que isso pertence á natureza), e a maior parte das capitais dos distritos não tem um *hotel* condigno.

Nas estancias termas e praias ainda o nacional recorre aos hotéis do fim do seculo passado, em casas frias e inestéticas, de chão meio apodrecido, mobiliario antiquissimo e desconjuntado, reposteiros e lampadas electricas (os que tem este luxo) em tulipas de vidro. A comida ás vezes é boa — isto é, saborosa — mas a cosinha ignorada ou antes invizível aos olhos do curioso!!

O acaso fez com que topassemos com um dos membros da comissão de classificação dos hotéis, o qual chegara do desempenho da sua missão nalguns hotéis do norte de Portugal!

O que, á margem do relatório apresentado ao Ministerio do Interior, nos contou, é edificante; de 20 e tal hotéis só meia duzia merecem o nome de *hotéis*.

A resistencia á *casa do banho* é formidável; chegam a alegar que durante 20 anos nunca ninguém *pediu um banho!* e para quê, se o *balneario* é a 20 metros do *Hotel*? As cosinhas de alguns hotéis, cujo nome tem reputação, mereceram o chamamento á responsabilidade dos sub-delegados de saúde locais. Em resumo; a supressão do nome de *Hotel*, e a consagração como Hospedarias dessas casas onde a saúde dos viajantes corre perigo foi a proposta feita ao governo; que assim se faça para o bom nome do país — mesmo o rigor na classifica-

A este nosso presádo amigo e distinto official superior do nosso exercito acaba de ser prestada uma significativa homenagem na sua terra natal, que é Angra do Heroismo.

De um telegrama recentemente recebido daquela formosa ilha e publicado no nosso brilhante colega «Comercio do Porto», transcrevemos com a devida venia o seguinte:

«Angra do Heroismo, 19 — Hoje realizou-se uma imponentissima manifestação em homenagem ao sr. coronel Fernando Borges, tendo-se organizado um cortejo em que se incorporaram quatro filarmônicas e milhares de pessoas de toda a ilha.

Na casa em que nasceu o ilustre militar foi descerrada uma lapide, e bem assim outra dando o seu nome a uma das principais praças da cidade. Pronunciaram discursos, enaltecendo as virtudes do homenageado, os srs. dr. Alfredo Monjardino, dr. Constantino Rocha Alves e Antonio Ramos. O nome do sr. coronel Fernando Borges foi muito vitoriado.

Em nome dêle falou, agradecendo, seu irmão o governador civil, sr. capitão Domingos Augusto Borges.»

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que conta no distinto official um bom amigo, dirige-lhe o seu cartão de felicitações.



ção só prestigia a nação; nenhum compadrio, nenhuma protecção nem empenhos devem ser ouvidos neste caso.

Hotéis são a nossa casa... A casa onde recebemos gente de fóra... É lá que eles dormem, comem e procuram encontrar a civilização a que estão acostumados. O país pode ser um modelo de asseio; leve-se o *turista* para o melhor hotel da terra e dê-se a cama de ferro minada de percevejos, e ele irá dizer que *isto é uma pilolheira*...

Hotéis sim... *Hotéis-hospedarias* acabemos com eles.

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

HA QUARENTA ANOS

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

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de Setembro.

Durante a quinzena hoje finda recu-tesceram os boatos de crise ministerial, parecendo, ao que se diz, inevitável a saída do sr. ministro da marinha, cuja posição seria insustentável perante os ataques que quotidianamente lhe está dirigindo a imprensa.

Discute-se a hypothese d'uma recomposição, que se julga ser pouco provável a Corôa conceda ao chefe do governo, mesmo depois de realizadas as eleições geraes, o que, se succeder, fará com que o governo se apresente incompleto ás camaras.

Dada a importancia das questões economicas e financeiras pendentes não pôde deixar de offerecer cuidado esta situação irregular, que não é a mais propria para robustecer o nosso credito lá fóra e para inspirar confiança nos compromissos e responsabilidades do governo.

Melhorou sensivelmente o cambio do Brazil, parecendo a muita gente inexplicável a rapidez da alta produzida e que não parece devida a causas normaes. No entanto, o facto começa a reflectir-se nas nossas praças, onde vae abundando o papel cambial sobre Londres.

As noticias chegadas hontem do Rio de Janeiro dão como tendo attingido certo incremento n'aiguns estados o movimento a favor da restauração monarchica, de modo que não pôdem cessar as inquietações e receios ácerca da situação politica do Brazil, que, d'um momento para outro, pôde ser fortemente abalada.

As annunciadas medidas destinadas ao fomento agrícola, a

que já nos referimos na anterior revista, e que representam um importante serviço prestado ao paiz pelo sr. ministro das obras publicas, não foram ainda, como se dizia, á assignatura real.

Como antecipação, porém, d'essas medidas, já foi decretada a livre importação dos trigos estrangeiros, desde 1 de outubro proximo até 31 de agosto de 1893. Esta medida, destinada a assegurar as subsistencias publicas, perante um deficit da produção de trigos nacionaes, que se calcula em 500 milhões de hectolitros, foi bem recebida.

A situação dos nossos mercados commerciaes continuá a ser da mais completa apathia, muito pelo mal que já existia e vem de longe, muitissimo pelas restricções da policia sanitaria que vieram affectar o nosso trafego commercial. O dinheiro não se mostrou difficil, tanto mais quanto a procura não foi intensa.

Continuam a ter procura os titulos da nossa dívida interna, mantendo-se em geral, sem modificações sensiveis, as estações anteriores. A dívida externa (3 p. c.) tambem tem tido procura, devendo-se notar-se que aqui as suas cotações não acompanharam a ligeira alta que tiveram em Londres.

A alta nas acções dos bancos accentuou-se embora sem grande movimento. As obrigações prediaes e das aguas conservaram os seus preços, não tendo tambem soffrido alteração, para melhor, na sua inexplicável baixa, as obrigações Loanda-Ambaca.

Nos ultimos dias appareceu bastante papel cambial, tanto d'exportação como do Brazil, visto que com a alta do cambio do Rio sobre Londres todos se apressaram a vender, mas os compradores pearam-se na espectativa, o que por forma evidente indica que todos os pagamentos no estrangeiro se fazem com grande antecipação.

Annuncia-se que os comités dos portadores francezes de

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS
A CIDADE DE «PAULONA»

(Continuação)

Os soldados enfatiados com tal barafunda juntavam-se com os da Companhia Automobilista, tambem ali destacada na mesma ocasião, e, durante a noite, praticavam as suas proezas, resultando disso uma forte desordem entre os *chauffeurs* e o povo de uma aldeia proxima, havendo mortos e feridos, sómente da parte do povo que foi agredido com arma branca.

UM EPISÓDIO INÉDITO

SÃO tantos os episódios e as scenas emocionantes originadas pela guerra de 914, que jamais poderão ser descritas em toda a sua esmagadora realidade.

Vou contar um episódio inédito, simples, mas interessante — que para nós portuguezes tem o particular interesse do principal protagonista ser um portuguez.

Atim de evitar molindres, são mudados os verdadeiros nomes por outros. A reportagem, porém, na sua essencia e nas suas linhas gerais, está absolutamente certa e a autenticidade dos factos é garantida.

Numa aldeia modesta que pouco mais tem que uns vinte casinhotos pobres e uma pequena ermida, Hipólito Silveira natural da freguezia de M. ali viveu com sua familia, pobre

mas nobre de sentimentos, durante os seus primeiros 15 anos, até que deixou o seu torrão, bastante novo ainda, em busca da fortuna em países longiquos. Viajou muito, correu meio mundo, trabalhou com ardo animado dum extraordinario desejo de fazer fortuna, de voltar rico á sua terra.

O seu feito aventureiro e temperamento energico, levaram-no a experimentar os riscos da guerra a bordo dum grande couraçado inglez. O serviço era arriscado, mas bem pago, e tinha como grande vantagem para o seu modesto emprego, ser dotado de excelentes qualidades de character e de trabalho, resultando de tudo isso a simpatia geral de todos os seus superiores.

Os 20 anos passaram e o rapagão sentindo-se doente, foi aconselhado pelo medico de bordo a abandonar a vida do mar de que ele já se havia farto e que tanto perigo já o havia feito passar.

Terminou a guerra e o nosso Hipólito Silveira deixou de facto a vida do mar, com a saude ainda mais abalada, e partiu para a Australia com

títulos portuguezes vão igualmente emitir certificados pelos dois terços não pagos dos *coupons* da nossa dívida. Segundo declarações officiaes o governo portuguez declinará toda e qualquer responsabilidade em semelhante emissão.

Bolsa de Paris em 27 de setembro de 1892.

As Rendas man'eem-se firmes, mas em consequencia da estação, as férias prolongam-se e o descanso continúa; se assim não fosse, a julgar pela excellente disposição do mercado, é fóra de duvida que o curso se elevaria muito mais.

Emfim, como o sábio que disse: «E' preciso contentarmos com o que temos», achamos tambem que esta situação é ainda bastante satisfatoria, tanto mais que com o outomno e os seus terribes nevoeiros, todos os retardatarios reentrarão depresso em Paris e a alta dos negocios far-se-ha naturalmente.

Hoje em vista da grande firmeza das Rendas, é justo reconhecer tambem que os Fundos Estrangeiros se teem mantido com energia e que desde algum tempo os valores parecem dever consolidar-se, em vista do favor que o publico lhes tem dispensado, por isso que, tendo-os lançado á margem durante tanto tempo, começa agora a compral-os com a convicção de que os seus maus dias passaram e que muitos d'entre elles são chamados a retomar, senão o logar que occupavam antes da baixa, ao menos uma situação mais prospera e mais em relação com o interesse que podem dar aos seus portadores.

Foi assim que vimos subir o turco a 22,25, o Egyptio a 500, o Italiano a 93,50, e o Portuguez a 24,75; os Fundos Russos tiveram tambem uma grande alta, pois hoje cotamos o Russo novo a 81 e o consolidado a 97,80.

O exterior, que chegou a elevar-se a 65,15, perdeu um pouco da sua firmeza, ficando agora em cerca de 64,50.

Pelo que respeita aos valores de Credito, achamol-os absolutamente no mesmo estado, attendendo a que ha mais

d'um mez os seus cursos puramente nominaes não são cotados senão por simples formalidade.

O Foncier conserva-se a 1.127 e 1.128, o Banco de França inscreve-se a 4.090, sem negocios, sem lucros e com perto de 3 mil milhões de metal em caixa, o que não denota de certo grande actividade entre os negociantes.

O Banco de Paris, que parecia dever subir consideravelmente em virtude da alta do Exterior, baixou como este, voltando de 672 a 660, e retomando depois 637.

O Lyonnais (ex-coupon de 16 fr.) inscreve-se a 782. Notamos um ligeiro movimento de alta sobre as acções do antigo *Comptoir*, a 260.

O Suez, cujos productos deixam cada dia mais a desejar, descêu a 1.711. As acções das nossas Grandes Companhias, cujos lucros augmentam diariamente, continuam a prosperar; o Norte vale hoje 1.955, o Lyão 1.565, o Orleans 1.632 e o Meio-Dia 1547.

Os Caminhos hespanhois estão sem movimento; os portuguezes ficam sem alteração a 80.

Os ascensores da estação Central

O movimento d'estes ascensores durante o primeiro anno do seu serviço, isto é, desde 5 de setembro do anno passado até 4 de igual mez d'este anno, foi de 305,320 pessoas.

Renderam, portanto, 3,053\$200 réis.

Não viaje sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda
em todas as livrarias do País.

uns centos de libras que lhe não faziam vergar a carteira, afóra outros centos deixados num conhecido banco de Londres.

Na Australia, Hipolito Silveira depois de passar alguns tormentos, apesar de ter as algebeiras recheadas de algumas moedas de ouro, conheceu uma senhora ingleza Mrs. J. W. Smith.

Quem era essa senhora?

A viuva dum official que fizera parte do exercito que a Inglaterra mandara para as regiões semi-barbaras da Mesopotamia.

Um dia depois de uma importante refrega em que o numero de mortos suplantou o dos feridos, appareceu numa lista de officiaes dadas como mortos ou como desaparecidos em combate, o nome do capitão Smith. Desolada a pobre senhora veio mais tarde a casar em segundas nupcias, com o nosso conterraneo Hipolito Silveira, que fez uma longa viagem depois do enlace matrimonial, indo fixar residencia no Funchal com sua esposa. Alugou uma interessante e linda casita num dos suburbios mais pitorescos da bela cidade, vi-

vendo os dois esposos uma vida sosegada e tranquila.

A esposa, que pertence a uma distinta familia, gosava de extraordinarias sympathias entre as pessoas das suas relações, por ser muito cuidada e prezada e de uma honestidade infinita, mandara vir da Inglaterra um piano de categoria, que amenizava os serões em que tomava parte um numero limitado de pessoas, das mais intimas da casa.

Entre essas pessoas contavam-se, por vezes, estrangeiros, talvez, quem sabe, se conhecidos amigos e antigos, ainda do tempo do primeiro marido de Mrs. Smith.

Viviam os esposos na paz do *Senhor*, e os genios eram de molde a darem-se com um futuro de amizade sincera e verdadeira.

Há cinco ou seis anos, um acontecimento extraordinario, verdadeiramente imprevisito, veio interromper e perturbar a paz e a felicidade dos dois esposos.

A primeira vista não é facil adivinhar o que poderia acontecer nem prever o resultado do successo — o aparecimento do capitão Smith — o

primeiro marido da esposa do Hipolito Silveira, o official que officialmente, fora dado como morto na Mesopotamia, mas que ressuscitou nas circumstancias que vou contar.

Como é sabido, a guerra naquelas regiões nunca acabou.

Tem sempre continuado e continua com intermitencias, com mais ou menos actividade, tanto por parte das forças inglezas como por parte desses povos selvagens, das mais variadas raças, que habitando o Norte da Asia e da Africa, andam em constantes guerrilhas, tal qual como acontece com outros povos que selvagens se conservam, e revoltados occupam extensões de centenas de quilometros, não sendo facil subjugalos sem o emprego de grandes forças e material, que os nómadas tambem possuem com abundancia e do melhor.

Em certa operação de forças britannicas houve um avanço por terra selvagem, occupando os inglezes uma enorme extensão de terreno, dentro do qual havia um campo para con-

(Continua)

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4
Armazéns 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

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 construida e em exploração:
Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros
1.347. Distancia do Lobito á região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regular-
mente as carreiras
para: Madeira, S. Vi-
cente, Pernambuco,
Rio de Janeiro, San-
to, Montevideo e
Buenos Aires — Os
vapores tem magni-
ficas acomodações
para passageiros —



Nos preços das pas-
sagens inclue-se vi-
nhlo de pasto, comi-
da á portuguesa, ca-
ma, roupa, propinas a
creados e outras des-
pezas — Para carga e
passagens trata-se
com

Agentes em Lisboa JAMES RAWES & C.^oRUA DO CORPO SANTO, 47, 1.^o

NO PORTO

TAIT & C.^oRUA 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

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Re-
vista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o
reportorio mais util e numero dos Importadores e Exportadores
espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

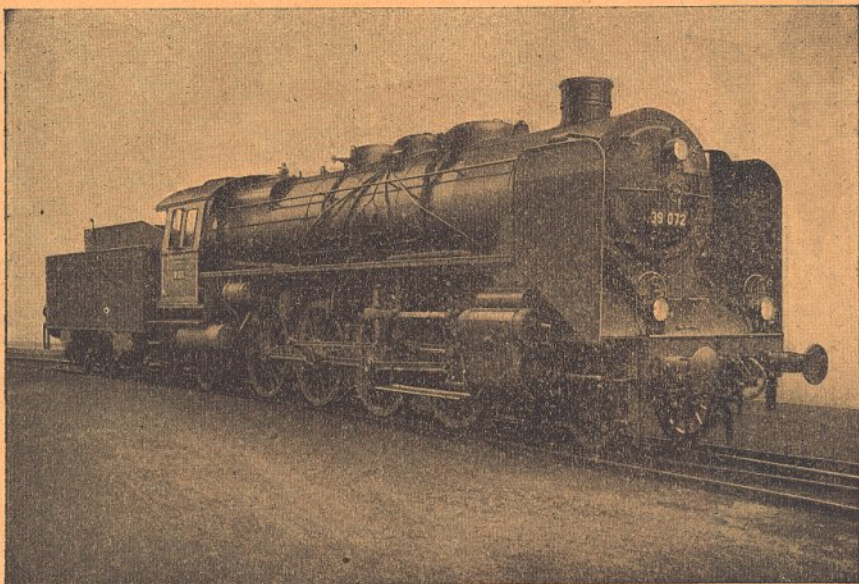
TINTURARIA Cambournac

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
inglezes, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho 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 pro-
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



LOCOMOTIVAS

ATÉ AS MAIORES POTENCIAS PARA TODAS AS LARGURAS DE VIA
E PARA TODOS OS FINS

LOCOMOTIVAS A VAPOR, TAMBEM MOVIDAS POR TURBINAS, LOCOMOTIVAS
SEM FOGO PARA O SERVIÇO DE MANOBRAS EM FABRICAS E EMPREZAS
QUE DEVEM EVITAR O PERIGO DE INCENDIOS OU INCOMODOS PELO FUMO

LOCOMOTIVAS MOVIDAS POR MOTORES «DIESEL» DE CONSTRUÇÃO ESPECIAL
PARA OS DIVERSOS FINS A QUE SE PODEM DESTINAR

LOCOMOTIVAS ELECTRICAS PARA CORRENTE ALTERNA MONOFASICA DE 50
PERIODOS POR SEGUNDO PARA TODAS AS ESPECIES DE SERVIÇOS FERREOS,
ESPECIALMENTE PARA MINAS E SERVIÇO DE DESATERROS, PARA LIGAÇÃO
A TODAS AS REDES DE CORRENTE ALTERNA



ROGA-SE O FAVOR DE DIRIGIR AS CONSULTAS A'

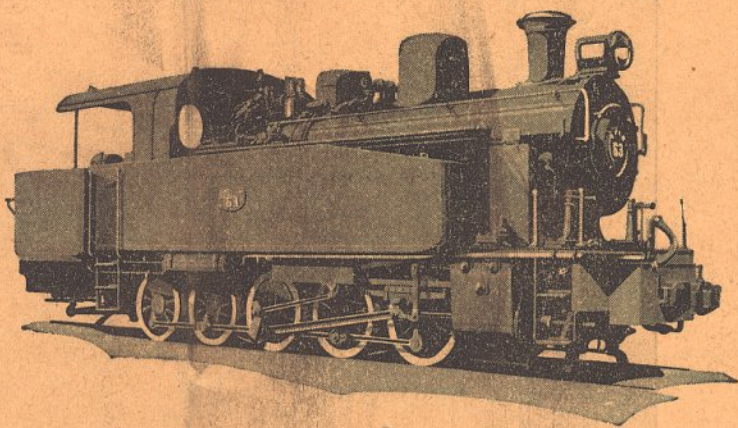
Agencia KRUPP

CUDELL & WELTZIEN, LIMITADA

LISBOA — Rua de S. Paulo, 117-121

Telefone 2 3938

Telegramas KRUPPAGENT



Há já mais de meio século

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.

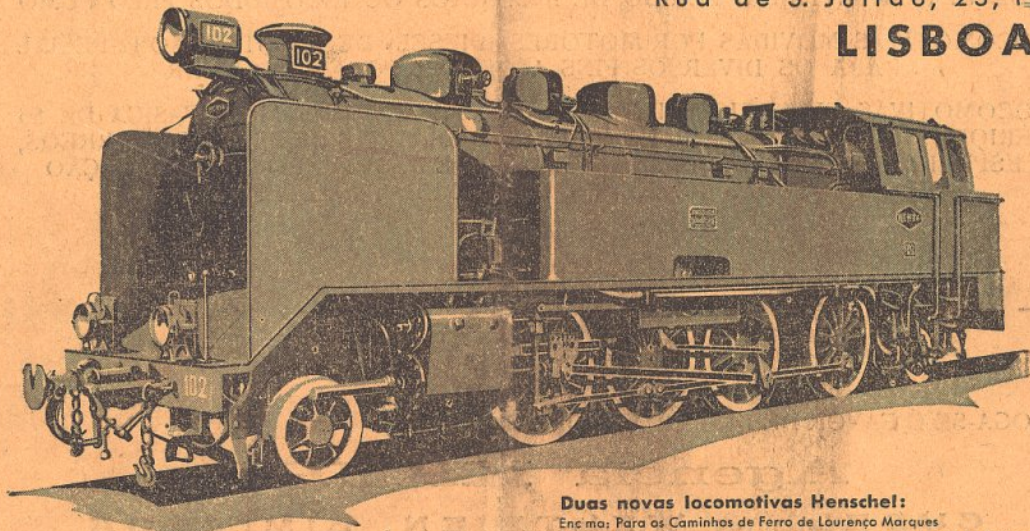
REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1^o

LISBOA



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA

Duas novas locomotivas Henschel:

Encima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal