

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; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908;
MEDALHAS DE BRONZE: Autuerpia, 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: Mosteiro da Batalha.
— De nova jornada, por CARLOS D'ORNELLAS.
Medidas tendentes a resolver o problema da concorrencia de transportes, pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Gazeta dos Caminhos de Ferro. —
O Caminho de Ferro Decauville, tradução de ATAC. — A' tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber. — Figuras do dia, por AUGUSTO D'ESAGUY. — Colonias, pelo Major NASCIMENTO MOURA. — Contos Amargos da Guerra. — Linhas estrangeiras. — Parte oficial. — Congresso internacional dos caminhos de ferro. — Imprensa. — Um justo louvor. Rua L. Mendonça e Costa. — Publicações recebidas. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas portuguesas. — Viagens e transportes. — Montepio Ferroviário. — Ecos & Comentários, por SABEL

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

DR. AUGUSTO DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

DE NOVA JORNADA

A TRAVESSANDO esses montes, planicies de vastadas pelas ultimas tempestades, azinhas e valados e pisando essas terras inundadas pelas grossas chuvas do rigoroso inverno, lá vem chegando o Velho Natal, depois de uma jornada tormentosa e coberto com o seu grosseiro e velhorro capuz arremendado, apoiando aquela mão direita enfraquecida pelo gelo no cajado secular, tronco de um manhoso pinheiro, trazendo ás costas e na ponta de um pau, preso, o conhecido saco das surpresas que nos aguardam para o proximo ano.

E o Velho Natal com os olhos amortecidos e com aquelas enormes barbas brancas que, açoitadas pela agua e pelo vento a tudo resistem, entra pela casa e vai direitinho á lareira colocando na quente chaminé o saco de onde tira uns bonequinhos e umas caixinhas, que são para nós os segredos da ilusão, distribuindo-os pelos sapatinhos das crianças que ingenuamente ali os colocam.

Todos dormem o sono dos justos. Quantos regelados e cheios de cansaço da vida dormem tranquilos depois de atravessarem bosques e desertos, em busca de algumas moedas de cobre para a sua consoada. Quantos dormem vendo nessa noite uma sombra branca que representa a esperança de melhores dias e quantos gostariam de passar essa noite com a apoteose de uma tigela de caldo para aquecer aquele estomago sequioso de alimento.

Pesado fardo que é a vida essa vida que caminha sempre atravez do maior vendavel e que, sem eira nem beira, sem pão nem abrigo tem que lutar, tem que vencer.

E as crianças ingenuas e risonhas olham o Velho Natal que anceava terminar a triste viagem anual cheia de tropeços e de agruras e vêem-no curvado ainda mais que o ano passado com uma voz brazonada soluçando e relembrando os velhos tempos, os dias felizes em que as crianças o esperavam e irrequietos o cercavam, pedindo bonequinhos e caixinhas de bombons que não eram segredos de ilusão.

Hoje...

Hoje o Velho Natal aparece pobre, andrajosamente vestido e depois de trilhar o mesmo caminho de outrora vai dar outra volta e ver, se fazendo nova jornada nos traz dias mais felizes e mais alegres, nova cara, novas musicas, novas canções para podermos dar as mãos e bater as palmas de contentamento, ao ver harmonizada a familia portuguesa para a nova consoada ser o que era d'antes, e então podermos sentar á nossa mesa o Velho Natal, agasalhando-o com os pobres e fracos agasalhos dos nossos filhos.

CARLOS D'ORNELLAS

Medidas tendentes a resolver o problema da concorrência de transportes

O RELATORIO SALTER

Pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

U M amigo meu, residente em Londres e sob a direcção técnica do qual, tive a ocasião de exercer a minha profissão de engenheiro em África, durante cerca de dois anos; fez-me o favor de me procurar no *Ministry Of Transport*, o relatório oficial da Conferência, que houve este verão em Londres, entre os representantes dos caminhos de ferro e os das empresas de serviços por estrada, a convite do Governo Britânico.

Visto a importância do assunto, que hoje em dia é estudado em todos os países que procuram uma solução equitativa ao grande problema de coordenação, procurarei, dentro dos meus limitados recursos, verter para português os pontos principais do relatório inglês, conhecido em Inglaterra, pelo nome do presidente da referida Conferência.

Parece-me que a tradução deste relatório nas colunas da *Gazeta* não será fóra de propósito, tanto mais que a sua direcção tem querido imprimi-lhe um cunho characteristicamente prático e moderno e assim poderei corresponder a este desejo, com a colaboração que lhe vou prestando.

O problema, a estudar é de tal magnitude, que nos primeiros meses de 1933, deverá reunir em Roma uma Conferência Internacional de Coordenação de Transportes Mecânicos.

Pretendeu o Governo Inglês, com a reunião efectuada entre os representantes das companhias dos c. de f. e os dos transportes por estrada, que a mesma se pronunciasse, sobre as seguintes questões:

a) — estabelecimento de uma base justa de concorrência e da divisão das funções próprias ao c. de f. e de transporte de mercadorias por estrada, com o fim de informar devidamente o Ministro de Transportes, para este por sua vez poder convidar as entidades interessadas a darem os seus pareceres;

b) — considerar os factos que se relacionam com a incidência dos encargos ou despesas das estradas em relação às contribuições das diferentes classes dos veículos mecânicos;

c) — considerar a natureza e extensão do regulamento, que em vista dos modernos desenvolvimentos económicos, deverá ser aplicado ao transporte de mercadorias por estrada e por c. de f. e de acordo com as conclusões emitidas, fazer as recomendações complementares, de modo a auxiliar as duas partes da indústria no desempenho das suas funções, em condições equitativas, que garantam justamente os interesses do comércio e da indústria.

Para se avaliar da imparcialidade com que a Conferência foi conduzida, damos em seguida a lista das individualidades, que tomaram parte na reunião:

Presidente da Conferência
SIR ARTHUR SALTER

Representantes dos Caminhos de Ferro:

SIR HERBERT - WALKER, Presidente do Comité dos Administradores Gerais da Associação das Companhias dos C. de F., Director da «Great Southern».

SIR JOSIAH STAMP, Presidente da «London Midland & Scottish».

SIR RALPH WEDGWOOD, Director G. da «London & North Eastern».

SIR JAMES MILNE, Director Geral da «Great Western».

Representantes das Empresas de Transportes em Estrada:

MR. GOSSELIN, antigo Presidente da Associação dos Proprietários de Transportes Comerciais.

MR. TURNER, Vice-Presidente da Inspecção Nacional de Transportes.

MR. GAUNT, Director da casa Lyons & Co.

MR. GRAHAM GUEST, Presidente da Associação Escocesa de Automóveis Comerciais.

Secretários Adjuntos

MR. COLE DEACON, Secretário da Associação das Companhias.

MR. BRISTOW, Secretário Geral da Associação dos Veículos Comerciais.

INTRODUÇÃO. — O relatório é dirigido ao Ministro de Transportes e os relatores afirmam que, tendo reunião há menos de dois anos a Comissão Real sobre Transportes, tratando do problema total de Coordenação e do Desenvolvimento de Transportes, que a sua missão é muito mais modesta e que não são uma comissão encarregada da obrigação de examinar, sob todos os aspectos, o problema de transporte por caminho de ferro e por estrada, depois de terem ouvido todos os interesses concorrentes, mas sim uma conferência constituída por pessoas representando ou ligadas à administração prática de transportes por caminho de ferro e por estrada, com exceção do presidente que é independente. O problema que estudam, não é de transportes em geral, mas o do transporte de mercadorias.

O objectivo principal desta conferência é a fixação de uma «base justa de concorrência», de modo a assegurar uma melhor «divisão de funções» entre

o transporte de mercadorias por caminho de ferro e em estrada. Por fim, temos que apresentar as recomendações combinadas por aqueles que representam dois interesses, como a nossa contribuição à política orientadora que o Governo e o Parlamento determinarem, depois de ouvidos os interesses que não estão representados na nossa conferência.

Tendo sido presentes os *interesses ausentes* desta reunião, tentámos elaborar um projecto que lhes não fosse prejudicial.

Antes de proceder ao exame das questões que devemos analisar, será bom descrever resumidamente os factos principais que constituem as linhas gerais, dentro das quais o problema a estudar se nos apresenta.

O advento do motor, como um factor económico e social de importância, é um fenómeno deste século e da geração presente. Antes da sua vinda, a rede de estradas do país era livre a todos que dela se serviam, à custa da comunidade, fosse a piões, ciclistas ou condutores de carros de cavalos, a não ser algumas excepções pouco importantes, como barreiras, etc. O custo de construção e de conservação igualmente (importando no comêço do século em cerca de 12 milhões de libras por ano), recaía sobre os proventos públicos.

Do outro lado, os meios alternativos de transporte em Inglaterra, os caminhos de ferro e os canais, contribuíam para os impostos e não gosavam subsídio das receitas públicas, sendo o custo total de construção e de conservação desembolsado por eles próprios e sendo remunerados pelos preços cobrados pelo transporte.

Não havia, portanto, antes da chegada do automóvel, o problema de concorrência injusta, porque os caminhos de ferro e os canais tinham uma *vantagem natural* sobre qualquer outra espécie de transporte para a classe de tráfego para que eram próprios e que o uso livre das estradas pelo tráfego hipomóvel não podia enfraquecer substancialmente.

Numa geração a posição mudou por completo. As estradas são usadas agora de um modo preponderante pelos automóveis, sendo totalmente secundários todos os outros usos das estradas.

Há na Grã-Bretanha, actualmente, quase um milhão de carros particulares, 627:000 motocicletas, 364:000 camiões de mercadorias e 87:000 taxis, omnibus e carros públicos; e o motor de combustão pode ser considerado, como tendo colocado ao serviço de cada indivíduo, um «cavalo mecânico», para a sua condução e das suas mercadorias. Isto é um desenvolvimento que foi excedido nos Estados Unidos e por captação nos domínios britânicos e em alguns dos países mais pequenos da Europa, mas que não é atingido por nenhum outro país grande a não ser em França, e em nenhum país do mundo é o número de carros tão grande em relação à superfície. Estes veículos novos transformaram a vida económica e social do país. Dão facilidades de transporte como nunca ao comércio e à indústria; fizeram surgir novas comunidades junto às estradas, da mesma maneira que o caminho de ferro o século passado ao longo da sua via; aumentaram extraordinariamente as oportunidades do indivíduo de conhecer o seu país e criaram o hábito de viagens, em carros particulares, em moto e em carros de passageiros.

Mas, enquanto que as novas facilidades resultaram em transporte e viagens adicionais, também desviaram muito tráfego existente dos caminhos de ferro. Em alguns casos, isto deu-se, porque a estrada é realmente mais conveniente, sendo preferida por isto ou porque é, na verdade, mais barata, quando se toma em conta todas as considerações de custo.

Mas, também é evidente que algum deste desvio pode ser economicamente impróprio e socialmente indesejável, enquanto o novo meio comercial de transporte em estradas não pague a sua parte justa do custo das mesmas, correspondente aos encargos que incidem nos caminhos de ferro com respeito à via ou esteja livre injustamente dos regulamentos restrictivos, semelhantes aos impostos exigidos aos caminhos de ferro. Uma base justa de concorrência é portanto necessária, não só por causa dos interesses legítimos dos caminhos de ferro em particular, mas igualmente por causa do comércio e indústria, de modo a permitir a divisão própria de funções, que é também no interesse público.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FALTA DE ESPAÇO – NÚMERO ESPECIAL

Em virtude da falta de espaço somos forçados a retirar deste número alguns artigos dos nossos colaboradores os quais publicaremos no número especial que publicamos no dia 1 de Janeiro do próximo ano.

O CAMINHO DE FERRO DECAUVILLE

TRADUÇÃO DE ATAC

(Conclusão do numero anterior)

Os nossos espiritos habituados a ciclopicas visões, cogitavam talvez um tunel furando a Terra de um lado a outro, e não previamos outros obstaculos a todos estes projectos, senão a miseravel questão de dinheiro.

Portanto, esta palavra de Tunnel engrandecia imenso, poderosa feérica, e eis, sobre o caminho de ferro Decauville, um primeiro tunel de 20 metros, vinte metros. Mas avisaram nos de que este não era nada, oh nada, sómente o seguinte... ah o seguinte! E' importante esse, passa ao pé da Torre e tem valor, porque tem 106 metros.

E' verdadeiramente um tunel, tunel brinquedo, tunel para rir, Deus meu! um tunel que parece um simples caramanchel! Sómente uma inovação que o tunel de Batignoles deveria imitar: em vez de se iluminarem os vehiculos é o tunel que é iluminado.

Quando se chega ás passagens de nível, avenida de Labourdonnais por exemplo, é a doce alegria; dir-se-ia que nos vamos exercitar no jogo do tennis ou do croquet, quando dois homens estendem uma simples corda para conter o povo e os carros de cada lado do pequeno comboio; dir-se-ia que são encarregados de guardar um bibelot fragil e impedir que, os cavalos desbocados ou os garotos, correndo como loucos venham esmagar o minusculo caminho de ferro. E seria verdadeiramente um grande prejuizo, porque é muito gentil!

Ele corre entre todos estes obstaculos, rebocando as suas viaturas como uma procissão brincalhona de coelhinhos azuis ou côn de rosa. Caminhando alegremente por entre arvores, as quais o olham sem grande indignação, estas metem-lhe medo, um medo atroz, vós o sabeis, um destes medos à Toppfer, pois os ramos se assemelham a braços torcidos de seres disformes e inquietantes; oh! o pequeno Decauville tem um verdadeiro terrôr, terrôr que exprime em todas as lingua conhecidas.

Eis o que se lê em todas as paredes de tijolo atras das quais se abriga a Agricultura (o que pensará a Agricultura se ela perceber por cima do seu baluarte estes tão terríveis avisos?):

ATENÇÃO

Cuidado com as arvores
Não deitar de fóra as pernas e a cabeça.



Atravessando o arvoredo do Quai d'Orsay

Esta maneira de tratar como inimigos, monstruosos, capazes de quebrar pernas e cabeças, as boas arvores cheias de ninhos de passaros, deve admirar a Agricultura que levantaria os braços aos céus, se ela os tivesse.

Sem duvida, o pequeno Decauville, por ser quasi inteiramente construido em ferro e aço, é que tem medo e horror à madeira, não lhe bastando proferir esta ameaça salutar para os viajantes, que serão lidas se tiverdes bons olhos e rápidos para tomar à passagem as letras estranhas, em idiomas universais como a Exposição:

WARNING

*Beware of the Threes
Do not put out legs or head.*

OJO!

*Cuidado con las arboles
No sacar ni pierna ni cabeza.*

INGRIJITI

*De arbore nupuniti
Axara nici picere nici capù.*

ATTENZIONE

*Guardasi dagli arborei
Non sporgere fuori ne le gambe
ne la testa.*

FIGYELMEZTETES

*Vigyazat a fakra
Ne tessék fejet vagy labat Kissani.*

e ainda outras em arabe, em hebreu, em chinez, em russo:

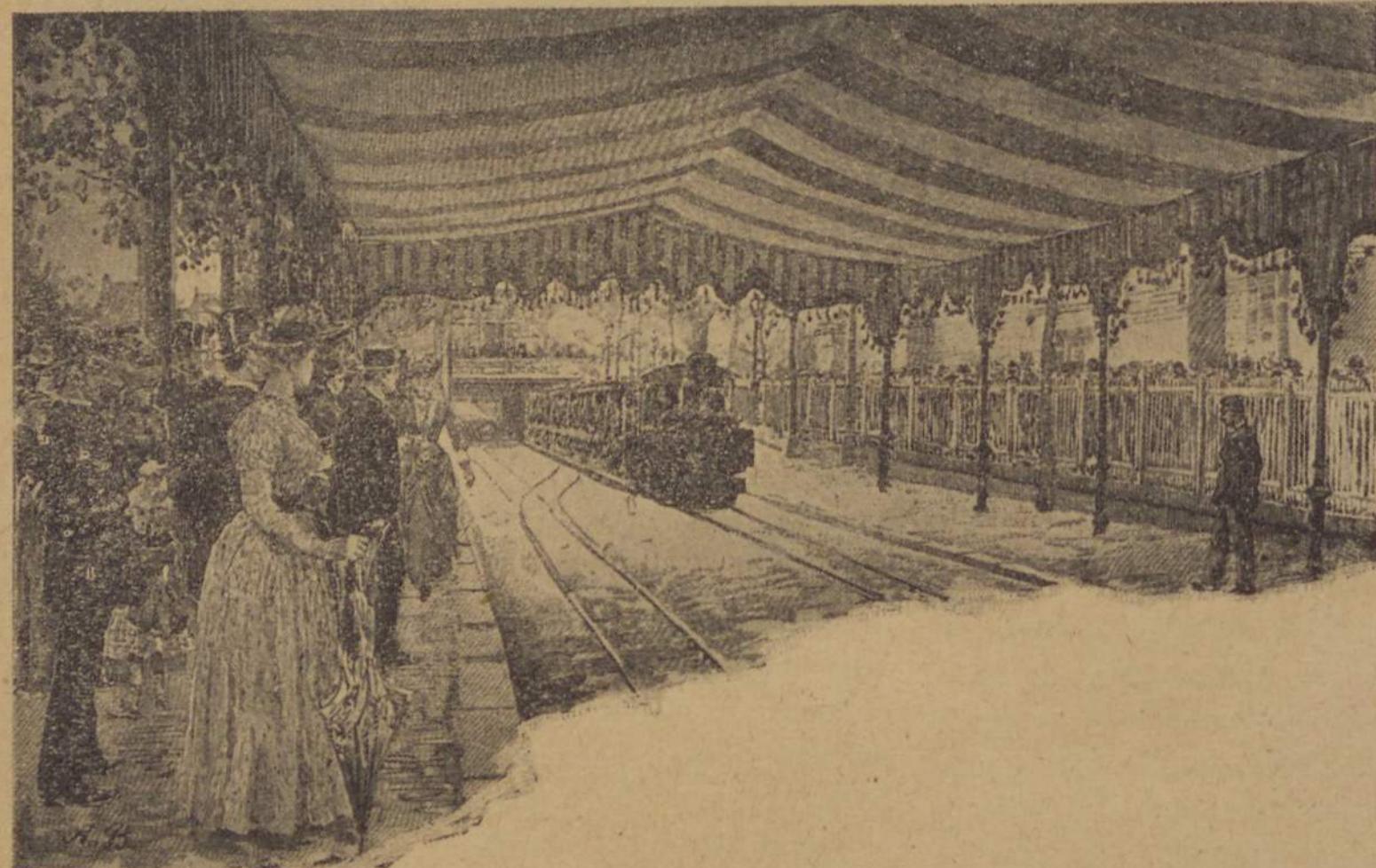
KO BHNMAH IPO.

E rola-se, tão docemente embalado como nos melhores vagões do P. L. M. ou da Companhia de Orléans; o pequeno comboio corre, abranda suavemente, pára e torna a partir, fazendo soar antes a sua campainha, que uma administração previdente impoz para não espantar os cavalos que, todos o sabem, tem horrôr ao apito.

As pequenas locomotivas, todas de quatro eixos e de oitenta cavalos, *se faz favor*, tomam um ar grave,

sabendo que estão carregados de almas. Elas são curiosas com os seus andamentos ligeiros e parecem querer imitar em todos os sentidos as suas grandes irmãs das Companhias, chegando a ter um pequeno ar desabrido, com o seu tubo aberto como um bacamarte.

Alto lá! Enquanto que, guiado por um garoto que o director do caminho de ferro pôz á minha disposição, eu caminhava a pé pela linha, a fim de tomar nota, de relance, das coisas de que eu devia falar, eu via passar estas valentes locomotivas, parecidas com garranos de boa raça, doces ao freio e prontos a recuar ao menor toque de espora, eu olhava-as e lia sobre os seus flancos de lata, os seus nomes gloriosos. São dez, e estas dez locomotivas Decauville contam-nos a historia inteira do trabalho desta casa que, empregando cem operarios em 1878, emprega hoje perto de um milhar. Ei-los:—



A gare do Trocadéro-Tour Eiffel

Turquestão, Kaironan, Afganistão, Massonah, Austrália, Porto-Rico, Dumbarton, Madagascar, Hanoï e Ville-de-Laon.

E, como no estreito corredor povoado de arvores, esmaltado de *Atenção!* eu me desviava às suas passagens, transportava-me pelo pensamento a todas as grandes estradas do mundo, onde este pequeno caminho de ferro traçou sulcos. Eu via o general Armentkoff servindo-se dele para estabelecer o seu caminho de ferro trans-caspio, avistava os povos de Buenos Ayres ou da ilha de Bourbon, os homens dos pampas como os das estepes, beneficiando desta invenção francesa, desta fabricação francesa. Eu via-o estabelecer estradas improvisadas sobre o flanco das montanhas, ao longo das ravinas, nos asperos desfiladeiros como nas plantações imensas onde se corta a cana de açúcar. Este pequeno caminho de ferro tomava agora proporções gigantescas. Não é ele que conduz os turistas junto das Pirâmides e que permite a ascensão fácil das mais altas montanhas?

E é este pensamento o lado maravilhoso deste emprehendimento: o poder-se transportar a dorso de animaes de carga, burros, cavalos, camélos ou elefantes todo o material de uma linha inteira; ligeiros trabalhos preliminares sobre o terreno onde devem assentar os carris já montados, formando uma especie de escadas, ligar estas escadas umas a outras, e fazer correr sobre elas um comboio ou ainda apanhar atraç de si a estrada que acabou de percorrer e colocá-la deante para poder ir mais longe.

Cada um dos nomes gravados sobre o flanco destas locomotivas, lembra-nos uma das conquistas das suas vias d'áço portateis.

Mas, outros dois nomes deveriam tambem trazer estas valentes maquinas, os nomes das duas fabricas que as constroem: Petit-Bourg e Diana Marina,

Esta ultima, uma irmã-sinha italiana da grande fabrica francesa, acabava de ser instalada quando sobreveio o terrivel tremor de terra que, em 1885 espantou Nicense e Monaqueiros mas sobretudo os povos do lado de lá dos Alpes. Estas oficinas foram subitamente transformadas num hospital que demonstrou à Itália a caridade francesa.

Em França, em Seine-et-Oise, Petit-Bourg, cujo nome evoca recordações de Luís XIV, de M.^{me} Montespan, de Luis XV e tambem do imperial carpinteiro de Saardam,

Pedro o grande, Petit-Bourg apareceu rapidamente uma das glórias da nossa industria francesa e é hoje um nome popular em todo o mundo.

Cem operarios em 1878, mil em 1889. Vós podereis vér à terça e á sexta feira, as oficinas onde esta valente e alegre cohorte dos mil acumula um trabalho gigantesco, graças ao emprego das maquinas de furar, rebitar, serrar, forjar, cravar e mesmo de pintar, todas extremamente engenhosas e que centuplicam o poder dos braços. As oficinas de Petit-Bourg podem sem cerimonia intitular-se «as mais vastas oficinas do mundo para os caminhos de ferro portateis». No principal *hall*, de dois hectares e meio, quinhentas maquinas se movem ao mesmo tempo; dir-se-há uma floresta de arvores de ferro agitadas pelo doce e feroz genio do trabalho. E é assim que de quinhentos mil frances por ano, em 1878, o montante dos negocios se elevou em 1889 a dez milhões.

Quando se visita esta fabrica notável sob todos os aspectos, encontramos o acolhimento mais afavel e mais

hospitaleiro que se possa imaginar. E' mesmo uma nota caracteristica da casa, esta maneira de agir tão largamente, por tal forma que envia a titulo de experien-
cia para a China, para o Mexico e para toda a parte, maquinas e material, que receberá com todos encargos de devolução por sua conta, se não corresponderem ao fim para que se destinavam.

Mas o que toca ainda mais nesta fabrica realmente modelo, é o lado verdadeiramente humanitario, social mesmo, se a palavra não fôr deturpada do seu belo significado, o lado fraternal da instituição. Todos os progressos do bem estar a todos acessivel, estão realizados na pequena aldeia que se aglomerou à roda de Petit Bourg. As casinhas de uma barateza inaudita, diminuindo o preço do aluguer proporcionalmente ao numero de creanças e aos anos de residencia; uma associação de socorros mutuos, de seguros contra as doenças e até uma sociedade filarmonica; mais ainda! ? um teatro muito bem idealizado, como se sabe foi criado pelo Sr. Paulo Decauville ajudado pelos seus irmãos mais novos Emilio e Pedro. Honra a estes industriais tão franceses de genio e de coração, aos quais o décano dos engenheiros europeus, o célebre sabio

suíso Rigganbach, escrevia com um entusiasmo que se não pode descrever, celebrando nêles a sciencia e a bondade.

Agora, se se admira grandemente a Torre Eiffel e a Galeria das maquinas, estas duas maravilhas do ferro, pode juntar-se-lhe o Caminho de Ferro Decauville que, mais modesto de aparencia, merece uma atenção não menor, com os seus dois carris colocados á flôr do solo, sobre os quais circulam as pequenas viaturas em tempo de paz e que, em tempo de guerra levarão depressa ao mais aceso da batalha os pesados canhões decisivos.

E agora, vai, meu pequeno caminho de ferro, puxa minha graciosa locomotiva; do alto dos seus trezentos metros a Torre Eiffel te olha e te diz: «Tu tambem trabalhas para honra da Patria francesa. Faz soar a tua campainha eu te ilumino com os meus raios azuis. Tu fôste em busca de todos os povos sobre os teus *rails* de via estreita; tu viste os afgans e os indios, os cafres e os gaúchos, e eu pela minha atracção t'os trago de novo; eles dão-te os seus vinte e cinco centimos para me vir ver. Vai, meu bravo brinquedo, toca a tua campainha».

A' TABELA

XX — INTERCAMBIO ARTISTICO

NUM jornal francês, a um cantinho, ao alto dum a página, acabamos de encontrar um conhecido e amigo: é o retrato do simpático engenheiro Branco Cabral acompanhando uma noticia sob o título *Portugal tem combóios mistérios*.

Diz essa local: «Os combóios surpresas que o *Intransigeant* lançou em moda em França foram imitados por alguns países. A Bélgica criou com sucesso os combóios-passeios. A Alemanha experimentou os «combóios para o desconhecido» mas o seu sucesso foi fraco devido à agitação actual. Foi em Portugal que a tentativa teve resultados mais concludentes.

«Recebemos ontem de manhã a visita do sr. António Branco Cabral, secretário geral da C. C. F. P.

«O sr. Branco Cabral expoz-nos o sucesso com que organizou, de Junho a Setembro d'este ano, vinte e cinco combóios mistérios, que partiram quer do Pôrto quer de Lisboa.

«Esses combóios — continua a noticia — conduziam vi jantes de sábado de manhã a domingo à noite e eram calcados nos processos de organização dos nossos, quer dizer, como nos combóios-surpresa do *Intransigeant*, os viajantes pagavam uma determinada quantia, que lhes garantia, alojamento,

refeições e passeio durante os 2 dias do fim da semana.

Os combóios mistérios portugueses fizeram um total de 17.000 quilómetros e passearam viajantes em todo o Portugal e até em Espanha.

Mr. António Branco Cabral anunciou-nos igualmente a chegada a Portugal êste verão, duma caravana de 200 turistas que devem passar em França uma duzia de dias.

O secretario geral dos C. F. P. espera, que pelo nosso lado, nós possamos organizar uma caravana de turistas franceses que passarão alguns dias em Portugal, o que não é impossível. A. de G.»

Esta transcrição total da noticia tem vários intuitos. Em primeiro lugar felicitar-nos por ver mais uma vez o nome de Portugal em jornais estrangeiros; em segundo por vermos que a C. P. não limita a sua propaganda e publicidade a Portugal mas já procura os jornais de Paris; em terceiro porque nos é grato saber que esteve na forja e ficou adiada para o verão, uma troca de turistas entre Lisboa e Paris, como já esteve para haver entre Lisboa e Madrid e que causas estranhas impediram... Mas estamos já a prever quanto vão ser dilatados os circuitos do combóio mistério do próximo ano...

Madrid, S. Tiago de Compostela, Sevilha, Paris... desta vez, sim, é que Portugal vai sendo conhecido dos Portugueses!

O QUE TODOS DEVEM SABER FIGURAS DO DIA

NOVAS ALTERAÇÕES Á TABELA DO IMPOSTO DO SELO

Foi o mês passado publicado no «Diário do Governo», o diploma que altera algumas disposições do decreto n.º 21.591 e aprova a nova tabela geral do imposto do sêlo:

«Em consequência do disposto no citado diploma, consideram-se devidamente selados, á data da sua publicação, os documentos que tiverem sido juntos aos processos forenses ou apresentados até 30 de Junho de 1932.

Os livros, actos e quaisquer documentos que estejam devidamente selados, de harmonia com as taxas em vigor na data em que foram feitos ou produzidos, não são obrigados a novo sêlo, salvo em relação ao sêlo do papel, nos casos previstos nos artigos 88.º e 89.º da tabela. A taxa aplicável aos termos e actos dos processos forenses é a que vigorava á data em que aqueles foram lavrados.

O desdobramento das importâncias respeitantes á mesma transacção ou prestação de serviço, com o fim de evitar o pagamento da taxa devida pelo artigo 141.º da tabela geral, que trata dos recibos, é punido nos termos do artigo 236.º do regulamento.

São revogadas todas as disposições de leis especiais que estabelecem isenção ou redução das taxas constantes da tabela e que nela não estejam expressamente previstas.

As quantias provenientes do imposto do sêlo devidas pelos actos notariais, cujos emolumentos são registados, e que aos notários devem ser entregues, como seus legais depositários, darão entrada nos cofres competentes juntamente com a importância do sêlo dos recibos dos mesmos emolumentos, no primeiro dia útil de cada semana e de cada mês seguinte áqueles em que os actos forem lavrados. Quanto á contribuição industrial respectiva, a sua importância será apurada no fim de cada mês e entrará nos cofres competentes no primeiro dia útil do mês seguinte. O pagamento, porém, do imposto do sêlo devido pelos trespasses ou novos arrendamentos, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 16.732, de 13 de Abril de 1929, efectuar-se-há sempre mediante guia passada pelo chefe de repartição de finanças competente e antes da celebração da respectiva escritura da qual deverá constar o número e importância da correspondente verba fiscal. A inobservância destes preceitos é punida nos termos aplicáveis nos artigos 236.º e 237.º do regulamento do imposto do sêlo em vigor, em processo instaurado e julgado segundo as disposições correlativas do decreto n.º 16.733, de 13 de Abril de 1929.

A falta de pagamento prévio do imposto devido pelos trespasses ou novos arrendamentos acima citados, além da respectiva multa, pela qual responde solidariamente o notário que lavrar o contracto, produz a nulidade do acto jurídico a que respeita, que deverá pedir-se em acção intentada pelo agente do Ministério Público da respectiva comarca ou vara.

300 VOLUNTÁRIOS PARA A ARMADA

Está aberto concurso no Ministério da Marinha para a admissão de 300 voluntários para o serviço da Armada.

Os documentos necessários e as condições a que devem satisfazer os mancebos que requeiram para ser admitidos ao concurso são as que constam nos termos da Portaria n.º 7469 de 22 de Novembro publicada no «Diário do Governo», 1.ª série n.º 274, de 22 do mesmo mês.

Os documentos apresentados pelos mancebos que desejem concorrer ao concurso devem dar entrada no Ministério da Marinha até ao dia 23 do corrente, tornando-se necessário que indiquem no requerimento as suas residências a fim de facilmente serem avisados.

AMNISTIA

O Governo acaba de decretar uma amnistia que abrange todos os indivíduos que haviam tomado parte em movimentos de rebelião, exceptuando os seguintes:

Adalberto Gastão de Sousa Dias, dr. Afonso Augusto da Costa, Alberto Alexandrino, Alfredo António Chaves, Álvaro Pope, Américo Adelino dos Santos Doutel, Américo Augusto Martins Sanches, António Augusto Dias Antunes, António Fernandes Varão, António Augusto Prestes Siqueiro, Armando de Azevedo, Armando Pereira de Castro Agatão Lança, Augusto Casimiro dos Santos, dr. Bernardino Lui Machado Guimarães, Carlos Vilhena, Carlos Vence-iau Frazão Sardinha, Eduardo Henrique Maia Rebelo, Ernesto Pope, Fernando Pais Teles de Utra Machado, Fernando Augusto Freiria, Filemon da Silveira Duarte de Almeida, Francisco Alexandre Lobo Pimentel, Francisco Filipe de Sousa, Francisco de Oliveira Pio, Gabriel dos Santos Pereira, Genipro da Cunha de Eça Costa Freitas e Almeida, Gonçalo Monteiro Filipe, Inácio Severino de Melo Bandeira, Jaime Alberto Castro de Moraes, Jaime Augusto Pinto Garcia, Jaime Pereira Rodrigues Bap-

TEIXEIRA DE PASCOAES

Junto às faldas do Marão, na vila de Amarante, terra natal do poeta, Teixeira de Pascoaes, o mágico criador e divulgador da paisagem amarantina, foi coroado pelo povo, erguido em triunfo pelos seus admiradores. A poesia de Pascoaes, simples e universal, toda ela silêncio e mistério interior, feita de esbatidos, de névoas e de brumas, levou seu tempo a ser compreendida. Pascoaes não é um poeta de ritmos fáceis, de entrada franca, à disposição de qualquer; a sua poesia é uma amalgama de mistério e sonho, de terra e amor; possui o seu drama, tragédia cuja intensidade só os iniciados conseguem medir e sondar na sua vastidão profunda.

Há poetas, artistas mediocres, cuja obra penetra facilmente na multidão e, entre ela, cria adeptos e defensores. São os poetas secundários, cuja alma criadora é amparada por um ligeiro e anémico fio de emoção.

A de Pascoaes, cósmica na sua vastidão, possuindo ela própria o mistério do cosmos, o drama criador da saudade, não é de leitura fácil, e a sua compreensão exige uma prévia preparação espiritual, uma iniciação, por vezes difícil de atingir.

Na poesia transcendente de Pascoaes há sofrimento, paira nela a preocupação da Morte, o mistério do além.

O clima da poesia de Pascoaes — o nosso maior poeta — é o de um artista, cuja obra, pairando acima de todas as paixões, atingiu a perfeição. Certas poesias de Pascoaes, de bíblico sabôr e ternura, parecem escritas em ascensão, espumam inspiração divina, são belas como as vagas procelosas; erguidas no estranho sabor das nocturnas tempestades.

A angústia, o desespere da sua inspiração, e o talhe modelar da forma, vestida por uma emoção assombrosa de orquestração, são as de um grande poeta, de um daqueles poetas raros que de longe aparecem na literatura de um povo, e imediatamente a dominam, e a tornam universal.

A poesia de Pascoaes, rica de sonhos, de uma paisagem interior, palpitante e tumultuosa, é irmã gémea da dos grandes poetas latinos — tem o clarão da eternidade.

AUGUSTO D'ESAGUY

tista, João Manuel de Carvalho, João Pereira de Carvalho, dr. João dos Santos Monteiro, João da Silva Quilhó, Joaquim Pinto de Lima, José Lopes Soares, José Maria Videira, José Sarmento de Beires, José Mendes dos Reis, Júlio Carlos Faria Lapa, Luís António da Silva Tavares de Carvalho, Manuel António Correia, dr. Manuel Ferreira Camões, dr. Manuel Gregório Pestana Júnior, Manuel Sílvio Pelico de Oliveira Neto, Manuel Vasques, Marcial Pimentel Ermitão, Nuno Cerqueira Machado Cruz e Sebastião José Costa.

O Governo fez também publicar um outro decreto, que prescreve sanções rigorosas para os delitos de natureza política e social.

COLONIAS

M A C A U

Pelo MAJOR NASCIMENTO MOURA

Recentemente têm aparecido publicados vários artigos do ilustre oficial do exército sr. Major Jacinto José do Nascimento Moura sobre assuntos coloniais que têm despertado bastante interesse entre as pessoas que muito se interessam pelas nossas colónias.

Um dos seus últimos artigos referia-se ás produções metropolitanas que justificariam a sua expansão no Extremo Oriente, segundo afirma o ilustre jornalista, a qual devia ter por fulcro a nossa colónia de Macau.

E diz o sr. Major Moura:

Apontei, também, ainda que ao de leve, o papel que Lisboa e Pôrto podiam ter na distribuição dos produtos asiáticos e, em especial, os provenientes de aquela nossa colónia. No entanto a nossa principal esperança de expansão, deve, sobretudo, fundar-se nas produções como os vinhos, as cortiças e conservas.

Não são meras fantasias de plomítilo, adrede arrumadas nis colunas de um jornal, à guisa de artigo de sensação, para a fácil conquista de lauréis.

As linhas que, então, tracei, pensei-as longamente antes de as confiar ao inerte papel. Estudando e idealizando, fixei no meu pensamento a imagem de uma colónia febril de actividades e de uma metrópole à altura da sua missão. Idealisei? Porque não ter ideais? O ideal é a característica essencial da vida.

Se êle é indispensável aos indivíduos, mais ainda o é aos povos.

Vejamos, no entanto, quais as objecções que se me podem opôr.

Importar produtos manufacturados do Extremo Oriente?

Preguntarão alguns defensores dos actuais princípios da autonomia económica. Sim, responderei eu. Para que os nossos produtos possam ser aceites e aproveitem do favor pautal a conceder pelos países-asiáticos, como o Japão, a China, o Sião, etc., é preciso garantir a êstes países um correspondente consumo do que êles produzem. Não bastam as bôas e antigas relações diplomáticas. O interesse económico tudo suplantou! A par

da celebração de um tratado ou de uma convenção, deve-se tornar efectiva, rial e prática a ligação mercantil, para que não seja inutil o trabalho das chancelarias.

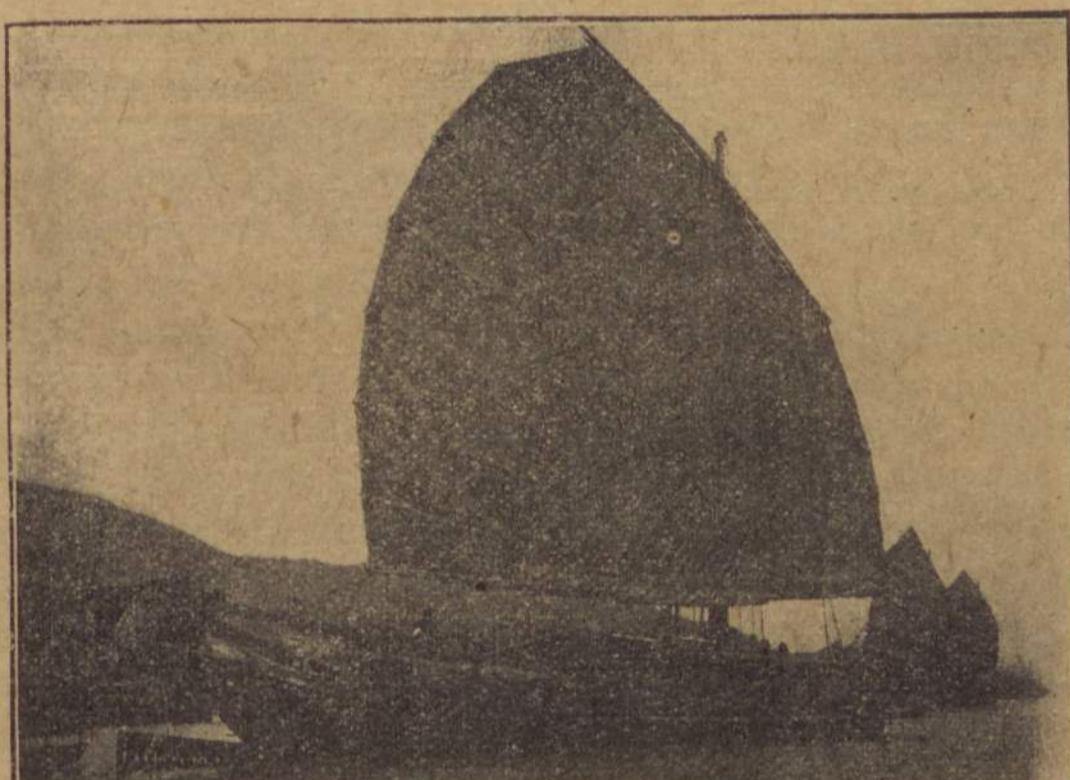
Receosos, certos industriais, perguntarão, se isto não será promover a competição com o trabalho nacional. Em parte assim é, com efeito; mas, embora me queira referir à importação de produtos que não possuimos, nem podemos, facilmente, possuir, e que, no entanto, vamos adquirir a países da Europa, quando os podíamos obter directamente, com as vantagens da reciprocidade de favores, eu julgo que a concorrência, até certo ponto, é benfeita, como corrétivo aos industriais que se deixam atraçar na senda vertiginosa com que, hoje, caminha o progresso fabril.

Quem pretender manter os tradicionais e antediluvianos processos de fabricar, está condenado, por seus próprios êrros ou por incapacidade, a ficar para trás.

É evidente que preferível será obter, apenas, as matérias primas que abundam no Oriente, em troca das nossas produções, vindo aquelas alimentar as actividades das nos

sas indústrias. Há, porém, artigos orientais, que seriam vendáveis e que aumentariam o nosso comércio, os quais não nos será possível produzir. É para êsses que eu entendo que Lisboa e Pôrto, com facilidades fiscais, poderiam ser centros de distribuição, quer para as nossas colónias, quer, mesmo, para alguns países que, aqui, poderiam, com vantagem, vi-los adquirir.

As crises de abundância das conservas, das cortiças e do vinho, deixariam de existir, porque o Extremo-Oriente, por si só, se encarregaria de comprar



LORCHA-EMBARCAÇÃO CHINESA
DE COMÉRCIO E PESCA



VISTA DE MACAU

os excessos das nossas produções. No Japão, quando há anos por lá passei, tive ocasião de vêr como era dada preferência à nossa cortiça para as sandalias, que a população nipónica geralmente usa. Vi a abundância de vinhos do Pôrto, «made in Japan», feitos de drogas e de vinhos tintos, de qualidades inferioríssimas, desacreditando, assim, a fama do autentico *Port-wine*. Segundo o nosso consul em Kobe, o Sr. F. Sousa, a falta de facilidades bancárias naquele país e no nosso, era a causa impeditiva, do desenvolvimento do comércio português, o qual, segundo me informou tal funcionário, tinha bastantes condições de vida.

Mas amarrados á rotineira fórmula de comerciar, esperando que nos venham comprar a cortiça na árvore e o vinho na adega, não se dá um passo no sentido que seria para desejar, isto é: levar até aquele canto do globo a nossa expansão comercial. Que haveria de desfavorável para as nossas indústrias se, em retribuição da exportação de aqueles artigos, nós ali adquirissemos as rês de pesca, as sedas, a pasta para o papel de arrôs, e tantas coisas interessantes e lindas, que em nada prejudicariam os nossos operários e industriais? Terão, acaso, êstes o segredo das tintas, possuirão aqueles a arte e paciência dos asiáticos, que se revelam, por exemplo, nos trabalhos da sêda e das porcelanas?

Virão, ainda, os financeiros objectar-me com a saída do ouro para o estrangeiro, ao que responderei, que êsse ouro seria compensado com o ouro da venda das nossas exportações. No entanto êste ouro iria animar as indústrias corticeira, vinicola, e de conservas, e a navegação nacional, que, pode-se dizer, há séculos perdeu o rumo de tais países, substituindo-se pela de outros povos, mais arrojados e mais empreendedores no trato mercantil, com a qual só alcançaram prosperidade económica e influência política. Que o digam a Inglaterra, a França e Holanda. Países há sem colónias na Asia, como a Noruega, a Espanha, etc., que subsidiam as suas marinhas mercantes para manterem o prestígio

das suas bandeiras naqueles países. Este factor político não é menos indispensável aos países coloniais, como o nosso! É possível que eu ande perdido nas vagas regiões do sonho, mas resta-me a consolação de que comigo, em comunhão espiritual, andou também Venceslau de Moraes e tantos portugueses, como o Dr. Rodrigo Rodrigues, Alvaro de Melo Machado, Velhinho Correia, cuja fé lusíada e inquebrantável amor do progresso da sua Pátria, zão conhecidos e indiscutíveis. É justo, também, salientar a acção diplomática do actu. I Ministro dos Estrangeiros, Dr. Cesar Mendes, do Dr. Costa Carneiro, e outros nossos diplomatas no Japão. O problema da nossa expansão económica no Extremo-Oriente foi por Venceslau de Moraes posto com clareza e elevação, há já umas dezenas de anos, em alguns dos seus primorosos escritos. No entanto êle ainda está por sêr compreendido e iniciado. Rodrigo Rodrigues, sob o pseudónimo de Tomé Pires, traçou com inteligência e elevação, em vários artigos na imprensa, o plano de regeneração e de dignificação da nossa Colónia de Macau. Velhinho Correia estudou, como técnico de invulgares conhecimentos e qualidades de inteligência, com saber e bom senso, o problema das nossas ligações com o Extremo-Oriente.

E' preciso confessar que nos atraçamos aos outros povos. E' tarde já para alcançarmos o lugar, que nos competia de direito. No entanto nem



ARMAS DA CID

tudo está perdido. Temos de traçar novos campos de acção; abrir as fronteiras ás actividades da nossa raça; de modificar o roncerismo da nossa máquina burocrática, quái sempre desactualizada e inibitória. Renovar ou morrer. Temos que confessar esta verdade desassombradamente e que a repetir a nós mesmos, para que nos fira o orgulho, nos estimule e incite o desejo de bem servir a Grei.

E' certo que a psicologia de um povo não se modifica facilmente. Habitando-o, porém, á voluptuosidade da oratória, do verbalismo, quantas veses estéril, diminui-se a sua capacidade de acção.

Em quanto ingleses iam invadindo a China com o Whisky e o Brandy, nós esqueciamos a formidável riqueza

que deixavamos passar para outras mãos. Desprezámos êsse campo de trabalho. Não fizemos nada para despertar o gôsto e hábitos chineses, de modo a preferirem-nos os nossos vinhos e conhaques. O tradicionalismo chinês se encarregaria de não deixar mudar o paladar com a frequência com que variam as modas entre os latinos. Em Macau tem-se observado que, por exemplo, o *Conhaque Macieira* agrada aos chineses. Suponho, porém, que ninguém ainda tentou colocar tal bebida na China.

Foi com justiça que o ilustre macaense Dr. Luiz Nolasco, há anos observou que os nossos exportadores não enviam amostras grátis; que não concedem créditos aos importadores; que não mandam caixeiros viajan-

tes a percorrer a China, oferecendo os vinhos portugueses para banquetes a comerciantes e personagens ilustres; que não usam rótulos pôlicromos, que atraiam as atenções dos naturais, escritos em várias linguas etc.. Desconhecem, na sua maioria, os hábitos chineses. Quantas veses se nota que não há absoluta seriedade dos seus empregados, não enviando as remessas conforme as amostras! Haverá, assim, facilidade em conquistar um tal mercado?

E' preciso, pois, que os industriais e comerciantes metropolitanos se adaptem aos modos de comerciar dos povos asiáticos. As nossas pautas alfandegárias, deverão, também, ser modificadas de molde a impulsivar a exportação, perdendo o gravoso carácter fiscal, e reduzindo as formalidades e despezas excessivas.

E' inacreditável e anómala a disposição pautal sobre a importação de produtos originários da nossa Colónia de Macau, os quais são considerados como estrangeiros desde que não sejam transportados em navio nacional, o que sucede, quái sempre. E, como se ainda não fôssem pesados os tributos, não bastam os documentos de embarque da capitania do pôrto, pois que lá não há alfândega. São precisos certificados consulares de Hong-Kong, visto ser ali que os produtos tomam os navios de longo curso, que chegam até nós.

Os produtos da nossa colónia, nas condições citadas, pagam de impostos o dôbro do que pagam os de origem chinesa. E' assim que se pretende a tão apregoada unidade económica e se estimula o comércio e indústria macaenses? Não é rara a pessoa vinda de Macau, que se lembre de trazer qualquer objecto macaense, que não o tenha que abandonar na alfândega, porque são excessivos os direitos de entrada, e as despezas da exploração do Pôrto de Lisboa etc.

Sarrault, no seu livro «La mise en valeur des colonies françaises», traçou com admirável brilhantismo o objectivo da política colonial francesa. isto é: da valorização das riquezas naturais e das riquezas



humanas do seu império ultramarino. Diz êle: «as colónias não são apenas mercados; são parte solidárias do Estado Francês, onde se val pelo progresso científico, económico, moral e político, favorecer o acesso aos mais altos destinos, pelo mesmo título que as outras partes do território nacional.»

Já, em 1913, dizia o Comandante Alvaro Machado, no seu livro «Coisas de Macau», com a sua especial autoridade, pelo conhecimento directo daquela nossa colónia e por nela ter, com talento e invulgar bom senso, guiado, superiormente, os seus destinos:

«As pautas das alfândegas em Portugal favorecem com um abatimento de 50 % dos direitos, as mercadorias produzidas em Macau e transportadas em navios portugueses» mas como estes não existem, «portanto tal favor para os produtos de Macau resulta estéril e inútil».

«Outro tanto não acontecerá se o Governo modificar essa disposição, favorecendo com a redução de 50 % dos direitos, não a produtos fabricados em Macau, mas os simplesmente passando por ali e adquiridos nas suas casas comerciais, sejam quais forem os navios que os transportem». Justificando que, com isso, nada perdião a Metrópole e as outras Colónias, nem a marinha mercante portuguesa, afirmava: «A Metrópole só tem a ganhar, porque

actualmente as alfândegas quase nada recebem de produtos com esta proveniencia, enquanto que os 50% sobre um movimento relativamente importante de mercadorias representará um rendimento mais elevado».

«Não há, pois, grandes dificuldades contra a tentativa do restabelecimento das relações comerciais entre Portugal e a China, antes grandes vantagens para Macau e benefícios para a indústria e comércio portugueses». Preconisava, assim, tal, individualidade, que o Governo «devia e podia sem grandes sacrifícios incitar à realização desta ideia, estabelecendo, em Macau, em qualquer dos edifícios que ali possuir, uma exposição permanente de produtos portugueses, onde todas as indicações relativas a êsses produtos, tais como, preços, esclarecimentos sobre as casas Comerciais e Fábricas, as suas condições de negócio, etc. — poderiam ser fornecidas ao público, atraído por uma conveniente propaganda». O que é indiscutivelmente necessário é não colocar os produtos, fabricados ou não, em Macau, em condições iguais ou inferiores aos oriundos da China, e que das Exposições a que aquela colónia tem concorrido com alguns sacrifícios resulte alguma coisa de prático e útil para ela. O momento seria ótimo para se organizar e estabelecer o inter-câmbio da Colónia com a Metrópole.

R. G. DUN & C.º

DE NEW YORK

Agencia internacional

DE

informações comerciais

FUNDADA EM 1841

★ ESCRITÓRIO EM LISBOA

★ (DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

★ 15, Rua dos Fanqueiros

★ SUCURSAL NO PORTO

★ Avenida dos Aliados, 54

“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

A propósito da publicação do 1.º volume deste livro do nosso director Carlos d'Ornelas, recebeu este nosso amigo, do brilhante advogado e ilustre académico dr. Armelim Junior, a quem o mesmo trabalho é dedicado a seguinte carta:

Meu caro Carlos de Ornelas:

Rua Rosa Araújo, 32, 2.º, sua casa de 1-XII-1932.

Um triplice agradecimento, bem íntimo e cordial: pela oferta do seu último trabalho literário; pela dedicatória nesse exemplar; e pela dedicatória desta sua obra, e em termos tão enaltecedores e penhorantes. Li-o de um fôlego; e mais uma vez apreciei a sua já bem conhecida e afirmada coragem moral e desassombro com que profliga erros de cima e lastima vítimas de baixo; presta justiça a quem se deve e infringe censuras a quem bem as merece.

Que belos quadros traçou, que coração e alma lhes imprimiu, que ensinamentos e lição oferece nos seus «Contos Amargos», da Grande Guerra, em que o meu Amigo foi também heróe, e sobremaneira honrou as nossas gloriosas tradições guerreiras, e a valentia e abnegação do soldado português.

Se me comoveram, até quasi ás lágrimas, vários episódios e lances dos seus «Contos Amargos»; quasi até ás lágrimas, me levaram o intenso e hilariante riso, provocado pela sua incisiva reprimenda, satírica e mordente, com que justifica um infeliz crítico do seu belo livro «O Açoreano na Grande Guerra».

Felicito-o pelo seu novo trabalho literário; reitero os meus cordiais agradecimentos pelos seus obséquios; e mais uma vez lhe afirmo a alta consideração e estima com que sou

Seu velho Amigo certo e gratíssimo

Armelim Junior.

O que diz a imprensa:

Diário de Lisboa.

Carlos de Ornelas reuniu num elegante volume que acaba de publicar, com o título sugestivo de «Contos amargos da guerra», vários episódios de que foi testemunha durante o grande conflito mundial.

O referido livro, ao qual o nosso crítico se referirá oportunamente, tem uma interessante capa e curiosas gravuras.

Diário Liberal.

Este livro de Carlos d'Ornelas reflete aspectos da Grande Guerra que o seu autor, como soldado, viveu. Não é, pois, um livro feito de cér sobre o grande cataclismo, são páginas de um combatente, sentidas e traduzidas pelo seu autor com certo poder evocativo de emoção.

É um volume, onde, a par da sua sinceridade transparecem as apreciáveis qualidades literárias de Carlos d'Ornelas.

E como é um documento subsidiante para a história da Grande Guerra, merece ser lido e pensado com o interesse que merece.

Gazeta de Coimbra.

Carlos d'Ornelas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da *Revista Insular e de Turismo*, em cujos números palpita um pouco da verdadeira alma portuguesa, e principalmente muito da sublime alma açoreana, cantando as belezas sem limite das terras de Portugal, espalhadas pelo Oceano, e que constituem as soberbas ilhas da Madeira e Açores, envia-nos o seu último trabalho, posto á venda em todo o país, a que deu o título de *Contos Amargos da Guerra*.

Neste primeiro volume, o autor do *Açoreano na Grande Guerra*, o combatente que se recorda ainda dos maus pedaços passados nas trincheiras, dá-nos alguns contos impressivos, literariamente perfeitos, apesar da sua linguagem simples, linguagem para o povo, para «os seus soldados», como o autor diz, e ainda a peça, em 1 acto, já publicada, *O último dia de um condenado*. Entre todos devemos destacar: «Promessa esquecida» e «O revoltado que se regenera», que o autor cuidou mais carinhosamente.

Contos Amargos da Guerra, que são pelo autor oferecidos a um dos mais brilhantes espíritos que se sentam nos cadeiras da Academia das Ciências, literato de raro valor e advogado de renome, o dr. Armelim Junior, abre com uma homenagem aos combatentes da Grande Guerra, com um filme em que passa toda a miséria de muitos lares de combatentes, e com uma suplica para que, no próximo Natal, aqueles que por qualquer motivo estão longe, contra sua vontade, ou impedidos de regressar á Pátria, se possam já sentar á mesa da consoada.

Bem haja Carlos e Ornelas, que a par de um escritor de talento, se nos apresenta um homem de coração, um homem que acima de tudo, e contra tudo, vê apenas o esforço dos que valentemente se bateram pela Pátria, que não tem sabido reconhecer esse esforço. — J. V.

Diário do Alentejo.

A literatura da guerra não é apenas a descrição trágica e dolorosa desses quatro longos anos passados nas trincheiras, mas a angustia dum nova guerra, mais sangrenta e terrível do que essa que transformou quasi por completo a Humanidade. Os escritores — pelo menos a maioria — que escrevem sobre o conflito europeu não narram simplesmente, friamente os combates do homem com o homem, da máquina com o homem ou, então mais ferozmente, do homem alucinado contra multidões indefesas... Nada disso. Há também o comentário social ou político, o vislumbre dum transformação que se pressente mas que é difícil profetizar o caminho na grande Babel de sistemas, que emergiram do vulcão monstruoso da guerra.

Seria um pouco pedante se escrevesse aqui os nomes de todos aqueles escritores, que escreveram ou enunciaram princípios sociais ou políticos nos seus livros de guerra.

Ha-os de todas as cores políticas e religiosas, desde o conservador Henri Massis até ao avançado Henri Barbusse que foi o iniciador, com o seu *Fogo*, carvão doloroso e fantástico, painel escrito com sangue e lágrimas, de toda uma literatura que veio revelar o homem aos homens...

Entre nós poucos livros de guerra conseguiram criar um ambiente que favorecesse o desenvolvimento dessa literatura. Exceptuando algumas páginas admiráveis de António Granjo, Pina de Moraes e André Brun, este num sentido humorista e, por isso mais humano ainda, poucos mais conhecem de literatura de guerra.

Congratulo-me, pois, com a aparição dos «Contos Amargos da Guerra», do Sr. Carlos Ornelas escritor de méritos conhecidos, jornalista distinto que, ainda há pouco, nos havia dado «O último dia do condenado», pungente drama real passado na frente da batalha, e, a que nós fizemos a merecida referência. Estes contos escritos com simplicidade, numa linguagem compreensível, descrevendo a vida horrível dos soldados, vigorosa água-forte dum espírito sereno, observador e perspicaz, mereciam uma larga referência crítica, impossível de fazer aqui.

No entanto não queremos deixar de frizar o quanto de humano, doloroso e trágico, tem essas figuras de soldados imberbes arrancados violentamente á pastoral idílica e terna da aldeia...

O Sr. Carlos Ornelas consegue com duas ou três palavras vislumbrar a tragédia íntima desses vagabundos dum sonho químérico. São admiráveis, e verdadeiros no que esta palavra tem de sinceridade, os seus contos amargos. Estamos em crer que será o Sr. Carlos Ornelas, que nos dará o desejado romance da guerra, onde passe numa grandiosa e épica epopeia, todo o drama do grande conflito europeu... — A. d'O.

Da Revista Portuguesa de Importação-Exportação e Turismo.

Este nosso amigo e antigo combatente da Grande Guerra, acaba de publicar com o título acima, mais um notável trabalho que se compõe de contos verídicos, dos quais tomou conhecimento pela permanência que teve no front.

São páginas vividas, contos amargos porque são repassados de tristeza, mas colocando bem alto o nome, o valor e o sacrifício dos soldados portugueses.

A prosa é simples, sem vaidades nem pretensões, e ao lê-la sentimos a sinceridade das suas palavras, palavras rudes de soldado que sentiu de perto as balas a assobiar a sua canção de morte.

O volume que tem perto de 200 páginas tem a emoldurá-lo uma artística capa, da autoria do jovem artista José de Sepulveda Velloso, desenho á pena cheio de movimento.

Os títulos dos seus capítulos são: *Vestiram-me de cotim* — *Aos que se bateram* — *O último dia do Condenado* — *A cidade de Paulona* — *O homem negro e os Cachapins* — *Um episódio inédito* — *Promessa esquecida* — *O revoltado que se regenera* — *O Açoreano na Grande Guerra*.

Passados quatorze anos ainda há o interesse pelos factos sangrentos passados na guerra, pelo que certamente o grande público sempre ávido de sensações fortes acolherá a obra de Carlos d'Ornelas com o interesse que ela merece, tanto mais que o seu preço, é ao alcance de todas as boas.

A edição é da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL

O ministro da Viação solicitou ao Tribunal de Contas que fôsse aberto ao Tesouro Nacional o crédito de 2.000 contos a que se refere o decreto 21.873, destinado ao pagamento de obras e melhoramentos a fazer na linha de Santa Catarina.

CHINA

Está restabelecida a circulação ferroviária em toda a zona ocidental do Caminho de Ferro do Leste da China, devido à vitória obtida sobre o general Su-Ping-Wen. Ficam, assim, restabelecidas as comunicações com a Europa, que estiveram interrompidas durante mais de dois meses.

ESPAÑHA

O ministro das Obras Publicas falando nos Estudios da Union Radio, de Madrid, sobre os projectos de os caminhos de ferro afluentes à cidade e sua electrificação declarou que etapas serão:

1.º Construcção do tunel Atocha Fuencarral e simultaneamente o desvio do caminho de ferro do Norte. As obras poderão começar nos primeiros meses de 1933. Crê que os trabalhos preliminares poderão ser concluidos em um trimestre. Se dará assim trabalho aos operarios e será um paliativo completamente frutífero.

2.º Electrificação das linhas do Norte até Avila e Segovia. Como consequencia haverá a construcção de povoações satélites. Aqui o Estado actuará em estrito acôrdo com o Ayuntamiento e a Deputação e assim, convirá incluir em Madrid outros *terminus* municipais.

3.º Electrificação das linhas M. Z. A. até Guadajara e Toledo. Esta electrificação é considerada pelo ministro menos necessária e nada urgente.

A habitual rubrica «Para ajuda e melhoramento das rôdes actuais» modificou-se intercalando a palavra «enlace» e figuram nela, no projecto depositado nas cortes, noventa milhões de pesetas. Em 1933 destinam se a este projecto as quantias que seja possível distrair.

ESTADO DO VATICANO

No dia 5 do corrente realizou-se a entrega da estação e linhas ferreas d'este Estado, pela sociedade constructora.

A cerimonia começou ás 10,35 pela chegada dumha locomotiva na qual tinha tomado lugar o chefe da estação principal de Roma. Pouco depois, chegaram o chefe do Departamento dos Caminhos de Ferro de Roma, bem como os engenheiros e chefes de outros serviços, e a comissão das obras publicas e inspecção técnica da cidade do Vaticano. À loco-

motiva foi atrelado um vagon, tendo o comboio percorrido em seguida as linhas, para experimentar os trabalhos.

Esta cerimônia precede a proxima entrega da linha e estação ao Vaticano, pelo Estado Italiano.

FRANÇA

Procedeu-se há pouco a experiências da locomotiva «Pacific» transformada, tendo dado resultados muito satisfatórios. A Companhia de Orleans organizou um combóio especial que partindo de Paris ás 7^h,12 chegou a Redon ás 12^h,33 cobrindo a distância de 507 quilómetros em cinco horas e 21 minutos o que representa uma velocidade comercial de 96,6 quilómetros à hora, contando com paragens e quinze abrandamentos de velocidades o que deu uma perda de cincuenta minutos.

O combóio era composto de nove carruagens de bogies com um vagão dinamométrico e outro de experiências para estudo do estado da via. Pesava ao todo 475 toneladas. Apesar do número de arrancadas com grande aceleração e da grande velocidade que foi preciso manter (120 a 125 quilómetros à hora) a locomotiva não desenvolveu grande esforço. A potência média foi de 1.470 cavalos e a maior velocidade média obtida em plena marcha, deduzidas as arrancadas e as diminuições de velocidade foi de 122 quilómetros à hora.

PARTÉ OFICIAL



Ministério das Colónias

Aviso pelo qual se torna pública a equivalencia do franco-ouro para a percepção de taxas telegráfica nas colónias de S. Tomé, Moçambique e Estado da India.

Decreto n.º 21.935

Avalia para o ano de 1932 e para o lançamento do imposto da taxa progressiva sobre o rendimento das artes de pesca as despesas da respectiva industria, para efeitos de descontos.

CONGRESSO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Seguem no dia 7 de Janeiro do proximo ano a fim de representarem as nossas colónias no proximo Congresso Internacional de Caminhos de Ferro que este ano tem logar no Cairo os sr. Coronel de Engenharia Lisboa de Lima e Engenheiros Cancela d'Abreu, Pina Torres e Antonio Queiroz.

* * *

Segundo informações foram nomeados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro para assistir ao Congresso os Exmos. Srs. Engenheiros Sousa Rego Director Geral dos Caminhos de Ferro, Teixeira de Queiroz, Pinto Machado e o nosso colaborador Engenheiro Carlos Manitto Torres.

IMPRENSA

DIÁRIO DA NOITE

Suspendeu temporariamente a sua publicação o *Diário da Noite*, diário da tarde dirigido por João Paulo Freire.

Desejamos em breve o seu reaparecimento, sentindo que motivos fortes obrigassem este diário a suspender, embora temporariamente, a sua publicação.

«JORNAL DO COMÉRCIO E COLÔNIAS»

O mais antigo dos jornais portugueses do continente, que conta oitenta anos de existência — *Jornal do Comércio e Colónias* — passou agora para uma fase moderna.

Reduciu o seu formato e que o tornou mais interessante e realmente mais leve e com mais desenvolvidos assuntos comerciais que interessam ao seu público que passou a ouvi-lo apregoado pelos «ardinas» da rua.

Parabens aos seus dirigentes.

«CERAMICA E EDIFICAÇÃO»

No proximo mez de Janeiro inicia a sua publicação mensal, de carácter industrial, económico e artístico, a revista «Ceramica e Edificação».

REVISTA PORTUGUESA DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO E TURISMO

Está publicado mais um numero — o 9 — desta Revista que insere o seguinte sumário:

Nova instituição alemã destinada a facilitar o intercambio comercial, pelo sr. Rangel de Sampaio; As sardinhas em conserva e o Mercado Alemão; Mercados Externos; O comercio na colonia de Moçambique; A situação comercial, assim como o curioso artigo sobre as colonias Macau do sr. Major Nascimento Moura que, com a devida vena transcrevemos neste numero.



UM JUSTO LOUVOR

Ha dias, devido á previdencia e atenção do maquinista Manuel Gonçalves da Silva, evitou-se um gravíssimo desastre.

Entre a estação da Chapa e o apeadeiro de Coidecoso, devido ao desabamento de uma trincheira encontrava-se a linha obstruída por pedras.

Felizmente, o referido maquinista reparou a tempo, tendo parado o comboio que seguiu depois de se ter desimpedido a via com um troço de operários da estação de Amarante.

RUA L. MENDONÇA E COSTA

No nosso numero de 16 de Agosto demos nesta revista a notícia da homenagem que a Camara Municipal da presidencia do sr. General Vicente de Freitas havia prestado ao nosso saudoso director Mendonça e Costa.

Agora a Comissão Administrativa da Camara Municipal de Lisboa, acaba de tornar publico, por meio de edital, que em sua sessão de 24 do corrente mês, determinou que ao arruamento novo, existente entre a Rua Carvalho Araujo, Rua Actor Vale, Travessa das Baldracas e Rua Dr. Oliveira Ramos, seja dada a denominação de «Rua L. Mendonça e Costa».



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

ARQUIVO GRÁFICO

Em Fevereiro dêste ano perdemos uma das figuras mais curiosas no jornalismo português que foi Joshua Benoliel, o criador da reportagem fotográfica.

Venceu na sua época e ficou sendo o fotógrafo português, que em toda a parte se podia apresentar e em toda a parte venceu, o seu nome de glória que bem honrou os portugueses.

Acompanhou as viagens régias e assim conheceu o Imperador da Alemanha, Guilherme II, Eduardo VII, rei de Inglaterra, Afonso XIII, último rei de Espanha, percorrendo com D. Carlos e D. Manuel as principais nações da Europa.

Dessas viagens que lhe conquistaram honrosas simpatias, fez a sua reportagem fotográfica que seu filho agora nos vai dar em fascículos.

Todos os acontecimentos políticos importantes que ocorreram durante a sua vida, vão-nos ser dados na próxima publicação do «Arquivo Gráfico», que vai inserir uma curiosa coleção de fotografias, cujas legendas são feitas por alguns dos nossos melhores escritores e jornalistas.

O fascículo specimen do «Arquivo Gráfico» dá-nos já uma ideia do que vai ser a monumental obra que os amigos de Benoliel vão lançar no mercado.

Postes em cimento armado para redes elétricas, semáforos e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1892

A reorganização do ministerio das obras publicas

Tem ocupado, quasi por completo, a opinião publica, e servido de assumpto ás discussões jornalisticas, a nova organisação que o sr. ministro das obras publicas deu aos serviços do seu ministerio.

Este importante documento, esperado com certo interesse, foi publicado na folha official de 5 do corrente, ocupando 75 paginas, sendo as primeiras 25 consagradas aos relatorios, sobre cada um dos dos 10 decretos que constituem o conjunto da nova organisação, e preenchendo estes as 52 paginas restantes.

Divide-se este trabalho, como dissémos, em dez partes ou capitulos cujo indice enuncia todos os serviços de que se occupa aquelle ministerio, pela seguinte forma:

1.º Organisação dos serviços internos do ministerio das obras publicas;

2.º Organisação geral dos serviços de obras publicas e minas;

3.º Organisação dos serviços telegrapho-postaes;

4.º Organisação dos serviços agricolas;

5.º Organisação dos serviços estatisticos;

6.º Organisação dos serviços nas direcções de caminhos de ferro explorados pelo Estado;

7.º Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro;

8.º Organisação dos serviços hidráulicos;

9.º Organisação dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes;

10.º Organisação do quadro do pessoal que desempenha o serviço dos pagamentos no ministerio das obras publicas.

Na impossibilidade de podermos reproduzir os relato-

rios que precedem estes decretos, pelo enorme espaço que tomariam nosso jornal, limitar-nos-hemos a publicar o 6.º e o 7.º, que directamente se relacionam com a especialidade d'esta folha.

Além d'estes, o decreto n.º 2 occupa-se tambem de caminhos de ferro, fixando as attribuições da respectiva repartição, hoje existente e que é mantida, e regulando a parte em que os conselhos superiores de obras publicas e minas, de commercio e industria, e de agricultura tem que intervir, como corpos consultivos, o primeiro nos projectos e estudos de construcção e os ultimos no exame das tarifas de mercadorias.

N'este ponto lamentamos que ao nobre ministro não ocorresse a reunião, em um só conselho consultivo, de todos estes elementos dispersos, do parecer dos quais fica, como hoje, dependente a resolução de assumptos ferroviarios, instituição cuja criação aqui temos preconisado.

Seria este mais um bom serviço que s. ex.º prestaria a esta industria; seria uma organisação que simplificaria muitissimo o expediente das diversas dependencias da direcção do serviço de obras publicas, e da qual aproveitaria todo o publico, interessado em que assumptos que prendem com a viação acelerada se resolvam rapidamente.

Desde 1886, data da ultima organisação geral, que o ministerio se regulava por varias disposições parciaes, que, pelas suas condições antinómicas, produziam as naturaes consequencias da falta de unidade de vistos, do embate de attribuições de serviços e individuos, exigindo uma reforma geral.

Este enorme trabalho empreendeu-o o actual ministro, e pela leitura que d'elle temos feito, afigura-se-nos um dos mais completos que n'este genero se teem publicado no paiz.

Tem defeitos, como vemos ahi apontar-lhe? Não o duvidamos nem nos julgamos competentes para uma analyse tão minuciosa quanto o seu estudo o exigiria.

Descontentamentos vemos que os ha, mas não podia

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELLAS

As injustiças no C. E. P.

(Continuação)

Este facto junto à quasi absoluta carência de morteiros pesados, poderosamente contribue para baixar o nível moral das nossas tropas, pois nada os incomoda mais nas trincheiras do que os gases e os tiros dos morteiros.

Pelo que respeita a artilharia, dispõe a Divisão 11 baterias de tiro tenso (incluindo duas de 4.º C. B. M. da 2.ª Divisão) e três de obuzes;

Todas as baterias inglesas que até agora têm estado à nossa disposição vão retirar, e até daquelas que pelo 11.º corpo ultimamente nos foram cedidas para render as da 49.ª Divisão também está anunciada a sua retirada para 16. Isto é, justamente no momento em que a nossa frente vai ser aumentada de um terço, a artilharia da Divisão, longe de aumentar, diminue.

Das duas únicas companhias de S. M. de que a Divisão dispõe, foi por S. Ex.º o General Comandante do C. E. P. determinado se distraisse um grupo de

duas secções para fazer serviço no novo sector que nos é confiado. E esta uma medida que de momento mal satisfaz, impondo-se o aumento duma terceira companhia de S. M.

Em conclusão, as providências urgentes que julgo dever reclamar são:

a) - Preenchimento de todas as vagas de oficiais e sargentos das unidades e formações da Divisão;

b) - Aumento de dotação de artilharia.

c) - Aumento de dotação de morteiros;

d) - Aumento de dotação de S. M.;

e) - Aumento de dotação de metralhadoras;

f) - Constituição duma reserva da Divisão, de efectivo não inferior a uma Brigada;

g) - Preenchimento dos efectivos orgânicos dos batalhões. — O Comandante da Divisão, Gomes da Costa — General.

Vejam ao estado miserável a que na «frente» chegaram as tropas portuguesas que, completamente desmoralisadas não podiam oferecer grande garantia para guardar as linhas sujeitas a um rompimento facil por parte do inimigo. E tudo isto derivado ao constante favoritismo concedido aos simpaticos e beneficiados «cachapins» que vagueavam pelos «estaminets» de semi-luxo, reluzindo aqueles braçais de cores vivas. Não invejavam aqueles por-

cos e imundos frequentadores da 1.ª e 2.ª linha que facilmente se contentavam com uma lavagem por quinzena ou por mez naqueles rôtos frangalhos, que tão bem se saboreavam nas amarguradas e doentias madrugadas de grossa geada.

E desse mau estar resultou a rebelião do 34, que só se manifestou no terceiro pelotão, alegando as praças insubordinadas que ela era simplesmente motivada pelo capitão Virgilio Costa ter dado umas tapas num soldado, dentro dum «estaminet», que ficava em frente da séde da mesma 3.ª companhia, e perto da residencia dele, a qual foi atacada pela soldadesca com granadas de mão.

O fim que as praças tinham em vista nesse momento era realmente a liquidação do capitão e de um tenente, se não estou em erro de nome Salgado, que por sinal bem mausinho era para os pobres «caçanços» e que também residia na mesma casa.

A rapida e pronta energia de dois Carlos, C. R. e C. O., sufocou aquela desastrada revolta, que bem maus resultados podia ter acarretado para

deixar de os haver desde que, na actual situação financeira do paiz, se trate de dar nova fórmula a qualquer serviço.

É naturalissimo em todos a aspiração a progredir ou, pelo menos, a não retrogradar, mantendo-se pelo contrario na esperança de proximo accesso. Todos somos muito amantes da nossa patria, todos lamentamos profundamente os seus males, mas raro tem o altruismo de rejubilar quando se sente prejudicado, e não poucos se queixam quando, por qualquer movimento na sua posição, não obtém vantagem immediata.

Esta é a verdade incontestavel, a pratica sabida de toda a vida e de todo o mundo.

Ora fazer uma reforma tão radical e tão larga como esta de que se trata, procurando conseguir por ella uma economia no presente ou no futuro, sem que aquelles casos se dêem, é, quanto a nós, impossivel. Para não prejudicar pessoal nem serviço só ha um meio: augmentar o numero de empregados e a sua retribuição.

Ora bem, contrario a estas soluções era o fim a que se propunha o actual ministro; natural é pois que a sua obra receba logo á nascença o baptismo da oposição.

Em compensação, porém, dos que apreciem imparcialmente este trabalho, nas suas linhas geraes como nos seus detalhes, ninguem deixará de lhe reconhecer a alta valia que o reveste o minucioso estudo, o grande tino administrativo do seu auctor, isto sem curar da larga tarefa a que se deu incansavelmente, para apresentar esta organisação a tempo de poder ter effeito no principio do proximo anno,

Parte official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral do commercio e industria

1.ª repartição — Commercio

Tendo a commissão nomeado por portaria de 12 de Janeiro de 1892 para proceder a uma syndicancia aos actos

da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes apresentado o quinto relatorio dos seus trabalhos, com o que ficou completa a primeira parte da referida syndicancia, que abrange o estado da actual situação financeira da companhia;

Tendo dois dos vogaes da mesma commissão, o engenheiro Manuel Francisco de Vargas e o primeiro official do ministerio da fazenda, Augusto Cesar Guimarães da Silva, pedido a sua exoneração;

Havendo a commissão representado que, sendo dadas as exonerações pedidas, ficavam os vogaes reduzidos a dois, e não era possivel ultimar os trabalhos no prazo em que seria rasoavel esperar a sua conclusão nos termos da portaria de 12 de Janeiro de 1892:

Manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria:

1.º Que sejam louvados os membros da referida commissão, conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, Francisco Perfeito de Magalhães- Manuel Francisco de Vargas e Augusto Cesar Guimarães da Silva, pela isenção, intelligencia e actividade com que executaram tão importante trabalho que accumularam com o exercicio dos seus cargos officiaes, e sem outra remuneração alem da correspondente aos mesmos cargos.

2.º Que seja concedida a exoneração pedida pelos vogaes Manuel Francisco de Vargas e Augusto Cesar Guimarães da Silva.

3.º Que sejam nomeados vogaes da commissão os engenheiros conselheiro Silverio Augusto Pereira da Silva e Affonso de Moraes Sarmento, do corpo de engenheiros de obras publicas.

Paço, em 1 de dezembro de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

o exercito portuguez, do qual tanto abusaram.

Nós em revoltas não suplantámos os ingleses, franceses ou russos que conseguiram bater esse record.

A nossa soldadesca vendo-se atirada para aqueles matagaes sem esperança de ser rendida — pois jazia no «front» oito, dez, doze e treze meses seguidos — enfurecia-se, e, enervada com o procedimento muito pouco humanitario da parte dos homens que tinham as redeas da Nação, começaram uma propaganda derrotista capaz de apavorar o disciplinado graduado da caserna.

Assim como os franceses, os portuguezes tinham o moral abatido e então olhavam já com olhos de desconfiança os seus graduados, por quem o respeito já se fazia esquecer, originando graves conflitos. Por sua vez os graduados, principalmente os sargentos que mais de perto lidavam com os «caçanços», percebiam e comprehendiam o ambiente que amortecia aqueles preciosos guerreiros, que tão sacrificados eram e tão intrujados foram, sem uma unica garantia para o seu lar.

Diz Gomes da Costa no seu «A Batalha do Lys», quando se refere ao 9 de Abril que, a *Divisão no seu estado de fraqueza moral e numerica, não estava em condições de suportar um embate do inimigo.*

A maior afirmação está feita nesse livro do grande soldado que se farto de escrever notas ao Chefe do E. M. do C. E. P., em que dizia que lhe era impossivel assumir a responsabilidade que o General Tamagnini d'Abreu lhe havia imposto, pois faltavam-lhe nos efectivos da Divisão 399 officiaes e 7.059 praças.

Só numa Divisão estas faltas são bem graves.

Ora os officiaes reconheciam que realmente as suas unidades estavam desfalcadissimas ao ponto de não haver subalternos para empurrar para as primeiras linhas, e os sargentos por sua vez não tinham umas horas disponiveis para se cossarem e sentiam-se sós, comandando postos e linhas que lhes não pertenciam, e os soldados, coitados, sentiam as guarnições desfalcadas ao ponto de se recear o inimigo, tal era o desguarnecimento da nossa frente. E

muitas vezes os soldados, uns para os outros, com ar de troça, perguntavam: «Então a Alemanha declarou guerra a Portugal ou só ao C. E. P.?

Esta frase vem a paginas 40 do mesmo livro assim como este delicioso bocadinho, a proposito das deficiencias da sua Divisão.

Tudo isto junto, contribuiu para a desmoralisação que se acentuou quando se viu que officiaes idos com licença a Portugal não regressavam ás suas unidades, que não se davam licenças aos soldados, como se fazia ás praças inglesas.

A desmoralisação foi-se assim acentuando, a ponto de produzir casos como o da 2.ª Brigada, onde o 7 de Infantaria se recusou a entrar nas trincheiras quando lhe pertencia esse serviço.

...O que foi um verdadeiro desastre sob todos os pontos de vista.

Pobres aqueles desgraçados do 28, 21, 23, 35, 12, 14, 34, 22, 24 e 15 de Infantaria que depois de tantos castigos se viraram até contra o seu pobre chefe Gomes da Costa.

(Continua)

Linhos Portuguêsas

NORTE DE PORTUGAL

Esta companhia está procedendo à montagem de mastros de sinalização e encravamento de agulhas na via dupla entre Senhora da hora e Porto.

A modificação que é feita por um novo sistema permitará a criação de mais comboios na referida linha.

TUA A VISEU

A Comissão Administrativa da Camara Municipal de Vimioso entregou uma representação ao governo pedindo a realização imediata do projecto de construção do caminho de ferro do Tua a Viseu, alegando que aquela região está em constantes relações comerciais com o centro e sul do país, cujos produtos, quer importados quer exportados, são sobrecarregados com o excesso de frete em caminho de ferro motivado pela grande volta que actualmente tem de percorrer. O referido projecto encurta de uma forma considerável esse trajecto.

O assunto está sendo estudado pela Direcção dos Caminhos de Ferro.



Viagens e transportes

Val do Vouga

Desde 1 do corrente que foi estabelecido serviço combinado entre esta Companhia e os despachos centrais de Viseu e Satam, com as carreiras de caminhetas, nas condições constantes do Aviso ao Publico afixado nos lugares do costume.

Transporte de volumes de peso

Com o fim de facilitar o transporte de pequenas remessas pelo caminho de ferro foi posta em vigor uma nova Tarifa Especial n.º 8/108 de grande velocidade, combinada entre as diversas Empresas do País, com preços mais reduzidos dos que os da actual tarifa para transporte de volumes até 10 quilos.

Além disso criam-se preços bastante módicos para o transporte de volumes de mais de 10 até 20 quilogramas, estabelecendo-se ao mesmo tempo uma tolerância de 10% para uns e outros.

Deste modo, praticamente, torna-se possível a expedição, pela via férrea, de remessas até 11 e 22 quilogramas, respectivamente, pelos preços de 10 e 20.

Mas não se limitam a tanto as vantagens da nova tarifa, pois que se barateiam os transportes de remessas de estações da Beira Baixa para as do Norte além da Pampilhosa, ou vice-versa, quando transitam pela linha da Beira Alta, que passam a pagar a taxa correspondente a duas Empresas, em vez de três como actualmente.

Também as remessas entre estações da Antiga

Rede e a do Porto passam a pagar como uma só Empresa em vez de duas, sendo também considerados como duma só Empresa os percursos das Companhias da Beira Alta e Nacional para remessas procedentes ou destinadas a Viseu por via Pampilhosa-Santa Comba.

Norte de Portugal

Desde 26 de Novembro de 1932, o comboio n.º 55 passa a ter paragem de 1/2 minuto nas estações de Pedras Rubras e Vilar do Pinheiro para serviço de passageiros, respectivamente às 17,52 e 17,56.

Desde 4 de Dezembro de 1932 é suprimido o comboio n.º 44 que se efectua aos domingos entre Povoa de Varzim e Porto-Boavista.



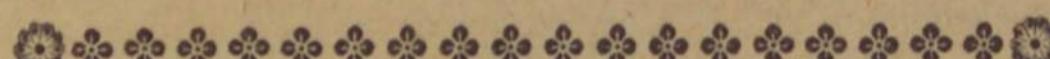
MONTEPIO FERROVIARIO

No «Diario do Governo» saiu publicada a declaração de terem sido aprovados os novos estatutos deste Montepio (Associação de Socorros Mutuos do Pessoal Empregado nos Caminhos de Ferro Portugueses) com sede em Lisboa.



C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	107\$30	107\$70
Paris	1\$28,8	1\$29,3
Madrid	2\$68,7	2\$69,7
Nova Iorque	53\$06	53\$15
Zurich	6\$34,5	6\$37
Roma	1\$68,8	1\$69,4
Bruxelas	4\$56,9	4\$58,6
Amsterdão	13\$25,9	13\$30,8
Berlim	7\$84,9	7\$87,8
Praga	\$97,9	\$98,3
Rio de Janeiro	2\$50,6	2\$51,5
Libra Ouro	151\$70	—



ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

SECÇÃO DE TRANSPORTES

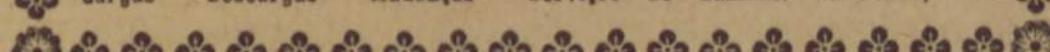
Carroças altas e baixas de aluguer

Preços convidativos—Pessoal de confiança

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. (Alcantara Mar)

Telefones | 2 6946 das 8 ás 19
N. 1051 das 19 em diante

Cargas — Descargas — Mudanças — Serviços do Caminho de Ferro, etc.



ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

REVIRAVOLTA MUNDIAL

QUEM, com atenção, passar uma vista de olhos pelos jornais que vieram a público o mês passado, fica de veras pasmado com o constante movimento de desordem que reina por esse mundo fora e onde se desenrolam as cenas mais rocambolescas que se podem imaginar.

Sucedem-se os roubos, assaltos à mão armada, revoluções, falências, assassinatos, um autêntico pavor.

Uma pequena amostra que vamos dar demonstra bem a reviravolta mundial que estamos atravessando.

Em Chicago (América do Norte), no enterro de um bandido célebre a quem eram atribuídos mais de vinte assassinatos, encorpararam-se nada mais nada menos de 20.000 bandidos, criminosos de categorias diferentes, salientando-se os assassinos e gatunos em grande escala.

Em Nova-York, uma dúzia de bandidos armados de metralhadoras, assaltou o "Second National Bank", em Beloit, no Wisconsin e penetrando no estabelecimento bancário obrigaram os empregados a conduzir os valores para um automóvel que esperava à porta, no qual se instalaram metendo no mesmo carro umas empregadas para que a polícia não pudesse fazer fogo sobre eles. A uns dois quilómetros fizeram apear o pessoal e até hoje não mais foram vistos os bandidos e o dinheiro roubado que ascende a alguns milhares de «dólares».

Em Maineth, Irlanda, um automóvel quiz bater o «record» dos atropelamentos e assim, seguindo a tóda a velocidade que lhe deu na gana, galgou sobre o cortejo de um enterro, atropelando sómente trinta pessoas, incluindo o morto (que não pôde fugir). O caixão ficou completamente despedaçado. Além dessas 30 pessoas atropeladas registou-se a morte de uma criança e doze pessoas feridas com gravidade.

No mês de Setembro último, houve nos Estados Unidos sessenta falências bancárias, isto segundo as informações, que se consideram verídicas, constantes no relatório do Banco Federal de Reserva.

Enquanto tudo isto se passa anunciam as agências telegráficas: que o Brasil está de veras embarçado com o pagamento das despesas feitas com o último movimento revolucionário, que atingem perto de duzentos mil contos em moeda portuguesa; que num laboratório de «Monte Grosso» vários sábios alemães descobriram, depois de muitas experiências uns novos gases que podem matar a distância, aproveitando para isto as correntes de alta tensão; que em Espanha recomeçou a explosão de bombas e portanto, encontram-se de novo em acção os bombistas enquanto se está na incerteza se deve ou não ser preso um vereador da Câmara Municipal de Barcelona, por ter recebido vinte mil pesetas em troca de empregos, que arranjou no Município; que dentro de alguns meses deve rebentar uma guerra para a qual concorrem quatro nações que disso estão desejosas para acabarem com a gente que têm a mais e para atenuar a crise de desemprego, isto enquanto se fala na realização, em breve, dum grande Congresso Internacional contra a Guerra, do qual são principais organizadores os intelectuais Rolland, Henri Barbusse e Romain que já encetou grandes diligências para a sua realização que devia ter-se iniciado em 28 de Julho p. p. em Genebra, segundo se anunciou.

E continua...

UM BÉBÉ... COSMOPOLITA

CHEGOU a Southampton o transatlântico «Arlanza». Quando aquele paquete viajava em águas do Brasil, uma senhora brasileira, casada com um subdito espanhol, deu à luz uma criança do sexo masculino.

Uma vez chegados a Southampton, houve certa dificuldade em descobrir a nacionalidade do recém-nascido. Por fim a mãe optou pela nacionalidade inglesa, sendo o seu filhinho baptizado com o nome de José Arlanza, em homenagem ao navio onde nasceu.

Ficou o recém-nascido sendo filho de mãe brasileira e pai espanhol, nascido num navio inglês perto das costas do Brasil.

Vem a propósito lembrar que um tio da senhora em questão, de nome José Alcântara, nasceu também a bordo do paquete do seu sobrenome, em Cane, antes da guerra.

MORTOS-VIVOS

JÁ são três casos de catalepsia que se registam este ano sendo o mais recente o passado em Casabermega, que, ocasionou os sustos naturais na gente aldeã.

Nessa povoação considerava-se morta uma rapariga que já se encontrava no respectivo caixão. Quando, porém, ao chegar ao cemitério, abriram o caixão para depois se proceder ao seu enterramento a jovem pediu que lhe dessem de comer.

Já se vê que este acontecimento produziu grande espanto nas pessoas que acompanhavam o funeral e que ali se encontravam esperando pelos últimos ofícios que o padre devia rezar. Algumas pessoas adoeceram com o susto que apanharam. A suposta morta encontra-se agora bem, sendo o seu primeiro cuidado ir visitar aqueles que adoeceram com o terror por sua involuntária causa.

A pobre pequena pode considerar-se com sorte porque se calha dar com certa pessoa que nós conhecemos corria o risco de ser enterrada.

Vamos já explicar o motivo:

Certo farmacêutico duma aldeia do Alentejo foi chamado na falta do médico, para tratar um doente que se encontrava moribundo. Ao chegar olhou o doente, estendeu o lábio inferior, arrebitou o queixo e disse:

— Está arrumado...

Foi o suficiente para a família desatar a gritar de tal forma que parecia a charanga da Moita, resultando o farmacêutico bater em retirada para não ouvir as lamúrias que se sucedem nessas ocasiões.

Pouco depois apareceu o médico da penúltima fornalha dos quatro mil, que a fingir ter muitos anos de vida clínica abriu um olho ao morto e lastimou-se de não durar mais tempo para dar mais algum lucro à farmácia e mais umas chamadas a 50 escudos. Passou a certidão de óbito e retirou impávido e sereno para sua casa.

No dia seguinte realizou-se o anuiciado funeral, e pode dizer-se que aquilo é que era um lindo enterro, pois iam mais de quinhentas pessoas que aos domingos não trabalham, servindo-lhes de distração um funeral num desses belos dias de descanso.

Ao sair a aldeia o cortejo foi à vontade, quer dizer sem aquela compostura que é natural quando se atravessam lagares, e o padre da freguesia ia a cavalo com as vestes atadas com um cordel, como se costuma fazer aos meninos pequenos.

Ao aproximar-se a aldeia próxima tudo se compoz para ali entrar o funeral com a devida compostura. É costume quando nesses lugares se passa, abrir o caixão para o povo da terra vir despedir-se do morto.

E foi isto que aconteceu.

Ao chegar o corpo à aldeia parou o acompanhamento por

alguns minutos e abriu-se o caixão. Neste momento o homen-sinho levanta-se com os olhos bem abertos e senta-se no caixão, fazendo fugir de susto quasi toda a gente que o acompanhava.

Estávamos deante de outro caso de catalepsia.

Mas o pior foi que o farmacêutico que acompanhava o funeral, não perdendo o sangue frio chegou-se ao semi-morto e deu-lhe uma paulitada na testa, dizendo: Você é doido? Então quer saber mais que o médico? — Está morto, está morto. Já foi passada a certidão de óbito. E lá esteve o homensinho mais uns minutos no caixão à espera da sentença.

PEDINDO AUMENTO DE ORDENADO

HÁ tempos o guarda-livros dum Banco escreveu ao seu director uma carta em que lhe solicitava aumento de ordenado pois o que auferia actualmente não era o suficiente para se poder manter com mulher e filhos e apresentar-se decentemente no seu lugar, conforme lho exigiam.

Quarenta e oito horas após o envio da sua atenciosa carta, recebeu a seguinte resposta:

«Tem um ano 365 dias. O senhor trabalha diariamente 8 horas, ou seja a 3.^a parte. Trabalha, portanto, durante o ano 121 dias. A deduzir um domingo por semana, 52 dias. Saldo 69. Aos sábados, só trabalha meio dia, perfazendo no ano um total de 26 dias. Saldo, 43. Todos os dias tem uma hora de almoço, o que dá, no fim do ano 15 dias. Saldo, 28. Todos os anos tem duas semanas de férias, ou sejam 14 dias. Saldo, 14. Tirando a este saldo os dias feriados e santificados em que o senhor não trabalha, são 10 dias. Saldo, 4. Por outros motivos, o senhor falta, no mínimo, durante o ano, 4 dias. Saldo, 0.

E para não trabalhar nada, o senhor tem o arrojo de me pedir aumento de ordenado?»

O HOMEM MAIS VELHO DO MUNDO

O «News Wiener Journal» diz que o homem mais velho do Mundo é o preto José, que reside no Convenio de Limisso, na Ilha de Chipre. Conta 138 anos de idade, bebe, fuma e diverte-se, e recorda-se perfeitamente de Napoleão Bonaparte. Foi escravo da Ibrahim Pacha, que o levou da Nubia para a Grécia, indo depois para Chipre. Muito novo, visitou Paris, em companhia doutro «Senhor», turco.

Em 1833 abraçou a religião católica, empregando-se no convento onde ainda reside, como jardineiro. Está quasi cego; mas anda bem e come bem, não desamparando o cachimbo e bebendo vinho, à comida, como na sua mocidade.

Custa a crer que seja verdade, mas... (?)

CAMPANHAS DE ÁFRICA

NO dia 3 do corrente efectuou-se a entrega solene ao Museu Militar, da histórica bandeira do Batalhão de Marinha que tomou parte nas campanhas do Sul de Angola, em 1915.

O começo dessa cerimónia teve lugar no Terreiro do Paço, onde uma força de 1.500 homens sob o comando do capitão de mar e guerra Afonso Cerqueira, que comandou também a marinha naquelas campanhas.

Quando a bandeira saiu do ministério da Marinha, empunhada pelo 2.^o tenente sr. Pereira da Silva, que foi o porta-bandeira no Sul de Angola, as forças em parada apresentaram armas, executando a banda da Armada o hino nacional.

Finda a continência geral, foi a bandeira passada para o meio da formatura, pondo-se depois a força em marcha, a caminho da Avenida da Liberdade, onde foi prestada a continência perante o monumento aos mortos da Guerra.

Em seguida, os marinheiros voltaram a descer a Avenida, seguindo para o Museu Militar.

A's 15 horas, chegou a força de marinha ao Museu Militar, sendo ali aguardada por uma força de Caçadores 7, que lhe prestou honras militares, trazendo na sua frente a bandeira da campanha do Sul de Angola.

O comandante Afonso Cerqueira, beijando o glorioso troféu, fêz entrega dela ao sr. ministro da Marinha, que, por sua vez, o entregou ao seu colega da Guerra pronunciando, nessa altura, um patriótico discurso.

O sr. general Daniel de Sousa declarou que recebia com satisfação essa bandeira, que guardaria carinhosamente.

O estandarte passou em seguida às mãos do sr. general Vieira da Rocha, o mais antigo sobrevivente das campanhas do Sul de Angola, passando em seguida toda a formatura em continência diante dela, após o que foi entregue ao director do Museu, sr. coronel Câmara e Silva, que a colocou numa «vitrine» instalada na sala da Grande Guerra.

E assim continua subindo de valor histórico aquela sala magestosa da Grande Guerra.

NA RUSSIA

À FINAL a mãe de Gorgulof, o assassino do malogrado presidente da República francesa, Doumer, executado como punição do seu crime, foi há pouco, condenada à morte e executada por ordem da G. P. U., pelo furto de uma certa quantidade de cereal.

A pobre mulher que contava 81 anos, confessara que havia furtado o trigo para não morrer de fome.

A sua execução foi efectuada em virtude do decreto que pune com a pena de morte os furtos cometidos nas colectividades agrícolas.

É arripiante o que se faz naquele país absolutamente selvagem.

Julguei que a Rússia tivesse um pouco de amor aos seus filhos e que nunca descesse à baixesa de executar quem quer que furte um pouco de trigo para comer um pão!...

E quanto tem roubado o regimen soviético que começou por roubar as propriedades aos seus antigos donos para as entregar aos que hoje sustentam o maior exército do mundo, que vale menos que um exército disciplinado?

É decididamente um país monstro o que manda executar uma mulher por causa de roubar um pão.

Mas, tudo tem fim...

Já se vão aborrecendo o Cospini, Trosckini, Parrotchini e o Chicotckiquini...

Ora txicotkini...

EM ESPANHA

FINALMENTE foi feita a vontade aos patriotas que na nação vizinha viram condenados aqueles generais criminosos, que assaltaram as igrejas, incendiaram os conventos, bombardearam Madrid e Barcelona, atentaram contra a vida do seu semelhante, destruíram à bomba os bancos, roubando os seus valores e atraíçoaram a sua Pátria vendendo o seu território a quatro perras chicas cada metro quadrado.

Embora algumas pessoas de grande peso dentro da situação actual da Espanha fizessem espalhar que, a condenação dos «grandes criminosos» era única e simplesmente uma satisfação ao povo e que mais tarde uma anistia varria por completo a injusta condenação, o caso é que moralmente essa condenação devia representar uma afronta à Espanha e um despréstígio para o Exército Espanhol, isto no caso dos 30 generais que em massa aderiram à República, por conveniência, tivessem o prestígio que tinham os condenados e o seu estofo moral fosse de molde a poderem ser considerados defensores da Espanha e não dos negócios resultantes da célebre guerra constante com Marrocos, a que Primo de Rivera pôz termo para bem dela e dos seus filhos.

Mas... tudo esquece...

Então porque não é julgado Alcalá Zamora por ter sido toda a sua vida monarquíssimo e várias vezes ministro da monarquia com Afonso XIII?

São todos o mesmo, sáfa...

FOR-LIFE

A MELHOR CANETA DE TINTA permanente
GARANTIDA PARA TODA A VIDA

Trocam-se todas as peças incluindo o aparo de ouro

A' Venda:

FIGUEIRA DA FOZ	- Neves & Souza
SANTAREM	- Jacinto Cardoso da Silva
LEIRIA	- J. MOI'A
BEJA	- Manoel António da Silva
TORRES NOVAS	- Manoel Jacinto de Oliveira
PORTALEGRE	- Silvino Henrique da Silva
OLHÃO	- João Guedes de Mello Junior
GUARDA	- António Justino Vinhas

Depositario Geral em Portugal:

PAPELARIA EMILIO BRAGA, L.º
59, Rua Nova do Almada, 61
LISBOA

PUBLICAÇÕES

**Revista Portuguesa de Importação
Exportação e Turismo**

DIRECTOR
ALBERTO GOMES

**Unica Revista que no gene-
ro se publica em Portugal**

Contem 32 páginas de colaboração de in-
teresse no meio comercial e industrial

Orgão defensor da industria portuguesa

Rua da Horta Sêca, 7-1.º

TELEFONE 20158

X X S B D A

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

TAPEÇARIAS

CASA QUINTÃO

Depositaria dos afamados tapetes de
Beiriz, passadeiras em todos os gene-
ros e faianças artísticas — —

30 - RUA IVEINS - 34

LISBOA - PORTUGAL

TRABALHOS EM CIMENTO

**Manilhas em cimento
AS MELHORES**

PREÇOS BARATÍSSIMOS

Sociedade Portuguesa CAVAN

Rua Pascoal de Melo, 87 = LISBOA = Telef. N. 4667
=: FÁBRICA DA POVoa DE SANTA IRIA :=

LIVROS

NOVIDADE LITERARIA

**Um livro de recordações
de D. Manuel de Bragança
O REI SAUDADE**

Por JOSÉ DIAS SANCHES

Com prefacio de grande importancia his-
torica, pelo Dr. Tomaz de Mello Breyner

Cartas infantis de D. Manuel, adoráveis de ingenuidade e
graça. «O livro negro das maldades do Infante». Sua mo-
cidade. Seu reinado. O exílio. O casamento. As exequias
e funerais, etc., etc. O volume é ilustrado com 54 magni-
ficas gravuras em papel «couché», documentando toda a
vida do ultimo rei, merecendo especial apreço os instantâ-
neos reveladores da vida feliz de D. Manuel com sua Es-
posa. 1 vol. edição de luxo, formato 20×26 cm., br. 20\$00;
enc. em percalina com ferros especiais, 35\$00; em car-
neira, com ferros especiais, letras a ouro, etc., 45\$00.
Porte e registo mais 2\$00. Envia-se á cobrança para todo
o território português, excepto Angola.

PARCERIA ANTONIO MARIA PEREIRA - R. Augusta, 44 a 54

A' venda em todas as livrarias e na Filial do «Diario de
Notícias», Largo da Trindade Coelho, n.º 10 - LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

INSECTICIDAS



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

A "Nova Loja dos Candieiros"

Vende ao preço da tabela

**Fogões, esquentadores,
lanternas e todos os
artigos da VACUUM**

Unica casa no genero que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu áquela Companhia, tomado res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SECA, 9

Tel. 2 1451

Royal Mail Steam Packet Company

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



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

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.º

Consultas das 14 às 17 horas

Av. da República, 33-r/c.

TELEFONE: 21485 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940

Preços de Polyclínica a todos os assinantes desta revista



**MAQUINAS
DE ESCRIVER
DE CALCULO**
e para organisação
Comercial.
Moveis d'áço,
Ficheiros moder-
nos, etc..

J. Gonçalves

LISBOA C. do Carmo 10 Telef. 24786

PORTO R. Sampayo Bruno 12-3.º Telef. 5869

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito 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.