

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: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M A R I O

O maior certamen nacional, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Os caminhos de ferro na Exposição Colonial Portuguesa, pelo coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — A Fortaleza de S. Fernando em Morsamedes, por AUGUSTO JOSÉ DE MENDONÇA. — Há quarenta anos. — A Exposição Colonial Portuguesa, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Os caminhos de ferro em Portugal em 1852. — Congressos internacionais. — Aviação, pelo tenente-aviador, HUMBERTO CRUZ. — Uma locomotiva eléctrica mixta, por ALEXANDRE SETTAS. — Crónica International, por PLINIO BANHOS. — Linhas estrangeiras. — Bibliografia, por C. O. — António Carneiro, por NORBERTO DE ARAUJO. — Parte oficial. — O que todos devem saber. — Viagens e transportes. — Automotoras para os caminhos de ferro portugueses. — Concursos. — Festas e Excursões.

1934

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAUGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General 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

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

ESPAÑA () ps. ^{as} 35.00

FRANÇA () fr. ^{as} 100

AFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Numero avulso. 2\$50

Numeros atrasados. 5\$00

I EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA



António Domingos de Freitas, Secretário Geral da Comissão Organizadora da I Exposição Colonial Portuguesa



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

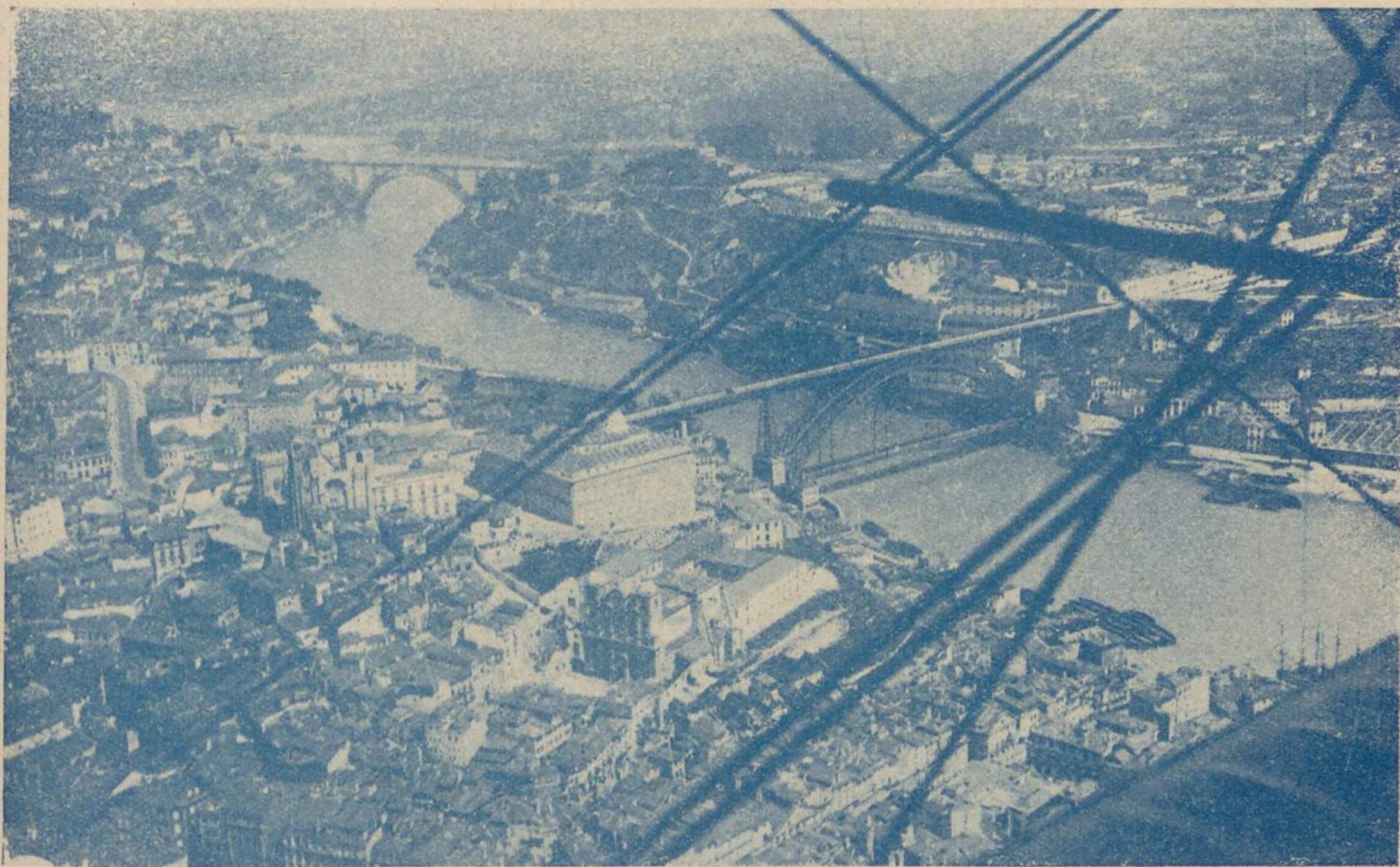
O sr. António de Oliveira Calem (da Comissão Organizadora
da I Exposição Colonial Portuguesa)



O MINISTRO DAS COLÔNIAS, DR. ARMINDO MONTEIRO



CAPITÃO HENRIQUE GALVÃO Director da I Exposição Colonial do Porto



PORTO — Aspecto do Dourô, vendo-se as pontes de D. Luís e D. Maria Pia

O MAIOR CERTAMEN NACIONAL

Pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA

O presente número da *Gazeta* ocupa-se quase exclusivamente da Exposição Colonial Portuguesa, de cuja realização o Pôrto se pode orgulhar inteiramente.

A afirmação necessária a abrir todos os demais considerandos é esta: nunca Portugal apresentou uma tal *parada* de vitalidades, nunca o país mostrou a si próprio os seus valores em tão insofismável representação.

Exposições diversas, algumas célebres e que perduraram na memória dos nossos velhos, certamens locais, regionais, industriais tem esmaltado anos diversos da história da nossa nacionalidade...

Nenhuma conseguiu maior interesse, maior popularidade, maior renome internacional, do que a presente Exposição do Pôrto.

A nossa situação geográfica destinando-nos a voltar as costas à Europa e abrindo-nos o mundo deante de nós, se foi a causa da nossa glória também é motivo para o injusto esquecimento dos outros povos do

continente. As nossas manifestações de vitalidade, de que eram exemplares as *exposições* até agora feitas, reservavam-se quase a nacionais. Foi preciso a *Exposição Colonial* para que a Espanha — mórtemente a Galiza — viesse encher os nossos recintos de exibição, e admirar o Portugal de hoje e o Portugal da História.

Só por este lado a Exposição Colonial mereceria a benção de nós todos, portugueses, se outras razões a não glorificassem também.

A Exposição Colonial era exigida por Portugal, que, largos anos, numa criminosa indiferença dos dirigentes, andou esquecido do seu império longinquido.

Dezenas de portugueses visitaram a Exposição Colonial de Marselha, centenas percorreram a Exposição Colonial de Paris, onde Portugal já teve seu padrão, e, todos êles intimamente perguntavam-se Portugal, potência colonial muito superior à França não poderia

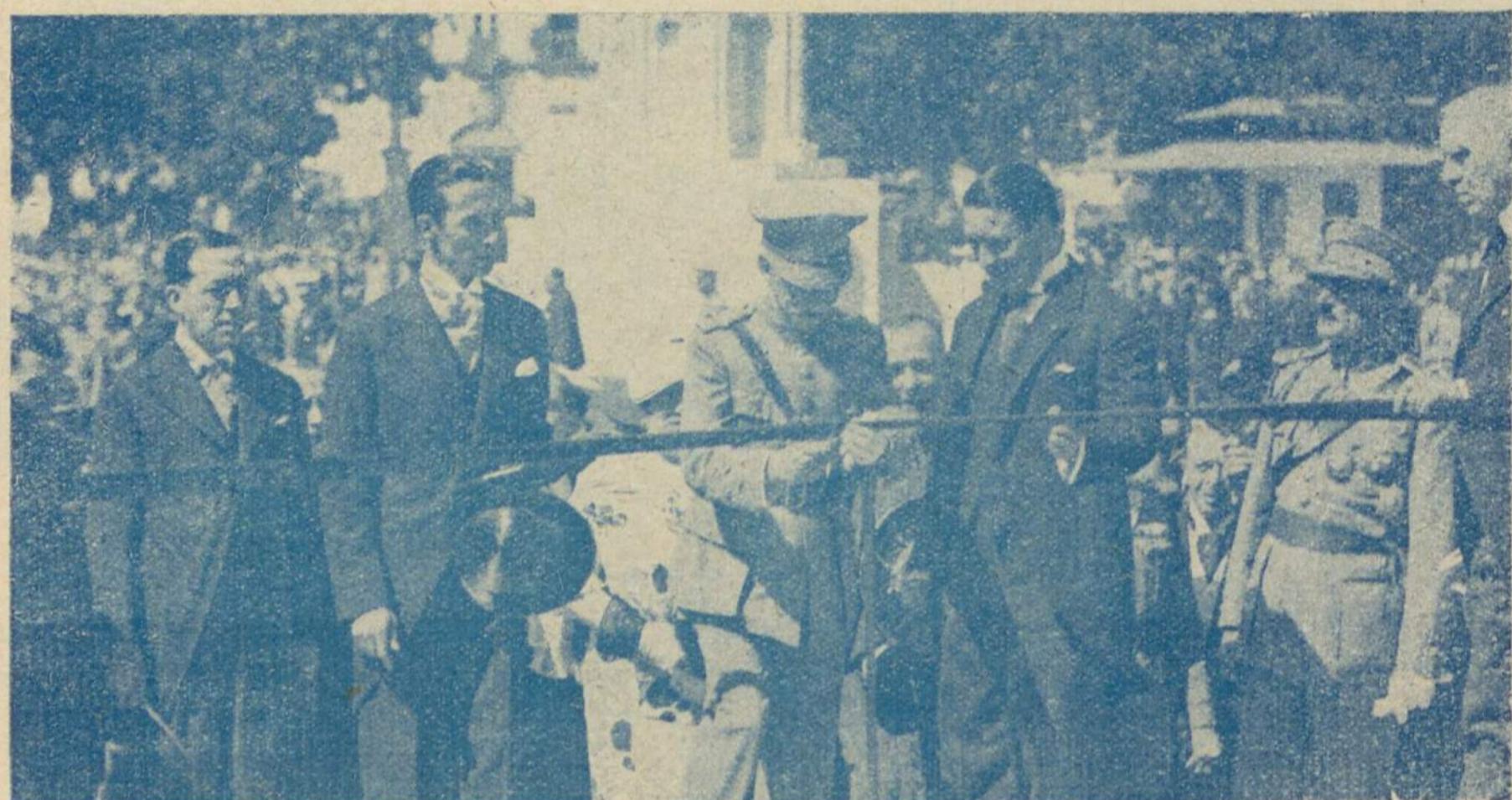
também ter a sua exposição — a exposição de Portugal espalhado por todo o mundo — para que o orgulho da raça, a vaidade da glória e a consciência da grandeza, despertassem do letargo em que anos sucessivos de lutas idealistas, conflitos políticos as haviam feito tombar.

Essa exposição, graças à tenacidade de uns, ao patriotismo de outros, fez-se. Portugal reuniu na industrial e laboriosa, na mui leal cidade do Pôrto os seus filhos vindos de

que as outras exposições em que o dinheiro correu em catadupas para a sua organização.

O valôr da exposição está no que expõe; a arte supre e compensa a riqueza e o *certamen* do Pôrto, encastreado num local lindo, é uma maravilha de concepção, adaptação e realização.

Não deixar registado nas páginas da *Gazeta* o que é a *Exposição Colonial Portuguesa* do Pôrto, seria faltar a um dever patriótico que nos repugnava. Este parentesis no movi-



O Chefe do Estado, tendo à sua esquerda o capitão Henrique Galvão e à direita os ministros das Colónias e Guerra

afastados continentes...

Não é a faustosa exibição de riquezas que se viu na França mas é a exposição flagrante de outra riqueza ainda maior: a da acção colonizadora de Portugal.

Portugal avista-se com Portugal. É como um encontro após longos séculos de separação; a alegria de todos que entram e saem, e voltam à exposição, que vem fazer propaganda entusiástica de si próprios, que se orgulham do Portugal de outrora idêntico ao Portugal de hoje, a satisfação de todos perante essa pequena e artística *vitrine* que contém o mostruário das nossas possibilidades rurais, são as melhores conquistas e recompensa dos homens que fizeram a exposição.

Não é rica de exibicionismos, dissémos. Nem o país o queria, nem a verdade o admitia. Mas assim, pequena e verdadeira, não é menos artística, menos bela, menos atraente,

mento ferroviário é bem justo. De resto, na própria Exposição há elementos valiosos que interessam os ferroviários, principalmente no desenvolvimento das rôdes ferroviárias de Angola e Moçambique.

Noutros locais da revista, a reportagem deixará bem registado o que foi essa manifestação da nacionalidade.

E, não queremos fechar êste nosso entroito sem ligar o nome da C. P. organizando periodicamente combóios a preços reduzidíssimos de qualquer ponto do país, aos beneméritos organizadores da Exposição. Desta forma a Companhia ajuda o português a admirar a sua obra e bem merece na estima de todos.

Pelo Pôrto! Pelos organizadores da Exposição Colonial.

Pelo Portugal Maior!

HURRAH!



OS CAMINHOS DE FERRO

N A

EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA

Pelo Coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO

A Exposição Colonial Portuguesa, síntese brilhante da nossa acção nos domínios de Além-Mar, nos últimos 50 anos, dá ao visitante que percorre as suas instalações uma impressão agradabilíssima dos nossos caminhos de ferro e dos grandes portos que lhes servem de testa marítima.

Todos ficam maravilhados diante da «maquete» que representa o porto e as gares do caminho de ferro de Lourenço Marques. E chegam a perguntar: onde temos em Portugal uma coisa assim?

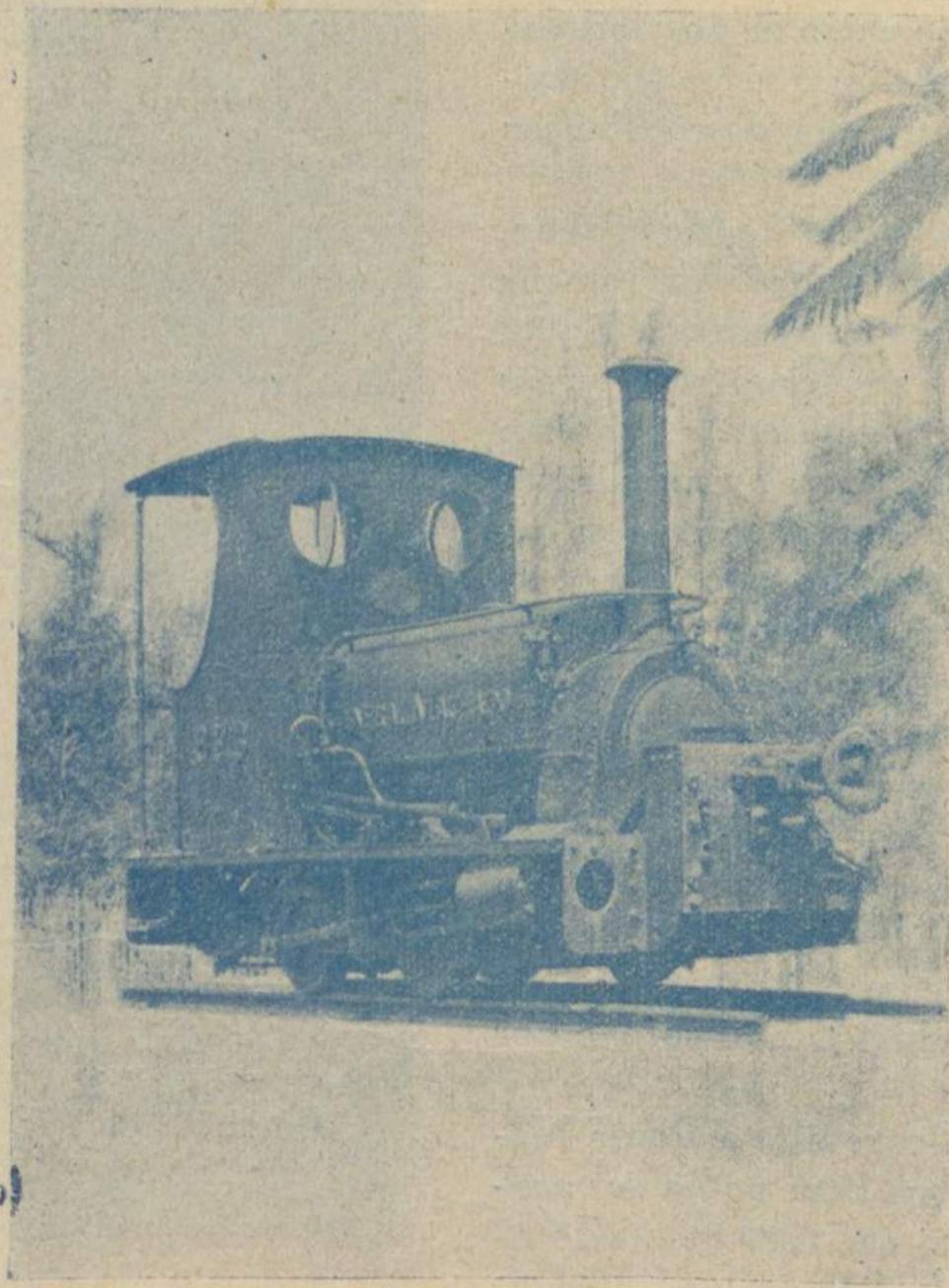
A instalação dos caminhos de ferro de Benguela, bela criação de uma Companhia que tanto se estorça por bem servir Angola, atrae as atenções gerais.

E não é só pelo comboio modelo que ali se exibe e que mostra que o luxo, a comodidade e o

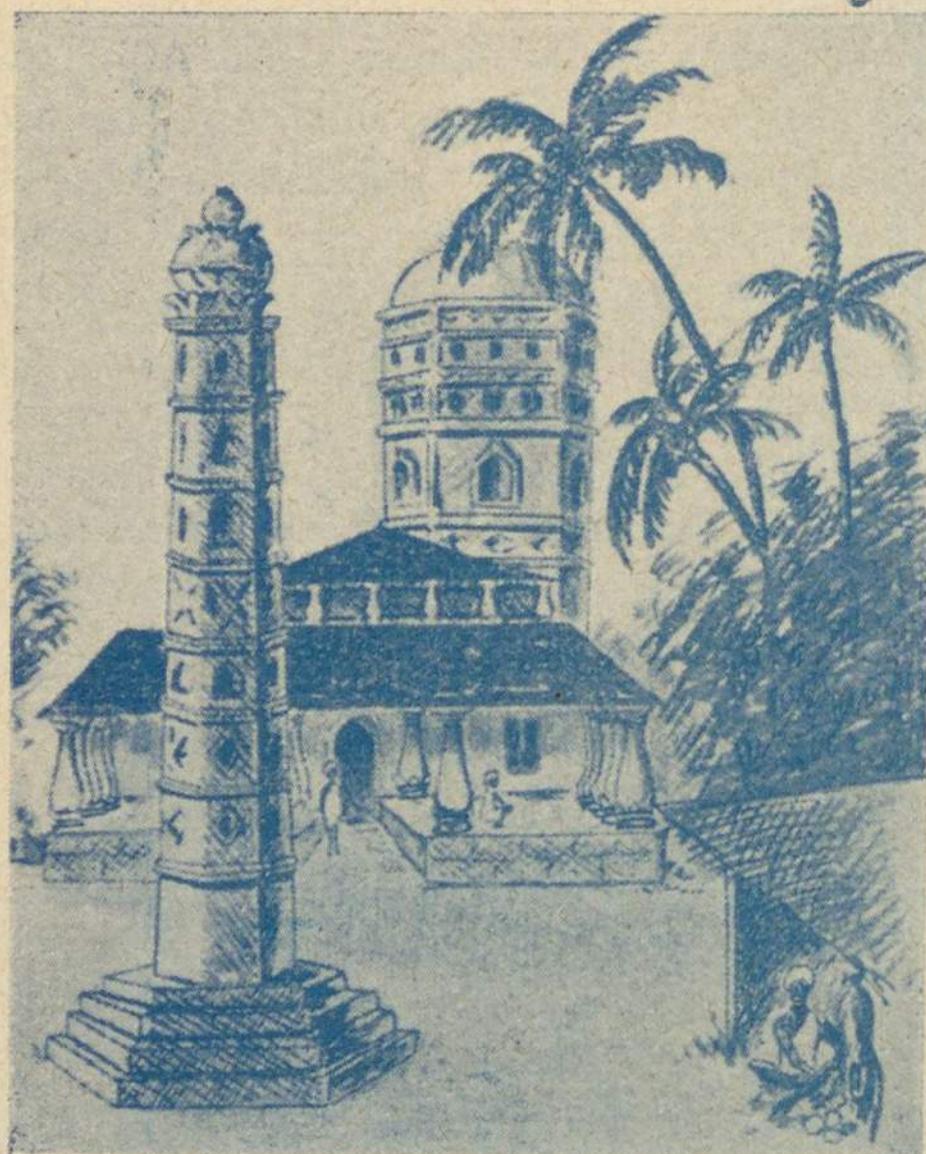
conforto em matéria de transportes não é apanágio exclusivo dos caminhos de ferro europeus.

Os comboios que atravessam o planalto de Benguela e que percorrem as extensas florestas do Moxico, perante os olhares atónitos dos tigres e dos leões, unicos espectadores, por vezes, duma civilização que traga quilómetros, podiam circular na linha Lisboa Porto, ou até mesmo entrar numa gare de Paris sem receio de confronto com o melhor que por cá se vê.

A ponte sobre o rio Zambe, feita para servir a actividade duma modesta população branca que habita o protectorado do Niassaland e que não excede ainda 3 mil almas, demonstra bem como é progressiva e arrojada aquela falange reduzida de ingleses que não recua diante dos maiores empreendimentos para bem viver.



A primeira locomotiva que serviu na VIA LOBITO



UM PAGODE INDIANO

Na I.ª Exposição Colonial Portuguesa do Pôrto
Tipo de construção religiosa bramânica usado no Estado da Índia

O porto da Beira com os seus magníficos cais acostáveis para grandes navios e com o seu completo e bem ordenado equipamento de carga e de descarga de mercadorias, dá bem ideia do esfôrço que, neste momento, em Moçambique se dispõe para bem servir um território cheio de possibilidades e que não se amedronta com a crise que tantos prejuízos lhe causa, e tantas desconfianças provoca.

O caminho de ferro e o porto de Mormugão, modestos na sua acção, mais por culpa dos homens do que por erradas disposições da natureza, lá está também a atestar o esfôrço moderno nas terras que em dado momento representaram a suprema aspiração dos portugueses da época das conquistas.

Tudo isto e o mais que na Exposição se vê, bem demonstra que neste, como noutras ramos de actividade colonial, não temos ficado atraç de qualquer outro país. Não receamos confrontos.

Brazaville, a grande capital da África Equatorial Francesa, que é um naco formidável do Continente Africano, só agora ficou ligada com o mar por meio dum caminho de ferro que em 10 do corrente foi inaugurado. Até agora, Brazaville servia-se, nas suas relações com o mar, pelo caminho de ferro do Congo Belga. E não corava por isso...

O caminho de ferro de Brazaville a Ponta Negra, péssimo porto de mar que bem podia ser propriedade nossa, foi estudado em 1910 pela «Companhie de Batignolles». Nada fizeram os franceses ali até 1914. Meteu-se a Grande Guerra de per-

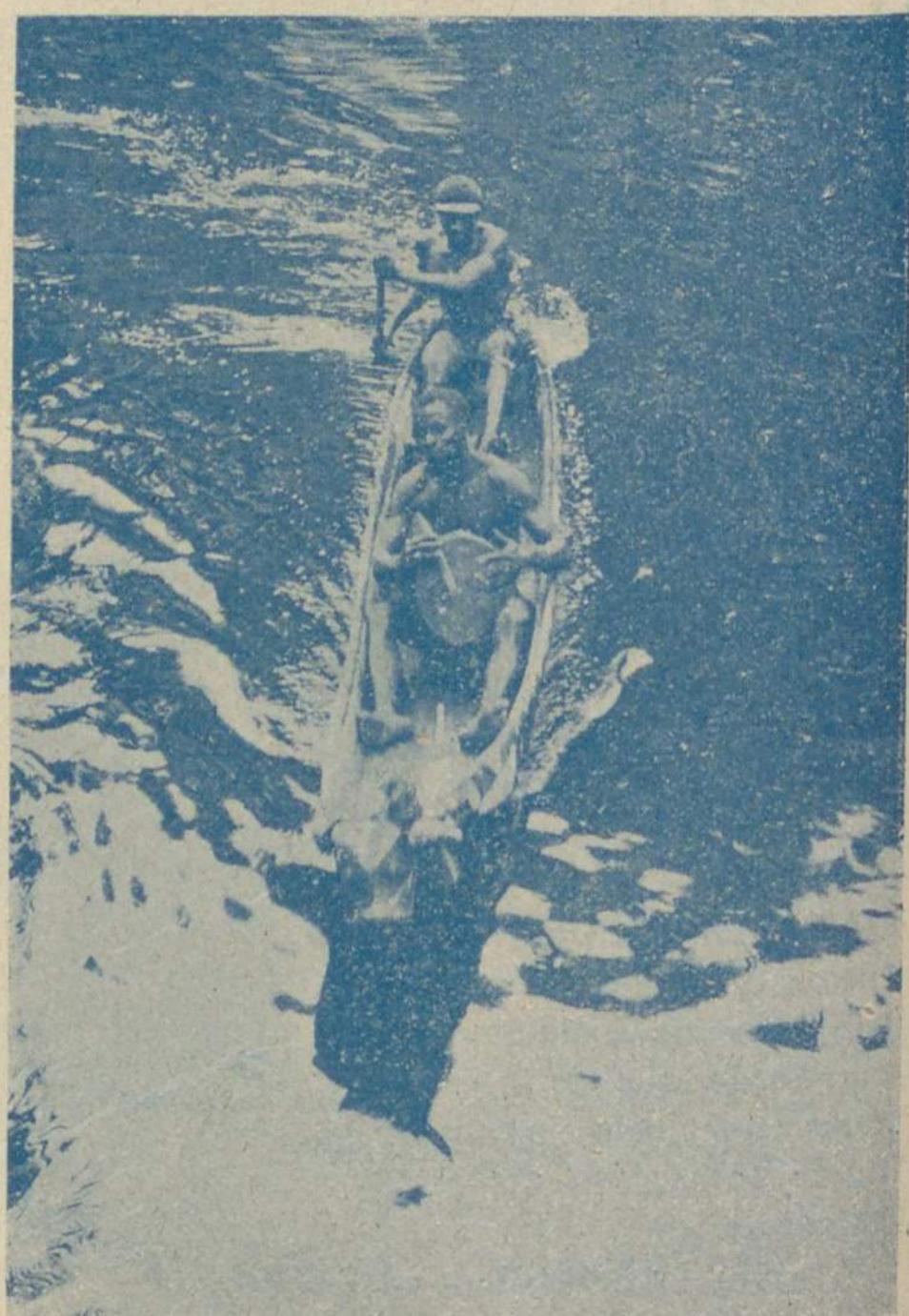
meio e a construção sómente começou em 1921. Levaram pois os franceses 13 anos a construir 583 quilómetros de caminhos de ferro, facto que não é merecedor de honrosa menção.

Também nós temos o caminho de ferro de Moçambique em construção demorada. Mas o caminho de ferro de Moçambique não tem a função que o caminho de ferro de Brazaville a Ponta Negra é chamado a desempenhar.

O caminho de ferro de Moçambique é um caminho de ferro destinado a facilitar o desenvolvimento económico do distrito que, como todos os territórios africanos onde só há riquezas, ou, melhor, possibilidades agrícolas, tem uma evolução lenta,

Com o desenvolvimento que tem a camionagem é até de recomendar que não se prossiga na construção até vêr e antes se montem carreiras de camionetas, explorando o território em várias direcções, aguardando-se que se precise a orientação da maior valorização do território para esta servir de guia ao prolongamento que procura justificação e que em boa verdade, já agora a não tem.

O objectivo com que foi delineado justificava uma acção rápida. Alcançar o mais depressa possível o protectorado inglês de Niassaland teria sido uma resolução de grande significado, pois derivaria para os portos de Moçambique todo o trá-



O lago do Palácio Cristal no Pôrto. — Indígenas da Guiné em pequeno passeio maquinai

fego que é servido pelo extenso lago Niassa que não tem ao norte melhor porto de mar para o servir.

Mas as condições modificaram-se e hoje o lago está já ligado ao nosso porto da Beira por um caminho de ferro que só aguarda a conclusão da ponte sobre o Zambeze para ter continuídad garantida.

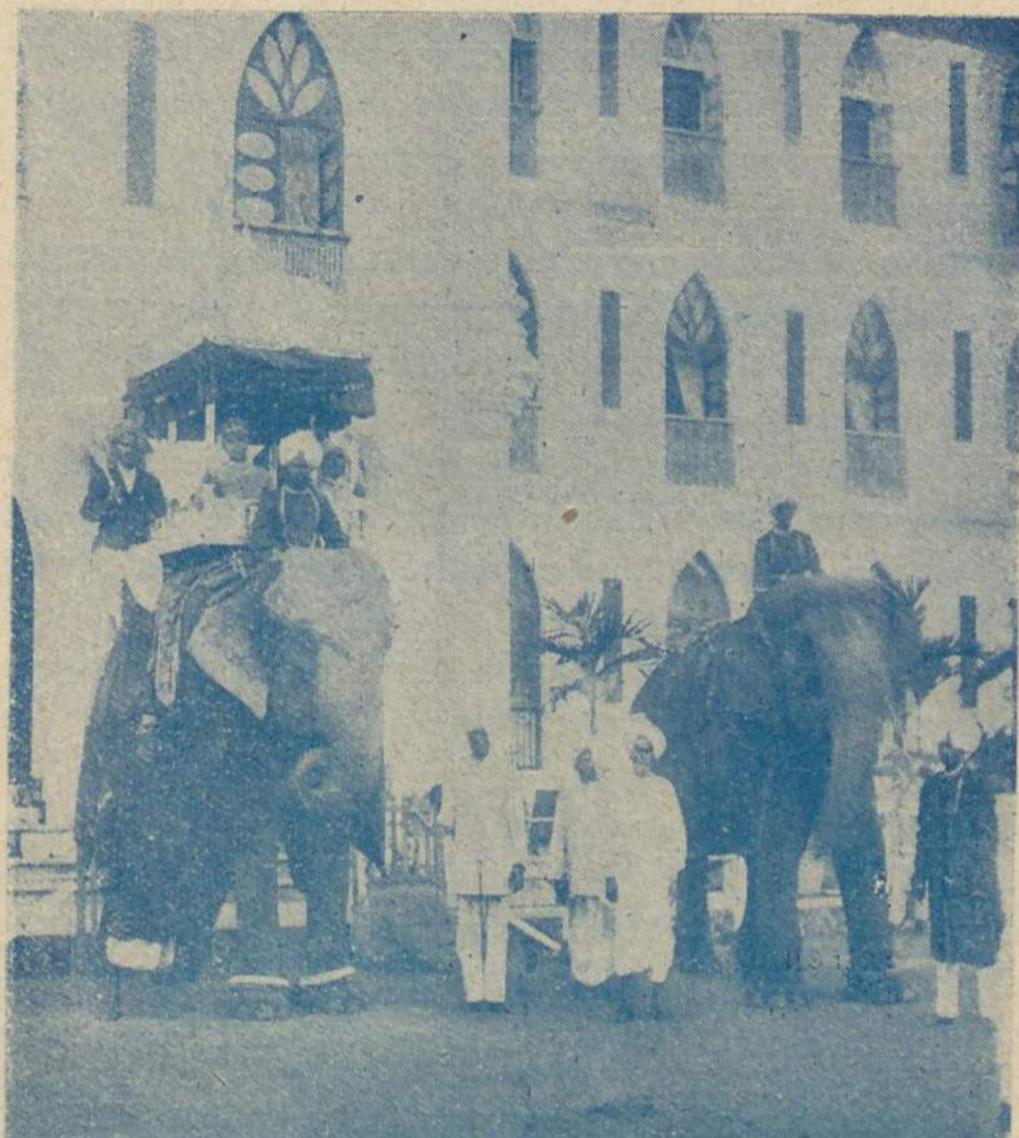
Os trajectos para a Beira e para Moçambique equivaliam-se em extensão; a ponte sobre o Zambeze, que envolve um dispêndio superior ao do custo de todo o caminho de ferro, dispensava-se e o Niassaland ficava servido em condições muito mais económicas por isso que o tráfego do seu caminho de ferro não teria de suportar os encargos do capital dispendido na ponte que são formidáveis. Pode afirmar-se que o tráfego de Niassaland nunca poderá com eles.

Mas há mais: o caminho de ferro de Moçambique, atravessando uma região toda ela rica, podia fazer tarifas muito mais baixas do que o Transzambeziano que percorre uma extensa região arenosa, sem quaisquer possibilidades agrícolas ou mineiras e portanto sem rendimento que beneficie a exploração do Niassaland que tudo tem que suportar.

Inhaminga, com as suas possibilidades petrolíferas, era a única esperança, mas esta deve cami-



Um novo habitante do Palácio de Cristal — um «bambino» de ébano nascido na Guiné



PERNEMÍNDIA — PORTUGUESA

O filho dos Viscondes de Pernem, nas festas do seu casamento

nhar para segundo insucesso, com a constituição de nova companhia, no pensar de muita gente.

Um detalhe interessante e que bem podia figurar na Exposição numa «maquete» de conjunto: os nossos principais caminhos de ferro estão integrados na grande rede ferroviária da África do Sul que tem já hoje uma extensão formidável.

Lobito, Beira e Lourenço Marques, são testas do grande transafricano que permite, hoje em dia, realizar a travessia do continente em magníficas condições de comodidade e de conforto, fazendo-se em tal travessia uma ideia completa do que é a África e disfrutando algumas das suas maravilhas, como Victoria Falls, os campos mineiros do Rand, e da Rhodésia; as célebres ruínas do grande Zimbawóe, etc., etc..

Essa «maquete» mostrar-nos-ia que ao norte do porto do Lobito, na África Ocidental, não há qualquer grande porto utilisável para bem servir o interior do continente além do porto de Luanda.

Matadi é um péssimo porto de mar, encravado entre serranias, num cotovelo pronunciado do Zaire, a montante do caldeirão do inferno e não pode servir convenientemente a vasta bacia do Congo.

E, ou se procura um novo porto, a construir na margem esquerda do rio, na parte que aos portugueses pertence, ou se vai para o porto natural de Luanda, já servido por um bom caminho de ferro que se estende por 504 quilómetros em direcção ao Congo Belga.

Nem para o norte nem para o sul da foz do Zaize há enseada ou baía que possa ser aprovei-

tada para um bom porto de mar. E assim, fatalmente, o caminho de ferro de Malange, hoje com uma vida precária, há-de integrar-se na rede da África Central.

Não devemos perder de vista esta circunstância no delineamento do prolongamento deste caminho de ferro e muito menos no delineamento das obras do porto de Luanda.

Tem a Colónia já elaborados os planos para a construção dum grande porto no Zaire. Está até escolhido o local onde também se pode construir uma grande cidade.

Mas o porto de Luanda oferece sobre qualquer porto do Zaire vantagens que podem assegurar-lhe preferência.

Os nossos caminhos de ferro não tiveram nunca a estimula-los a existência de riquezas mineiras que nos países novos são a determinante da construção de redes ferroviárias completas, às vezes até completas de mais como na África do Sul acontece.

A actividade mineira do Rand, que bem podia ser sorvida apenas por um ou dois caminhos de ferro, tem hoje cinco ao seu dispor. Um deles é português, Lourenço Marques; os quatro restantes pertencem à União Sul Africana e medem a extensão de milhares de quilómetros. Só a ligação do Rand ao Cabo da Boa Esperança mede cerca de 1.000 quilómetros e é assegurado por duas vias.

Se os dispêndios com estes cinco caminhos de ferro não representam uma ruina para o país que os explora e para o capital neles empregado é porque a agricultura, por todo o território da União se tem desenvolvido grandemente, à custa da riqueza mineira do país que tem dado para tudo e até para extravagâncias.

Quando os caminhos de ferro coloniais servem apenas actividades agrícolas, os resultados da sua exploração são, em regra, desanimadores.

É o que ainda agora se verificou com os resultados da exploração dos caminhos de ferro do Niassaland, em 1933.

O Sr. Codrington M. C., director desses caminhos de ferro, confessou perante os accionistas reunidos em assembleia geral, o seguinte:

«The financial results of the Year's working, which you will find recorded in the revenue account, are extremely disappointing.»

O resultados «extremamente desconcertantes» em muitos caminhos de ferro duma mesma Colónia, podem contribuir ou conduzi-la mesmo à falência administrativa.

Por isso há que ter muito cuidado, hoje mais do que nunca, com a construção dos caminhos de ferro africanos, quando êles não se destinem a regiões mineiras, ricas, ou não tenham carácter eminentemente político, ou até mesmo militar.

Caminhos de ferro de carácter exclusivamente económico, sem objectivos reservados, demandam a exploração prévia das possibilidades das regiões a servir, exploração aliás fácil pelo emprego de camionetas que podem ser propriedade do próprio Estado.

A ACÇÃO COLONIZADORA DOS CAMINHOS DE FERRO

É certo que os caminhos de ferro muito contribuem para a rápida valorização económica dos países servidos. Belo exemplo dessa acção e dessa influência oferece o caminho de ferro de Benguela.

Numa das faces da interessante «maquete» que adorna a nave central da Exposição, pode admirar-se um quadro que representa a região atraçada antes da construção do caminho de ferro. O quadro está carregado sem dúvida, pois que antes do caminho de ferro já existia o Bié de gloriosas tradições; já tínhamos Caconda; já tínhamos o Bailundo, teatro de importantes acções militares; havia já muita coisa a atestar o esforço português. Mas com mais ou menos exagero o quadro que se admira à esquerda do observador está expressivo.

Do lado direito mostra-se o mesmo território já com o caminho de ferro construído.

É uma maravilha a transformação.

Mas pergunta-se: foi o caminho de ferro que fez o milagre?

Não. O caminho de ferro tornou-o possível.

Se não veja-se. O caminho de ferro de Malange está sensivelmente nas mesmas condições e há muitos mais anos que vem servindo a região, sob a administração complacente do Estado que não se preocupa muito com o rendimento do mesmo. E entretanto, o caminho de ferro de Malange não poderia apresentar um documento daquela ordem ou coisa semelhante. O caminho de ferro de Malange nada mais fez do que onerar o orçamento geral da Colónia com déficits incomparáveis.

É que os caminhos de ferro são meros instrumentos nas mãos de quem os explora.

OBJECTIVOS DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

O caminho de ferro de Benguela fôra delineado e começado a construir para servir a região mineira da Katanga. E era quanto lhe bastava para ter uma vida próspera se o tráfego obedecesse tão somente às influências geográficas como muita gente ingenuamente supõe.

Surgiu porém uma política ultra-nacionalista no Congo Belga, política que, embora à custa de sacrifícios que não se medem, impõe a nacionalização de tudo na Colónia.

E assim, o cobre de Katanga, que devia vir



Estação de Benguela

todo ao Lobito, segue para Matadi, via Port Franchi, fazendo um percurso incomparavelmente maior, sofrendo transbordos dispendiosíssimos, onerando-se, conseqüentemente, por forma extraordinária só para não sair por um porto estrangeiro!

Contribue isto para a prosperidade do Congo Belga?

Mas, enfim, há males que vêm por bem e o planalto de Benguela muito lucrou com o prejuízo que aquela política causou ao nosso caminho de ferro.

O objectivo principal da sua construção, a exploração económica da Katanga, passou para plano secundário, e a administração do caminho de ferro tratou de valorizar e de desenvolver a região atravessada, objectivo que é hoje a sua principal preocupação.

Graças a essa acção, as povoações começaram a surgir ao longo da linha férrea como que por encanto. A acção do caminho de ferro define-se bem com esta expressão: «ele anda com os colonos ao colo».

E por esta acção, desenvolvida certamente em seu benefício, mas altamente patriótica pelos resultados colhidos, é a companhia digna do maior apreço.

O Governo tem obrigação de dar especiais facilidades e vantagens à Companhia para que ela alargue cada vez mais a sua acção colonizadora.

Em perfeito contraste com a acção desta Companhia está a Companhia do Caminho de Ferro da Beira a Umtati, na África Oriental.

Esta Companhia não tem auxiliado a colonização portuguesa podendo até dizer-se que a tem contrariado. As tarifas de tráfego interno são por vezes desfavoráveis à acção dos colonos, em benefício das tarifas do tráfego de trânsito.

O colono na África Oriental, precisa aprender o inglês para poder ser servido convenientemente pelo caminho de ferro, onde nem a sua língua se fala.

O pessoal da exploração como o restante pessoal, é estrangeiro. E assim o colono português sente-se, por vezes, em terra estranha estando na sua própria terra.

Evidentemente que um tal estado de coisas não pode nem deve continuar. De mais tem êle durado. No próprio interesse das companhias é indispensável obriga-la a seguir o exemplo da Companhia de Benguela.

OS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO NA COLONIZAÇÃO



INDÍGENAS DA GUINÉ

Uma cena familiar, nos jardins do Palácio de Cristal

Verdade seja que os caminhos de ferro do Estado também se não têm interessado pelo problema da colonização. Se o não têm contrariado também não o têm favorecido.

Ao longo do caminho de ferro de Malange, que percorre um planalto reconhecidamente apropriado para a colonização, bem podia haver já povoações risonhas e progressivas como aquelas que se encontram ao longo do eaminho de ferro de Benguela.

No próprio caminho de Ferro de Ambaca, hoje explorado pelo Estado, havia lugar para uma interessante obra de colonização.

Melhor ainda no caminho de ferro de Mossamedes que de há muito devia ter transposto a Chibia, permitindo o estabelecimento de centros de colonização nas abas da serra da Chela, onde temos já uma interessante colónia, o Lubango.

Na África Oriental, a mesma coisa.

Freire de Andrade, com aquela superior visão dos problemas coloniais que o caracterizava, ten-



LOBITO - Ponte cais

tou fazer uma interessante obra de colonização no vale de Umbeluzi, apoiado nas facilidades do caminho de ferro da Swazilândia. Mas a região ali era insalubre e imprópria, por agora, para a colonização. E por isso a tentativa falhou.

Mas foi graças às facilidades concedidas em toda a extensão daquele caminho de ferro que os campos de Muguene e da Mailana apresentam já hoje uma obra de colonização que dá esperanças e que se intensifica.

Em 1914, tendo-se feito uma reorganização dos caminhos de ferro do Estado em Ángola, no sentido de os tornar autónomos e de exploração económica, procurou-se seguir neles o exemplo do caminho de ferro de Benguela, pois já então êste caminho de ferro se preocupara com o problema do povoamento do planalto.

Dizia-se no Relatório que corre impresso, o seguinte, a páginas 86:

«Em Malange conviria fazer o mesmo. «Conviria nomear um agente comercial com a «missão especial de atrair tráfego ao caminho «de ferro. Esse agente faria em todo o distrito «larga propaganda da agricultura; estimularia «o estabelecimento de colonos; prestaria o seu «auxílio a todos os que para o distrito fôssem «estabelecer-se, etc., etc.»

O Estado mandou imprimir êste Relatório... para dar que fazer à Imprensa Nacional, pois não consta que tenha tomado quaisquer disposições para objectivar um tal programa.

Nem, verdade seja dita, os directores que sucessivamente foram postos à frente dos seus destinos se preocuparam com tal problema. Até os relatórios deixaram de se publicar, certamente por nada haver a relatar.

Os horários cumprem-se; os combóios não descarrilam; o pessoal mantém-se disciplinado, e para se repetir todos os anos isto não vale a pena gastar tinta e papel.

A burocracia é a causa de todos os nossos males. E até porque serve de fácil capa aos que nada querem fazer.

Dizia-se, a este propósito, no Relatório referido:

«...as dificuldades burocráticas constituem sempre desculpa suficiente para uma cómoda, mas, por vezes, criminosa inacção.»

Nunca Freire de Andrade deixou de fazer o que se lhe antolhava útil à Colónia que sábiamente governava, por dificuldades burocráticas que, aliás, muitos procuravam criar-lhe.

Em presença dos belos resultados, colhidos já, no planalto de Benguela, pela acção inteligente da companhia dos caminhos de ferro e que a Exposição Colonial põe em evíduência, esperamos que o

Estado se decida a seguir-lhe o exemplo e a mandar adoptar iguais métodos de exploração.

Para isso, tem de dar às explorações dos seus caminhos de ferro organizações que pode copiar, *mutatis mutandis*, do caminho de ferro de Benguela. E desde que aqueles precisem de viver sobre si, têm de agenciar tráfego, entrar na propaganda e atrair colonos.

E como se faz isso?

Pondo à testa dos serviços quem *A Bem da Nação* os saiba administrar com tal criterio.

Uma tal individualidade nem secretaria deve ter, para não perder tempo com os papeis. Esses são para os subordinados.

Para que se colham resultados satisfatórios o director da exploração, em África, tem de ser um empregado de carreira que conheça o meio e saiba trabalhar ao sol da África.

Esse director, que deve ter uma larga experiência colonial, (que não se adquire certamente em Lisboa), deve ter ao seu serviço técnicos de engenharia experimentados para que tudo se mantenha em boa ordem e devidamente afinado. Mas êle nada mais deve fazer do que administrar.

Com uma liberdade de acção sem limites, — e para isso é que o Governo tem inteira liberdade de escolher quem lhe dê garantias de seriedade, — êle explora como entende; contrata agentes comerciais, que não sejam indicados por quem governa; paga-lhes generosamente dentro das verbas que tem; dá-lhes todos os meios de actuação; automóveis, dresines, etc..

No final do ano é que presta obrigatoriamente contas do que fez. O seu relatório mostra se está em condições de continuar à testa dos caminhos de ferro. Se assim se proceder nós teremos uma maneira indirecta, mas segura de fazer colonização.

O sistema está experimentado e os resultados estão à vista. Admira-os quem entra na nave central da Exposição.

E se essa acção indirecta fôr seguida dum ação decisiva por parte do Estado em prol da colonização, poderíamos ter brevemente em Ángola o Portugal maior já simbolizado na *Nova Lisboa*, futura capital de facto, porque de direito o é já.

E a Colónia ou, melhor, as Colónias, semeadas de portugueses que nelas vivam vida feliz, ficarão a coberto de todas as vicissitudes.

As dezenas de povoações que se podem admirar ao longo do caminho de ferro de Benguela e que bem se pode dizer serem filhas dêle, são já uma grande esperança.

Ganda, Cubal, Robert Williams, Lepi, Vila Nova, Bela Vista, Chingoar, Silva Porto, Cata-bola, General Machado, Neves Ferreira, Vila Luso, Teixeira de Sousa e tantas outras, são já povoações que ficam.

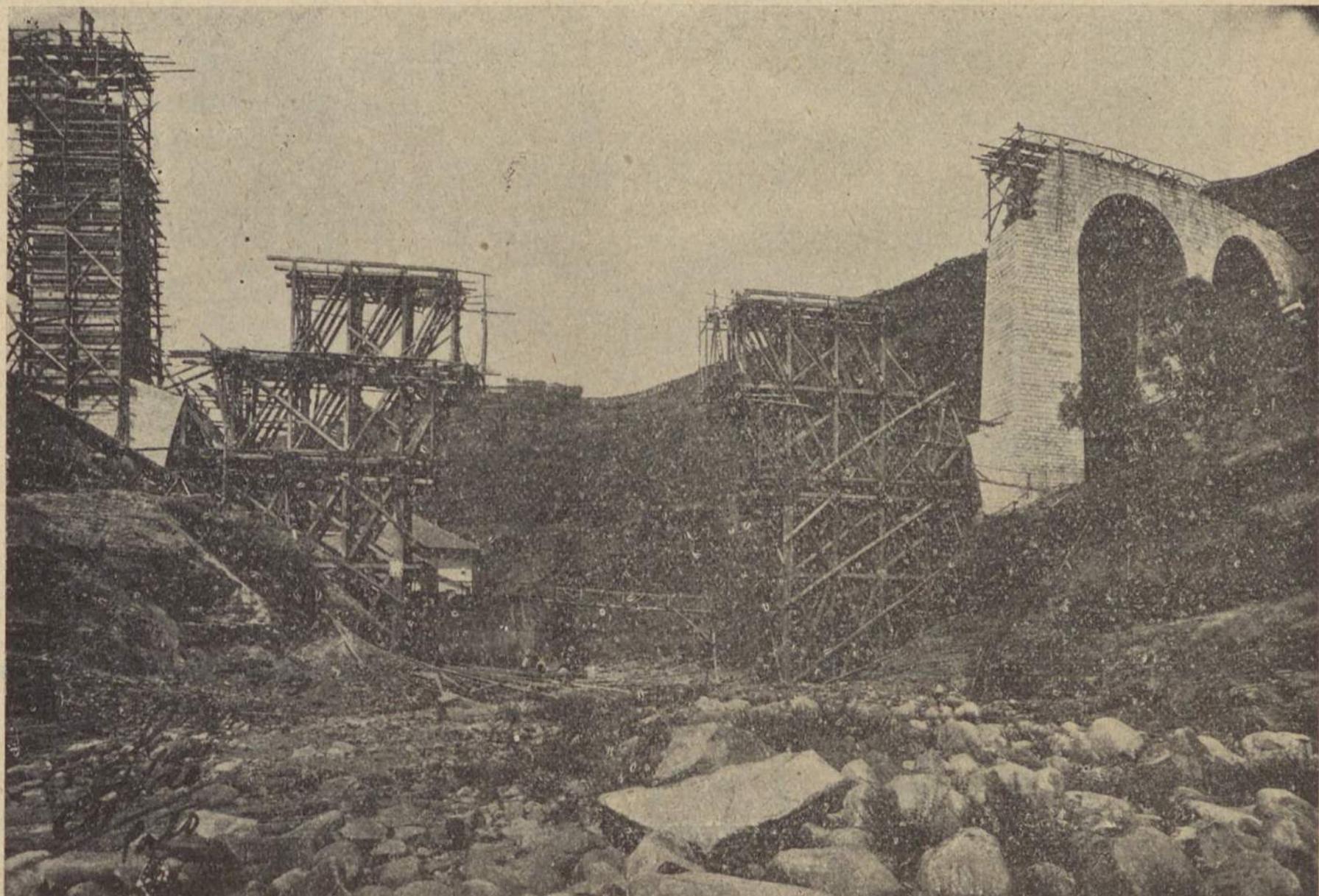
DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

Por de pacho de 3 do corrente foram aprovadas as seguintes alterações ao livre horário n.º 79 da C. P.

Combóio n.º 1.313 — substituído pelo novo combóio 1351 partindo de Lisboa — R. ás 12,48 e chegando a Sintra ás 13,57

FUNDO ESPECIAL

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, reunida sob a presidência do sr. engenheiro



LINHA DE LAMEGO -- Construção do simples do arco central da ponte do Varosa

e chegando a Lisboa ás 14,57. — Combóio n.º 1347 — tramway, partindo de Lisboa — R. ás 22,08 prolonga a sua marcha até Sintra. Combóio n.º 1346 — tramway, partindo de Sintra ás 22,30 e chegando a Lisboa — R. ás 23,51.

Foi igualmenie provado o projecto de ampliação do edifício de passageiros do apeadeiro de Gondarem, na linha do Minho.

Sousa Rêgo aprovou as seguintes obras, a custear pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro; Assentamento de uma báscula de 40 toneladas de via interrompida, na estação de Lapela; instalação de luz eléctrica na extremidade descoberta do cais n.º 5 da estação de Campanhã; e modificação e ampliação de linhas na estação de Pocinho.

Mas para a vastidão de Angola é muito pouco. E em Moçambique menos há.

Bem pode pois o Governo Central intervir no sentido de ordenar que nos caminhos de ferro coloniais, pertença do Estado, se deem aos colonos todas as facilidades. E essas facilidades devem ir desde o transporte gratuito, durante os três primeiros anos a contar da data da entrada na Colónia, até ao fornecimento das sementes e venda das colheitas, tal qual como se pratica, com ótimos resultados, nos caminhos de ferro da União Sul Africana. O Boer, ali, entrega ao chefe da estação mais próxima o seu milho e só aparece mais tarde para receber o produto da venda.

O colono que de Portugal parte acompanhado de sua família e dos seus modestos haveres, munido duma credencial, que pode ser passada pela

Agência Geral das Colónias, deve ter passagem gratuita, para tudo e para todos os seus, até ao local do destino, onde pode ser apresentado pelo agente comercial do respectivo caminho de ferro.

E sempre que tenha de ir ao porto onde desembarcou para tratar dos seus negócios, ou para adquirir as necessárias alfaias, ou, emfim, para tomar conselho com quem lho possa dar, ele deve poder transportar-se gratuitamente.

Não é inovação: fe-lo Freire de Andrade em Lourenço Marques e coisa semelhante faz o caminho de ferro de Benguela.

Seja pois êste modesto benefício em favor da colonização do Ultramar português um dos frutos que se colham desta já consagrada Exposição Colonial.



PRAIA DE MOSSAMEDES - À hora do banho

A FORTALEZA DE S. FERNANDO EM MOSSAMEDES

Por AUGUSTO JOSÉ DE MENDONÇA

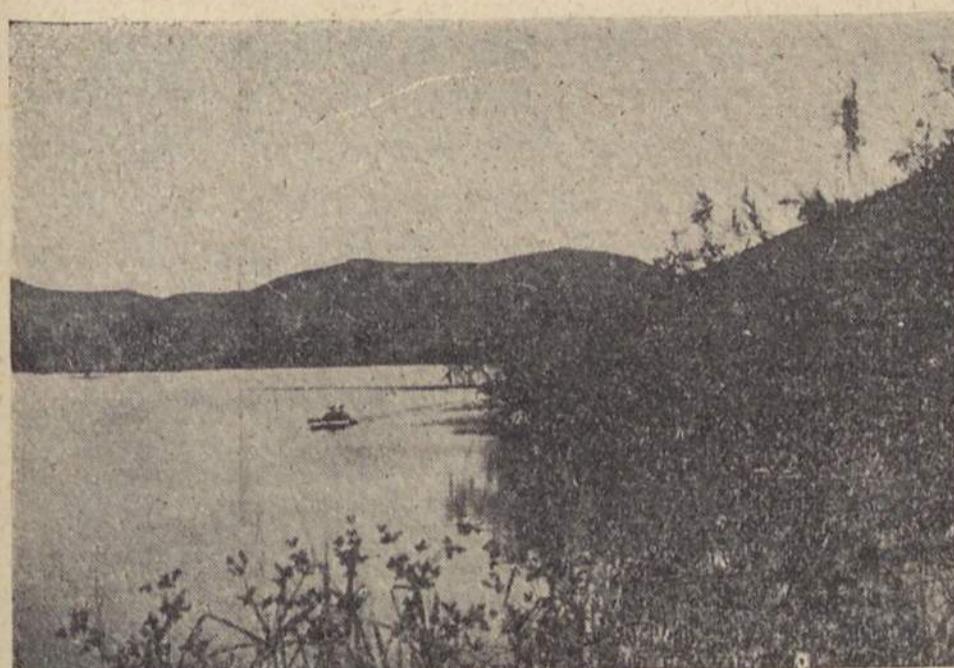
MOSSAMEDES é a cidade situada mais ao Sul da vastíssima província de Angola. Cidade essencialmente industrial, ela é um documento bem patente do esforço dos portugueses. Edificada no prolongamento do grande deserto Calaari, Mossâmedes é uma cidade garrida, atraente, com ruas geométricas, sem uma curva.

Terra de pescadores, pois é o principal centro piscatório da colónia e um dos maiores, senão o maior, de toda a costa africana. Fóra da ampliosíssima baía, a poucas milhas da cidade, depois de dobradas as pontas do Giraúl e do Noronha, abundam as mais variadas e saborosas espécies de peixes. Nas águas do sul, cujos principais centros piscatórios são as vilas de Porto Alexandre e Baía dos Tigres, não mencionando outras localidades como Viçapa, Mocuio, Baba, etc., tanto se encontra em abundância o atum ou a sarda, a corvina ou o cachucho, a moreia ou o méro, o carapau ou a anchova, a baleia, que não é propriamente um peixe, e as mais variadas e estranhas espécies da família dos esqualas, desde a *cornuda* ao *toupeiro*, o qual vive de preferência nos fundos lodosos do mar.

Mossâmedes, que o urgente esforço dum núcleo de algarvios e açoreanos edificou, é uma cidade linda,

possuindo interessantes edifícios e um bem tratado jardim que se prolonga a todo o comprimento da cidade e que só à força de muita água e cuidados consegue viver. Ao longe, para as bandas do Nordeste, vêem-se as majestosas elevações da cordilheira da Chela, limite natural entre os distritos da Huila e Mossâmedes, destacando-se os morros Maluco e Major. Quem uma vez vê Mossâmedes, jamais a olvidará.

Bissuio-Bitôto, como os naturais a denominam na sua tão arrevesada e interessante linguagem, é uma povoação estruturalmente portuguesa. *Angra do Negro*, como os antigos mareantes lhe chamaram, é uma mancha de aguarela na côr fulva do areal infinito. Á parte alguns recontros com os indígenas, a cidade erigiu-se sem a funesta necessidade da intervenção da força armada. Um ou outro veleiro da Armada Real demandava de quando em quando a baía linda, não com intentos guerreiros, mas únicamente transportando mais colonos, mantimentos, sementes e alfaias. Mossâmedes progrediu lentamente, é certo, mas sem recorrer à truculência da guerra e da chacina. Muito sofreram os primeiros habitantes e fundadores dessa cidade do Sul de Angola! Hoje, os seus descendentes, os seus netos gozam tranqüilamente e sem cuidados o labor e sofrimento dos seus maiores! E tantos portu-



MOSSAMEDES — Lagões do Guane. — Caça do Pato

gueses gastam o seu dinheiro para verem terras estrangeiras, como por exemplo um Marrocos falsificado, sem côr, quando Mossâmedes e o Sul de Angola tantas belezas encerram!

Mossâmedes devide-se em duas partes inteiramente distintas, formando como que duas cidades. Uma, comprehende o bairro piscatório, com as suas fábricas de conservas, destacando-se a da Companhia do Sul de Angola, os seus tanques de Salmoura, as suas embarcações bem portuguesas, os seus sequeiros e *giraúis*. A outra cidade está protegida pela cadeia de platós que se ergue a Leste. É ali que residem os funcionários civis e militares e se encontram as Repartições públicas, o Banco e os mais importantes estabelecimentos.

O bairro dos pescadores é conhecido pelo nome de Tôrre do Tombo, talvez pelo facto, como o brilhante jornalista Julião Quintinha disse na sua obra *Africa Misteriosa*, de nas falésias arenosas se lerem várias inscrições, remontando a maioria ao século passado.

Ao alto, no pendôr duma falésia, ergue-se a Fortaleza de S. Fernando, construída no reinado de D. Pedro V. A bateria, que domina as águas remansas e translúcidas da baía, tem o nome daquele inditoso monarca, representando o trabalho dum só homem, conforme o atesta uma inscrição.

É nesta antiga fortaleza que se encontra instalada, péssimamente, por sinal, a Companhia Disciplinar de Angola, para onde são enviados os militares da Armada e do Exército condenados a deportação militar. Geralmente, todos se dão bem fisicamente, pois o clima é duma grande salubridade. Muitos estranharam o regime de trabalho que ali é seguido e que, diga-se em homenagem à verdade, é assaz violento.

Quando estivemos em Mossâmedes aglomeravam-se na Companhia Disciplinar mais de duzentos homens em acanhadissimas instalações, não chegando os leitos... Posteriormente à nossa saída da cidade de Bernardino Freire alguns melhoramentos foram introduzidos na C. D. A., mas êsses melhoramentos

não satistazem amplamente às necessidades que tal aglomerado de homens reclama.

Não nutrimos qualquer ódio ou prurido de raças, mas não haveria possibilidade de evitar as gargalhadas dos negros ao contemplarem os europeus no trabalho? Que o trabalho faça parte do regulamento privativo da Companhia, concordamos plenamente, mas discordamos em absoluto da maneira como êsse trabalho é orientado e levado a efeito.

Os serviços em que os soldados se empregam, além das obras do aquartelamento, é a extracção de pedra duma enorme pedreira existente junto ás muralhas da fortaleza, construção de casas e fabrício de adôbes. Tudo isto achamos justo, o que não está certo é que os soldados sejam empregados em trabalhos que não estão relacionados com o aquartelamento. Bem sabemos que êles cumprem uma pena imposta por um Tribunal; também não desconhecemos que, decorridos dezoito meses, se o seu comportamento fôr bom, êles serão colocados em qualquer outra unidade da colónia; igualmente não ignoramos que sobre as cabeças dêsses homens impendem castigos terríveis dum regulamento não menos terrível, elaborado há desenas de anos, quando o capitão Paiva governava Angola.

É bom abrir aqui um parêntesis: êsse regulamento, Regulamento Privativo da Companhia Disciplinar de Angola, apresenta certas sanções, certos castigos que não são admissíveis nos tempos que hoje correm. Para êste facto chamamos a atenção de Sua Exceléncia, o senhor Ministro das Colónias. Pregantamos: Será justo e humano que os soldados da Companhia Disciplinar de Angola possam ser, como são, punidos com penas de trinta dias de prisão disciplinar agravada com jejum em dias alternados e privação de luz e fumo? Certamente que não. Os mais elementares princípios de humanidade reclamam a imediata terminação de tão cruel castigo. Na Metrópole, julgamos nós, não se segue já semelhante rigor nos castigos, muito menos deve ser seguido em África, aonde o clima, por muito benigno que seja, sempre é diferente

O hiate «Açores», na Praia do Saco — Distrito de Mossamedes
(Cliché Eduardo Torres).

do de Portugal. O Regulamento Privativo da C. D. A. é uma excepção, uma atroz e injusta excepção nos regulamentos militares da Metrópole e das Colónias. Para esclarecidos critérios dos senhores dr. Armindo Monteiro e coronel Eduardo Ferreira Viana, respectivamente Ministro das Colónias e Governador Geral de Angola, apelamos pela completa e humana reforma do Regulamento Privativo da C. D. A..

Quando o senhor dr. Armindo Monteiro visitou os nossos domínios ultramarinos, encontrávamo-nos em Mossâmedes, acompanhámo-lo de perto nas suas visitas. Sua Excelência esteve dentro dos muros bem caiados da Companhia, mas como o tempo lhe escasseava, não viu, como certamente seria seu desejo, todas as dependências da Fortaleza de S. Fernando. Não viu, especialmente, os segredos, os *ferros*, como os encorporados denominam semelhantes *in-paces*, em que os soldados cumprem a prisão disciplinar agravada, situados sob o solo, sem ventilação, sem higiene, porque se as examinasse ordenaria imediatamente a sua condenação. Os *ferros*, já de si acanhados e sem ar, têm duas portas: uma de grades de ferro e outra de madeira, o que mais dificulta, ainda, a renovação do ar viciado pela respiração e pela permanência dum recipiente em que os castigados fazem as suas necessidades fisiológicas. Os soldados podem entrar para semelhantes antros com cores rosadas no rosto, mas o que também é certo é que saem de lá semelhando cadáveres.

Francamente, doeu-nos, chocou-nos brutalmente a visão de semelhantes furnas. Urge que o R. P. da C. D. A. seja radicalmente remodelado, pois os Tribunais, quando condenam os soldados a deportação militar, não os condene à morte. Igualmente achamos

injusto que se empreguem os soldados em serviços que nada têm com os serviços do Estado, como por exemplo a construção dum campo de *foot-ball*, o que sucedia quando abandonámos a linda cidade do Sul de Angola. Não seria mais interessante que o labor desses homens fosse empregado, por exemplo, na conclusão da *Escola Portugal*, iniciada no tempo em que o General Norton de Matos governou a província?

Em muitos pontos de Angola se encontram encorporados da C. D. A. prestando serviço sem que a Colónia despenda uma *macuta* com êles, pois todas as despesas feitas com os deportados são cobertas pelos respectivos Ministérios a que pertenciam antes da sua ida para o Ultramar.

Nas páginas das lutas e campanhas contra o gentio sublevado ou contra os alemães do Sudoeste Africano aparecem os soldados da Companhia Disciplinar a sofrer, a combater e a morrer ao lado dos seus camaradas expedicionários. O Batalhão Disciplinar portou-se galhardamente em várias acções, demonstrando plenamente um alto valôr cívico e patriótico. A insubordinação do Cafú é escurecida e riscada pelas excelentes acções dos soldados do B. D..

Se folhearmos os diversos relatórios que se acumulam nas estantes do Arquivo do Quartel General e do *Arquivo Velho*, alguns dos quais se apresentam quase destruídos pela voracidade do *Salaeé*, leremos inúmeros feitos de louca bravura e heroicidade realizados pelos homens da C. D. A..

Ao senhor Ministro das Colónias dirigimos este artigo, para que Sua Excelência ordene uma ampla revisão ao famigerado e deshumano Regulamento Privativo.

JOÃO BAPTISTA CHAMPLON

RUA MARIA ANDRADE, 32 — LISBOA

FABRICANTE DE ESCOVAS DE PALHETA D'AÇO E DE PIASSABA PARA LIMPESA DE ESTRADAS

PREÇOS SEM COMPETENCIA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Julho de 1894

O orçamento das colonias

Publicou o *Diario do Governo* o mappa geral da receita e da despesa das provincias portuguezas do ultramar, no exercicio do anno economico que encetámos.

Merece bem indicar-se n'este lugar, as verbas que constituem o orçamento ultramarino, as quaes, por si só, mostram o extraordinario desenvolvimento que teem tomado as nossas colonias, n'estes ultimos annos.

Segundo esse documento oficial foram computadas pela seguinte forma as despesas e as receitas referidas:

	RECEITAS	DESPESAS
Cabo Verde	259:170\$000	265:757\$509
Guiné	67:990\$000	174:708\$086
S. Thomé e Príncipe	293:490\$000	232:359\$372
Angola	1.634:800\$000	1.532:637\$341
Estado da India	849:741\$600	959:436\$055
Macau e Timor	488:243\$300	442:827\$250
Moçambique	1.355:880\$000	1.555:158\$019

Deficit geral calculado em réis 233:649\$572.

N'este orçamento encontramos pela primeira vez, nos ultimos annos, a provincia de Cabo Verde, com um saldo negativo, insignificante é verdade, pois não chega a 7 contos de réis, mas importante porque indica a crise que a affeta presentemente, devida a varias causas e entre elles a ter sido votada quasi ao esquecimento nos ultimos tempos, desde que as attenções geraes se teem ido fixar mais detidamente em S. Thomé, Angola e ainda mesmo em Moçambique.

A receita calculada para o extenso território da Guiné é modessissima, mas mesmo assim será difficult excedel-a, devido ás circunstancias especiais em que se encontra o districto.

Já não aconcerá o mesmo á verba das despesas que provavelmente se elevará, não obstante representar, apenas, a despesa de *ocupação*, que outra ordem de emprehendimentos não cabe em quanha tão inferior.

A provincia de S. Thomé e Príncipe, esse torrão abençoado, genuinamente portuguez, que até se permite possuir, á sua custa, um dos nossos velhos padrões de gloria—S. João Baptista de Ajudá— inutil e improductivo, é verdade mas eloquente em extremo pelo muito que significa, apresenta um saldo positivo de réis 61:130\$628;

É de suppôr, porém, que a receita seja superior ao calculado e muito maior será no futuro, quando, na ilha de S. Thomé, se desenvolva decididamente a agricultura, alargando-se por terrenos inexplorados hoje, e se realisem os projectados melhoramentos e entre elles o caminho de ferro de via reduzida a que nos referimos no nesso ultimo numero, e que ligará rapida e economicamente o interior da ilha, ou antes as principaes roças, com a bahia de Anna Chaves.

A nossa magnifica província de Angola apparece, se não nos enganamos, pela primeira vez, no orçamento official, com saldo positivo. A receita d'esta província, tem vindo a progredir nos ultimos annos, por fórmula animadora, devido, com certeza, á benefica influencia da linha ferrea de Loanda a Ambaca, que ainda se não encontra em completa exploração.

Quando estiverem concluidas as duas importantes linhas ferreas, ultimamente concedidas, servindo, uma d'ellas a do Lobito a Caconda, o riquissimo sertão de Benguella, a outra, ligando o planalto de Mossamedes ao litoral, valorisando assim o trabalho que ali está empregado e chamando a uma vida mais activa a numerosa colonia portugueza ali residente, e, quando o caminho de ferro de Loanda tocar em Ambaca, depois de atravessar as regiões mais productivas do interior, poderemos então contar com um saldo positivo, real, muito superior, com certeza, ao que agora se fixa.

Curioso é notar que durante muito tempo os povos de Benguella e de Mossamedes, discutiram com caloroso entusiasmo, qual o caminho de ferro que devia ser escolhido de preferencia, se o que iria animar a população do planalto, ali constituída depois de valiosos sacrificios, se o destinado a servir o districto de Benguella, trazendo ao porto do mesmo nome todo o importante tráfego sertanejo.

Foi agora a difficultade cortada a contento de todos, sendo resolvido dotar-se os dois districtos com as ambicionadas linhas ferreas, bem justificadas ambas afinal.

A situação da India Portugueza, continua a ser angustiosa, pois o orçamento accusa um *deficit* de réis 109:694\$455.

É o resultado do lamentavel abandono em que se encontra esta colonia, rica de recursos naturaes e disposta d'uma população intelligente e apta.

O orçamento da Província de Macau e Timor offerece um saldo positivo consideravel, como, de resto, sucede ha bastante tempo.

As medidas especiaes a que tem sido sujeita a província de Moçambique, permittem que se calcule o seu *deficit* annual em 219:258\$019 réis, o que já é alguma cousa, mas não, o que é necessário conseguir de tão valioso como extenso território

Analysado assim ligeiramente o orçamento colonial, resta-nos dizer que não virá longe o dia em que a metropole se liberte de concorrer para as despesas das extensas e ricas regiões que Portugal possue no ultramar.

E para nos convencermos d'isso basta lêr os seguintes periodos que cortamos do relatorio apresentado pelo sr. ministro do ultramar:

«Ainda nos ultimos cinco annos os creditos, votados pela metropole a favor do ultramar no principio de cada exercicio, eram no fim rectificados com importancias approximadamente iguaes, supridas pelo thesouro ou levantadas por meio de decretos abrindo creditos. Desde 1888-1889 a 1892-1893 importaram estes suprimentos e decretos em 7.342:576\$582 réis, de que se tira uma média annual de 1.468:515\$276 réis. No anno economico de 1893-1894 cessaram completamente os suprimentos do thesouro ao ultramar e, se notar-mos que o orçamento da despesa de ultramar realizada na metropole foi inferior em 658:500\$000 réis ao de igual despesa em 1892-1893, resulta a favor do exercicio de 1893-1894, comparado com os quatro primeiros do periodo de cinco annos, uma diminuição nos encargos reaes da metropole do valor de 2.127:015\$276 réis e com referência ao ultimo anno uma economia para o thesouro de 748:000\$000 réis comparado em absoluto o orçamento de 1892-1893 com o de 1893-1894, economia que mais se avolumaria ainda n'este anno, se a revolta do gentio da Guiné não motivasse despesas valiosas, a cujos encargos será necessário ocorrer, dispondendo de creditos do orçamento que, sem este acontecimento, ficariam em saldo.»

Os caminhos de ferro em todo o mundo

Numa estatistica ultimamente publicada, relativa ao anno de 1892, encontramos curiosas informações sobre a extensão e importancia dos caminhos de ferro em todo o mundo. D'ella extractamos o seguinte:

A extensão total dos caminhos de ferro era de 653.957 kilometros, dos quaes cabem: á Europa 232.317 kilometros; á America 352.230; á Asia 37.367; á Africa 11.607 e á Oceania 20.416

Na Europa o paiz que tem maior extensão de linha ferrea é a Alemanha e em relação á superficie do territorio é a Belgica. Portugal occupa o 13.º e o 9.º logar respectivamente.

Na America, é a Republica dos Estados Unidos do Norte que se avantaixa apresentando um percurso de 281.228 kilometros; na Asia, a India Inglesa com 28.590 kilometros; na Africa, a Colonia do Cabo, com 3.932 kilometros e na Oceania, Victoria com 4.699 kilometros.

A EXPOSIÇÃO COLONIAL

A Exposição Colonial Portuguesa, do Palácio de Cristal do Porto, veio mostrar aos olhos de todos nós quanto esforço temos dispendido, no longo caminho da nossa história de além mar, e patentear ao mesmo tempo uma das modalidades mais fortes do nosso gênio criador. Estes certames são necessários pois que por eles se avalia da nossa vitalidade de obreiros da civilização e o alto sentido humano que sempre presidiu às nossas relações com as raças indígenas.

Assim se explica a nossa grande facilidade em manter nossas extensões de terrenos que fazem de Portugal a terceira potência colonial do mundo, e que tenhamos triunfado, precisamente, onde outros sossobraram, por não poderem manter-se à nossa altura.

A Exposição Colonial realizada e actualmente aberta no lindo palácio, sobranceiro ao rio Douro, com seus recantos e avenidas de encantamento, e seus parques de um belo recorte, é bem uma resposta dada a quantos querem muitas vezes diminuir-nos no nosso esforço construtivo e até nos nossos direitos seculares e intangíveis.

Além do pitoresco que encerra e dos ensinamentos que dá aqueles que nunca pisaram terra distante, esta exposição, visitada por milhares e milhares de pessoas, tem um sentido bem patriótico, que merece pôr em relevo.

Não basta em livros, ou em conferências, apregoar a nossa obra colonizadora, nem satisfazem nossos olhos os filmes realizados sobre motivos coloniais.

Era preciso que de uma forma mais concreta e tangível, viesse até nós, até ao coração do povo, até ao seu entendimento, o panorama vivo do nosso Império Colonial. Ele aí está por uma forma bem clara e nítida, atestando do que somos capazes de construir, pelo que já deixamos feito. Em todos os que passarem pelo Palácio de Cristal, e visitarem as aldeias indígenas, assistindo às festas próprias das raças que povoam as nossas províncias ultramarinas, examinando e observando os seus costumes, contatando com elas de perto, vendo desfilar as suas tropas negras, aprumadas e garbosas, há-de surgir uma natural visão do quadro em toda a sua grandeza, — Portugal dilatado para além das suas oito províncias continentais, abrangendo o mundo no abraço que todos damos aos povos que ali estão representados pela sua arte, a sua indústria, a sua agricultura, e são portuguesas como nós o somos.

Por esta forma, entre nós e os povos das nossas colônias, desaparecerá de vez essa desconfiança que sempre caracteriza quem não se conhece bem, e é de raça diferente.

Ir-se-hão os indígenas dessa África misteriosa com a impressão de pertencerem a uma pátria que os atraía, e, em troca, deixarão em nós a impressão de grandeza real que os livros não bastam para dar-nos.



O PALÁCIO DAS COLÔNIAS NA EXPOSIÇÃO

NACIONAL PORTUGUESA

Por outro lado, esta exposição é campo de observação do nosso longo esforço colonial, desde as nossas conquistas e descobertas, a delinearem-se ao sentido condutor das primeiras directrizes científicas da Renascença, desde que, primeiro que outros povos, pisamos terras de além mar, e com as nossas feitorias nas costas da India e por toda a Ásia, iniciamos o comércio com o Oriente.

Com o nosso trabalho, a nossa abnegação, as fixamos, as fomos dilatando, povoando, com o sentido sempre de que por essa forma se engrandecia e acrescentava o próprio território nacional.

Foram sempre consideradas como outras províncias com as suas características próprias, mas onde sempre esteve presente a alma de Portugal. Assim fizemos por toda a parte, desde o Brasil até Timor.

Se colónias são agregados nacionais estabelecidos em terras estranhas, nós não as consideramos desse modo.

Quizemos sempre que as terras que descobriamos fossem nossas; não nos contentamos com a simples ideia de habitarmos em territórios que nos não pertenciam, embora deles extraíssemos as riquezas que eles nos podiam dar. Quizemos a posse da terra; que a terra fosse nossa.

Por isso a percorremos, a medimos, na ansia de bem a conhecer, procurando sempre harmonizar os nossos interesses de europeus, com os interesses sagrados dos que, embora de raça inferior, lá habitavam.

Mais do que a nossa ocupação militar, foi este o segredo que sempre caracterizou a nossa forma de colonizar.

Só assim pudemos resistir às cubiças que desde 1885 pesam sobre todos os territórios de além mar.

Defendem-las, as nossas colónias,



EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA DO PORTO

com o nosso sangue sempre que isso fôr preciso. Justo é o orgulho que nos invade, ao assistirmos, agora, a uma exposição da grandeza daquela a que nos temos referido.

Para todos os que deram o maior do seu esforço à obra colonial realizada, e que desde Afonso de Albuquerque, nem sempre foram bem compreendidos pela nação, vai a nossa comovida admiração.

O trabalho que se realizou não era possível também sem o obreiro, quantas vezes ignorado, que é o comerciante, o funcionário público, que por lá vivem e por lá morrem, longe da terra que os viu nascer. São iniciativas como esta Exposição Colonial que nos enaltecem aos olhos dos estrangeiros, e tem, na hora que passa, um alto sentido patriótico que é preciso saber encarar, em nome do Portugal daquem e dalem mar, que o nosso grande Poeta cantou, em estrofes imortais.

MIGALHAS DE HISTORIA
 OS
 CAMINHOS DE FERRO
 EM
 PORTUGAL EM 1852

NUMA arrumação de papeis veiu ter-nos ás mãos a cópia de trechos de alguns discursos parlamentares de 1852 a 1853 ácérda dos caminhos de ferro, cuja construção se pretendia iniciar entre nós.

Neles se reflete o estado da opinião nessa época, sendo pois interessante reproduzi-los.

Começaremos por um discurso de José Estevam na Câmara dos Deputados em 21 de julho de 1852.

Tinha sido aberto em maio desse ano concurso para a construção da linha de Lisboa á fronteira.

O decreto respectivo, de 6 de maio de 1852, era referendado por Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Melo.

Em 10 de agosto seguinte lavrou-se o termo de concessão provisória á Companhia Central Peninsular representada por Hardy Hislop.

Eis o discurso de José Estevam ácérca do projectado caminho de ferro do Porto a entroncar com a linha de Lisboa á fronteira:

DISCURSO DE JOSÉ ESTEVAM

Apresentou um projecto de caminho de ferro de Lisboa para o Porto, mas sabe que os Srs. Ministros vão cometer um erro administrativo, fazendo concertar a estrada que ha entre estas duas cidades, e vão gastar nisso 400 contos de reis. Sente que S.S. Ex.^a tenham tido a fraqueza de ceder a uma ideia a mais inconveniente e deplorável. A linha de caminho de ferro verdadeiramente financeira neste paiz, porque não é financeiro senão o que é produtivo, é a de Lisboa ao Porto; não quer hostilizar todas essas maravilhas, todos esses contos árabes, que por ahi se teem levantado sobre o caminho de ferro de Lisboa a Badajoz; tudo isso se pôde realizar; mas deve notar-se que alem do paiz está outro Governo com terra sua, com leis suas, e poder seu, e com postos geographicamente colocados para debelarem todas as vantagens da nossa situação; e portanto tratemos de compensar com outras medidas as vantagens que nos podem ser tiradas; haja um caminho de Lisboa para Madrid, mas haja também um de Lisboa para o Porto. A linha daqui para

Madrid é o complemento de uma linha europeia; os calculos sobre as vantagens que dela podem resultar hão-de fazer com que seja contractada em uma praça estrangeira; mas a de Lisboa ao Porto não apresenta grandes vantagens a essa especulação; por consequencia uma hade ser feita por empresa estrangeira, e outra por nós. Mas vão-se gastar 400 contos em concertar a estrada entre as duas cidades, sem que dahi resulte nada, porque o estado da organisação das obras publicas vê-se pelo seu resultado, e este resultado mostra-se no que aconteceu ha pouco; o Snr. Ministro dos Negocios Estrangeiros mostrou muito zelo, muita solicitude em querer estabelecer uma posta daqui para Badajoz, mandou perguntar ás repartições competentes por onde se podia fazer esta viação, e é curioso vêr o *Diario do Governo*; a companhia dos vapores disse que não tinha vapores, e apareceu um apontamento que nos desencantou a respeito da estrada do Alemtejo; não ha tal estrada, nem a pode haver, faltam 7 pontes, ha 5 pantanos a encher, 14 legoas de estrada a fazer; e quanto á estrada para as Caldas tambem não ha nada.

Uma estrada não se faz hoje, nenhum Ministro a faz. Diz-se: vamos primeiro ás estradas antes de chegarmos ao caminho de ferro. Pois pensam que, se os caminhos de ferro tivessem aparecido no momento em que se fizeram as estradas, que ellas se faziam?... Não se faziam senão caminhos de ferro. No arsenal estão a pôr nas espingardas os fechos à *piston*, mas por esse modo de pensar deve parecer isto uma grande inconveniencia, e intender-se-á que era preciso começar pela alabarda, depois ir á escopeta com murrão, passar a estes fechos de cassoleta, que por ahi se veem, e depois disso tudo ir então aos de phosphoro, phrase que é bem conhecida (*riso*).

O concerto da estrada de Lisboa ao Porto, com que não lucramos nada, tem um defensor poderoso, que é toda a nossa navegação de cabotagem, que pode competir com uma estrada, mas que não pode competir com um caminho de ferro; entretanto nós não podemos ter cabotagem, porque não temos portos; se formos a fazer a despesa que é precisa com os portos para termos cabotagem, gastamos mais do que nos leva o caminho de ferro, o qual é preferível á estrada, porque tem sobre ela a vantagem do transporte menos dispendioso, e de duração incomparavelmente maior.

O paiz mesmo oferece as condições imprevisíveis para um sistema de viação, que tenha por base este caminho de ferro, porque é uma tira de terra, e não ha senão tirar uma linha de comunicação pelo meio, e deixar ramificar para ela de todos os pontos dos dois lados; e esta linha de comunicação deve ser, não estrada, mas caminho de ferro, porque o caminho de ferro traz-nos a economia de todas as estradas para Lisboa, em vez de virem dar a Lisboa, vão dar ao caminho de ferro, e desse

ponto até Lisboa percorre-se num momento a distância.

Concederia mais depressa 6 ou 7:000 contos para a feitura de caminhos de ferro do que 2 ou 3 contos para estradas, e muito menos para se fizerem do modo que se tem feito no nosso paiz, no que se não tem seguido um metodo regular e conveniente.

O dinheiro destinado para as estradas consumir-se-á todo, e as estradas nunca se farão, e se se fizerem, pondo de lado por causa delas a feitura de um caminho de ferro, será isso uma grande calamidade e um grande desperdicio.

Em 30 de agosto de 1852 foi publicado um decreto autorizando o Governo a construir a linha do Porto, depois de mandar proceder aos estudos.

Em 9 de novembro foram publicadas instruções reguladoras desse estudo, fixando-se o entroncamento da linha na que iria á fronteira para cá da foz do Zezere. Dava-se Coimbra como ponto obrigado. Entre Coimbra e o entroncamento estudar-se-iam duas directrizes: uma por Tomar e outra pelos vales do Soure e do Mondego.

Entre o Porto e Coimbra estudar-se-iam duas directrizes: uma pela bacia de Aveiro e outra deixando Aveiro á esquerda e servindo as povoações mais importantes da regiā.

Deveria ser estudada no Porto a passagem da margem esquerda para a direita do Douro em termos de ser continuada mais tarde a linha para o Minho e o Douro.

Em 28 de Março de 1853 o Governo declarou á Companhia Peninsular que podia considerar definitivo o contrato, que ficava todavia dependente da aprovação das Cortes. No mesmo dia a Companhia respondia, fixando o dia 25 de abril para começo dos trabalhos.

Éis um discurso feito na Camara dos Pares em 7 de Abril pelo Ministro dos Estrangeiros, Visconde de Atouguia, a propósito da resposta ao discurso da Corôa:

DISCURSO DO MINISTRO DOS ESTRANGEIROS, VISCONDE DE ATHOUGUIA

«Sr. Presidente, caminhos de ferro!... Ministros criminosos, que fizestes? como vos deixastes reduzir por um tão precioso desejo? a opinião geral por esse mundo fora é que em Portugal não pode haver caminhos de ferro, e vós quizestes tentar o impossível? É a isto, pouco mais ou menos, que se reduzem as objecções do digno par contra o caminho de ferro. Mas Sua Ex.^a, que só via paz e tranquilidade por essas ruas, quando o paiz estava em revolução, e quando a anarquia ameaçava levantar o colo aqui mesmo na capital; como é que conhece a opinião de lá de fóra contra a possibilidade dos caminhos de ferro em Portugal; estando elle tão distante, e não vê a necessidade que deles tem o paiz, e as fortes e incessantes reclamações que ha por esse reino, achando-se no meio delas? Deveras que não percebo. Mas ainda percebo menos que, depois de negar a utilidade dos caminhos de ferro;

depois te ter invocado a opinião do mundo todo, para dizer que eles são impossíveis em Portugal; depois de nos ter arguido pelo empenho que mostramos em dotar com eles o paiz, e de ter duvidado da genuinidade da opinião que se tem desenvolvido no paiz a favor deste meio de comunicações, continuasse dizendo que a Administração, de que Sua Ex.^a, fazia parte, quizera fazer caminhos de ferro, e que os faria, não por vontade, mas para ceder á opinião publica. Ainda bem que nesta parte estamos de acordo, tanto o Ministerio actual, como o que passou! Mas então já se reconhece a existencia e genuinidade dessa opinião publica, diante da qual se curvava, posto que com reluctancia, o Ministro de 18 de junho? Mas então estes Ministros que aqui estão, não merecem as arguições do digno Par, por fazerem o mesmo que elle queria fazer, só se as merecemos por procedermos de boa vontade!

Entende Sua Ex.^a, que não é possivel fazer-se o caminho de ferro, porque os caminhos vicinaes, que se devem fazer, ainda não estão encetados. Onde foi buscar Sua Ex.^a as razões para assentar esta sua opinião? Seria porventura á Allemanha? Não; porque os caminhos vicinaes somente se foram fazendo muito tempo depois de estarem construidas as grandes vias ferreas, onde foram entroncar-se Á Inglaterra tambem não foi o digno Par. Na Inglaterra só depois que passa o *bill* no parlamento, e que se lança o traçado de um caminho de ferro, quando já não ha duvida alguma de que o caminho ha de ser uma realidade, começam os vicinaes, que, muitas vezes, se fazem concorrentemente, mas que nunca precedem o tronco. Já vê portanto o digno par, que o seu argumento apenas se firma na autoridade do seu nome, e que tem contra si a pratica dos paizes onde se sabe o que são caminhos de ferro. Socage o digno par. Se tivermos a fortuna de levar ao cabo o caminho de ferro, não se assuste Sua Ex.^a com a falta dos caminhos vicinaes, porque os povos hão-de querer fazel-os mesmo á sua custa, se tanto fôr necessário. E se o digno Par entende que este caminho de ferro não vae ávante, que lhe importa que se não façam primeiro os caminhos vicinaes? perde com isso alguma coisa? tem por ventura visto algum compromisso do Governo, de que lhe resulte perda, ou ao paiz? S. Ex.^a que já leu os dois actos da dictadura, não viu lá decerto nenhuma medida dictatorial, celebrando o contracto para a construção do caminho de ferro. Não, Sr. Presidente; este objecto hade vir ao parlamento, para aqui ser deviamente avaliado; e tenha o digno Par a certeza de que seja qual fôr o resultado, o paiz não hade ser obrigado a pagar nenhuns indemnizações, porque tudo foi convenientemente prevenido.

Para findar reproduziremos alguns trechos curiosos de um discurso de Sotto Maior na Camara dos Deputados em 19 de abril do mesmo ano.

CONGRESSOS INTERNACIONAIS

O VII CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESTRADAS REALIZA-SE EM MUNICH DE 3 a 19 DE SETEMBRO DO CORRENTE

O Comité alemão da Associação permanente internacional dos Congressos de Estradas acaba de distribuir o programa das viagens que podem fazer os senhores congressistas que tomarem parte no VII Congresso Internacional de Estradas que tem lugar em Munich de 3 a 19 de Setembro do corrente ano.

A primeira viagem, bem como todas têm o seu inicio em Munich (Alemanha) e segue pela Prússia Oriental e Berlim.

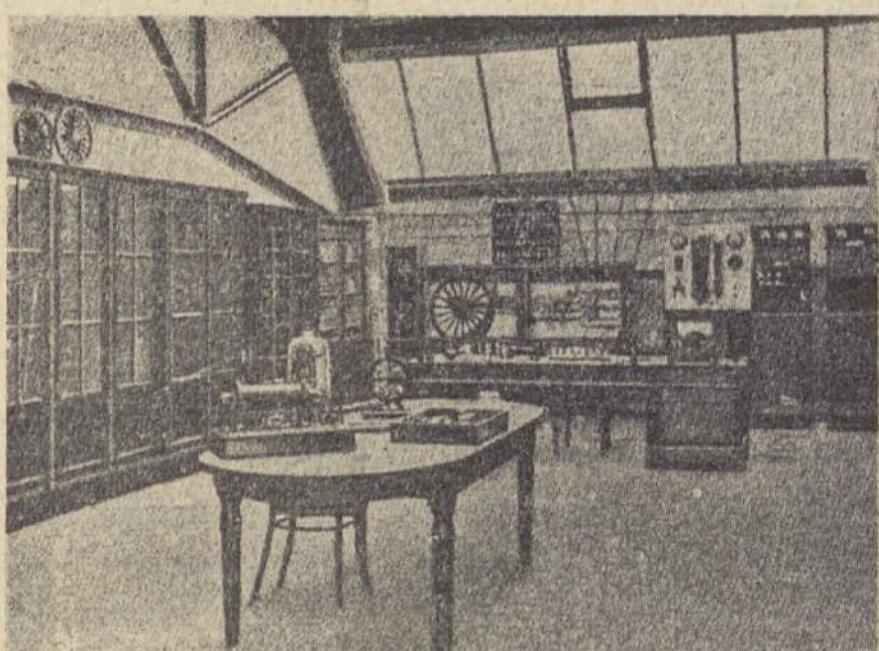
A segunda Alemanha de l'Oeste, Côtes do mar Baltico e do Norte e Berlim,

A terceira vai a Saxe, Silésia, Côtes do Mar Baltico e Berlim.

A quarta viagem faz-se por Costa Oriental da Ba-



Edifício para o ensino e dormitórios da escola central de Brandeburgo



Sala de modelos na escola de aprendizes de Grunewald

viera, Baviera do Norte, Alemanha Central, Narz, Hanovre e Berlim.

A quinta viagem e ultima tem o seu inicio em Munich, Lac de Constance, Forêt-Noire, Francfort sur-le-Main, Thuringe até Eisenach terminando em Berlim.

Essas viagens começam após as sessões do Congresso, ou seja no dia 9 de Setembro, em Munich e terminarão em Berlim no dia 18, onde assistirão à sessão de encerramento do Congresso.

O preço da viagem foi reduzido à modesta soma de 165 reichsmarks por pessoa.

Com estas excursões os congressistas terão ocasião de visitar todas as estradas e vias em construção, assim como as instalações modernas de filtração, das barragens, centrais eléctricas dos vários distritos petrolíferos da Alemanha, o canal central (Mittellandpanal), a ponte de Ruge, o maior elevador naval do mundo em Viederfinow e o grande circuito automóvel na Nurburg.

A inauguração solene do Congresso tem lugar em 3 de Setembro.

Haverá uma grande exposição de máquinas onde se apresentarão as ultimas criações, além de alguns inventos que os congressistas irão apreciar e comentar.

DISCURSO DE SOTTO MAIOR

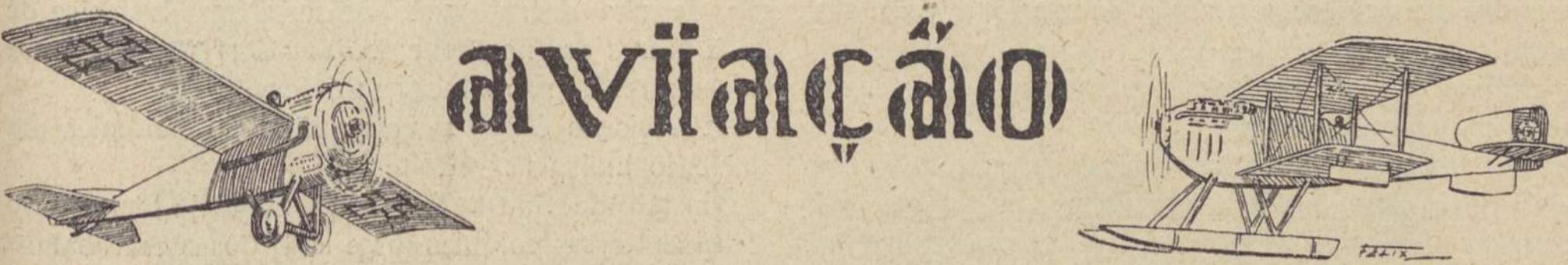
Que já tinha declarado, e parecia-lhe inutil repetir, que não era inimigo dos caminhos de ferro, mas que teimando o lado esquerdo da Camara em dizer que os deputados da direita eram inimigos do caminho de ferro, declarava de uma vez por todos que o não eram.

Nós não queremos (disse o orador) sacrificar ao caminho de ferro os princípios de moralidade e as condições do dever. Não queremos o caminho de ferro á custa da subserviencia parlamentar. Não queremos o caminho de ferro apoiado no saque á propriedade. Não queremos o caminho de ferro apoiando fornadas de Pares. Não queremos o caminho de ferro aprovando a criação de escandalosas isnecuras. Não queremos caminho de ferro, apro-

vando a continuação do comando em chefe. Não queremos o caminho de ferro com a apostasia dos princípios. Não queremos o caminho de ferro com a abjuração das nossas crenças. Não queremos o caminho de ferro com a santificação de todas as tropelias, abusos e desperdícios. Não queremos o caminho de ferro calcando aos pés a religião que professamos. Não queremos caminho de ferro, atraindo os nossos amigos. Não queremos o caminho de ferro semeando a scisão no nosso partido, e não quero o caminho de ferro, invocando constantemente os interesses materiaes, porque esta invocação é uma tregua, e em politica, esta tregua, é a apostasia.

Que vacuidade a de todos esses discursos!

Que ignorancia do assunto disfarçada pelas banalidades oratorias!



AVIAÇÃO

A AVIAÇÃO PORTUGUESA E O SEU IMPÉRIO COLONIAL

Pelo Tenente-Aviador HUMBERTO CRUZ

O problema aeronáutico é sempre interessante de tratar qualquer que seja o aspecto oferecido à discussão ou ao interesse dos que pretendem compreender o seu elevado valôr. Não o pretendo arrumar com violência de palavras contra o espirito dos que crivam as suas acções por peneiras apertadas, que deixam só passar — dizem — as fórmulas bem selecionadas do seu alto critério.

Ele mesmo não precisa duma super visão para reclame e pregão dos seus merecimentos.

Olhem-lo de qualquer forma e ser-nos á dado, desde logo, apreciar quanto valem, em poder intríseco, as multiplas faces que nos apresenta aproveitáveis na actividade de qualquer povo.

Na natural e indispensável defesa de um país, na consolidação da soberania colonial, a Aviação toma sempre um lugar que, por experiência e acção, bem podemos julgar de muito util e apreciável.

A Inglaterra, que durante muitos anos guardou nos seus esquadrões coloniais a fôrça do seu domínio no Oriente, esmagando pela acção militar — quando preciso era — as rebeldes manifestações dos seus subditos, encontrou na Aviação a célula que melhor poderia servir para impôr os seus processos e o seu mando nas mais diversas regiões.

Substituiu, com vantagem os seus numerosos esquadrões por esquadrilhas de Aviação, que mais económica e eficientemente podem actuar onde necessário fôr.

Praticamente já foi feita a demonstração de quanto foi benéfica essa substituição.

Na África onde nós Portugueses, temos as nossas mais belas colónias a Aviação também espalha o seu valôr, materializada aqui e àlém por bases que são padrões de soberania, refletindo na massa indígena que espera a civilisação, a imagem dos po-

vos que, por imposição do destino e por direitos adquiridos, temi como missão ocupar educando, e dominar colonizando.

A curva colonial francesa, que partindo visinha da nossa Guiné, se define pelas savanas e florestas do Senegal, Sudão e Costa de Marfim, tem na Aviação com as suas bases de Dakar e Bamako, o sólido esteio da sua defesa e da sua ocupação.

De Dakar a Allidjan surjem de 50 em 50 quilómetros os campos de recurso, talhados com capim que muito podem servir o preciso movimento dos aviões.

Quando a Itália há pouco ainda, mandou uma esquadilha ao Sul da Tripolitana, enviada das suas bases do Mediterraneo, para demonstração perante o indígena, do seu valôr como Nação progressiva e forte, a França soube e pôde rapidamente prestar confronto, não se deixando diminuir, mandando ao Tibesti e a Bardai uma Esquadilha de Bamako.

Os hangares ultimamente erguidos no campo de Abidjan são como o alicerce da nova fôrça Aeronáutica que a França irá lançar nas suas colónias do Golfo da Guiné.

E assim, a par do seu esfôrço militar, estudos vários se vão fazendo em regiões de difícil acesso que muito servem para aplicação dos melhoramentos necessários à ocupação, progresso e colonisação dos seus imensos territoriais coloniais.

A Espanha possuidora da mais extensa praia que nos é dado vêr, os areais imensos do Rio do Ouro, onde a vegetação rareia e o deserto se estende, abriga nos seus hangares de Cabo Juby e Vila Cisneiros os aviões duma esquadilha militar — A esquadilha del Sahara — unicamente, em tão inhóspita região, para marcar e fazer valer os seus direitos de soberania.

A Inglaterra, prática e conchedôra, começa no Egito e vai, Nilo abaixo, até ao Cabo lançando a sua rede, a sua defesa, o seu domínio, erguendo alto nas

azas dos seus aviões o simbolo da sua força e da sua acção.

Militar e Comercialmente a Ocupação é já segura pelas suas forças aéreas.

O Deserto do Sahara, imenso e grandioso nos seus horizontes que tão igualmente se repetem em centenas e centenas de quilómetros tem na França, no seu simbolo tricolor, o guarda e visitante alado que desbrava e descobre os seus mais misteriosos oasis.

E que podíamos nós esperar da Aviação que não nos regateia já hoje as suas possibilidades enormes?

A velocidade encurtando distâncias, aproxima os povos a quem a civilisação serve dos mais asperos rincões da terra.

O que no passado era loucura de aventureiro, sé-

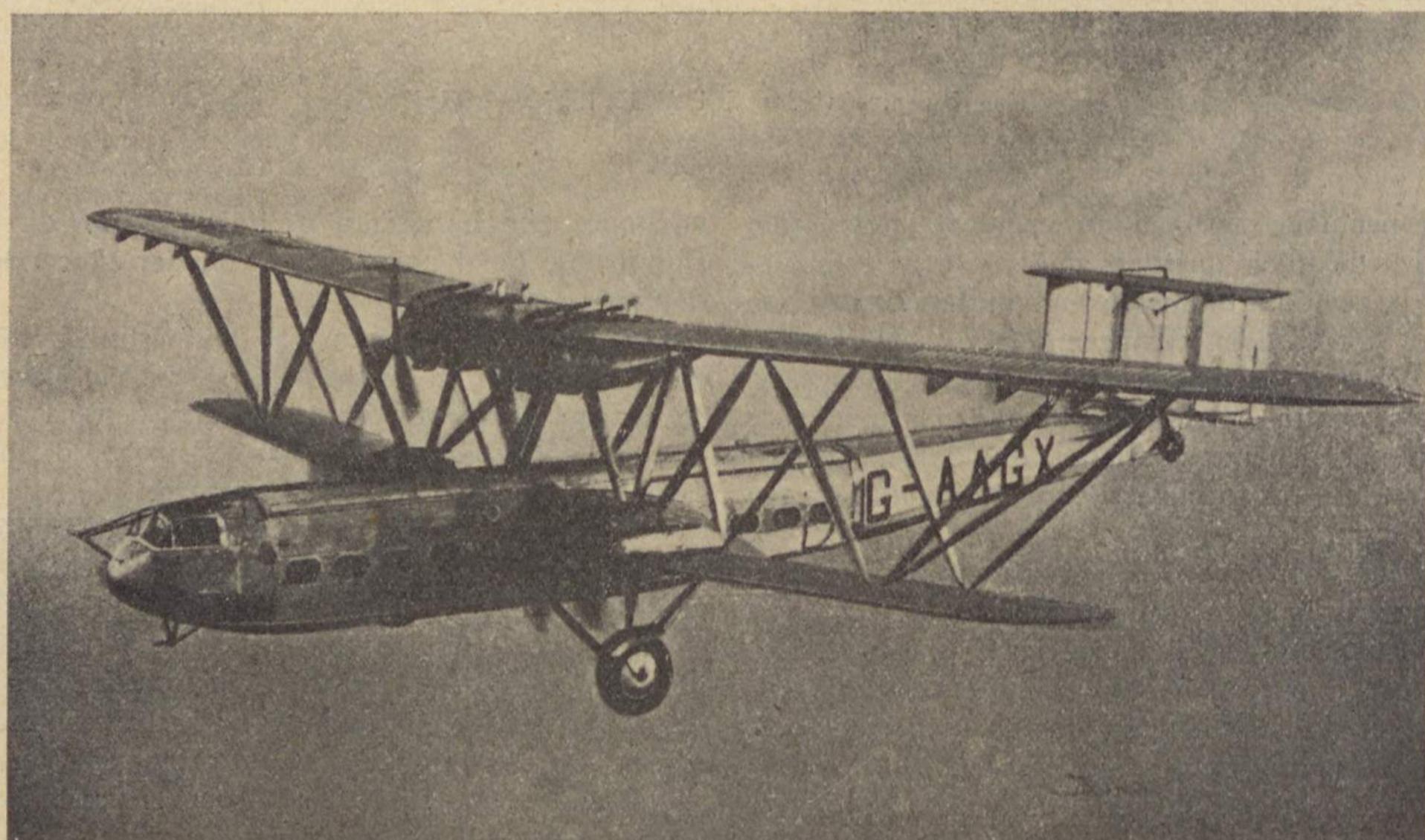
ção de não darem razão de ser a frase histórica de Foch acerca das nossas colónias "Correrão perigo, se os senhores as não souberem defender".

A Aviação é na sua vida militar e Económica um elemento indispensável.

Gastão de Sousa Dias que muito já tem escrito sobre as nossas colónias disse num dos seus trabalhos sobre Angola ".....a aviação.

Parecendo à primeira vista uma arma cara, ela será neste caso um valioso factor de economia, pois um avião, nas operações que por ventura tivessem de realizar-se contra qualquer nucleo de rebelião indígena, corresponderia bem à vontade, pelos efeitos morais da sua acção, a um batalhão".

E era tão fácil lá colocar as esquadrilhas que tão



UM QUADRIMOTOR HANDLEY-PAGE
EM SERVIÇO NAS LINHAS DA IMPERIAL AIRWAYS

de de heroísmo envolta em amargura e febre, meses e anos de luta contra a natureza com os seus males, o calor e o pantano a fome e a floresta, os mil contratempos duma arrojada tentativa de exploração no continente negro, é hoje, mercê do Avião, o lance alado de algumas horas, vamos, de alguns dias, em que se vê, se investiga, se estuda, e, sobretudo, se vive com o orgulho próprio de quem sente o domínio da máquina, o domina na inteligência.

A Aviação é uma realidade e com ela nós podemos encontrar para usufruir aquilo tudo que a natureza nos oferece medindo as nossas possibilidades.

Porque havemos de hesitar ainda no aproveitamento dos seus préstimos?

A nossa África, a Guiné, Angola e Moçambique, precisam de forças aéreas que as coloquem na situa-

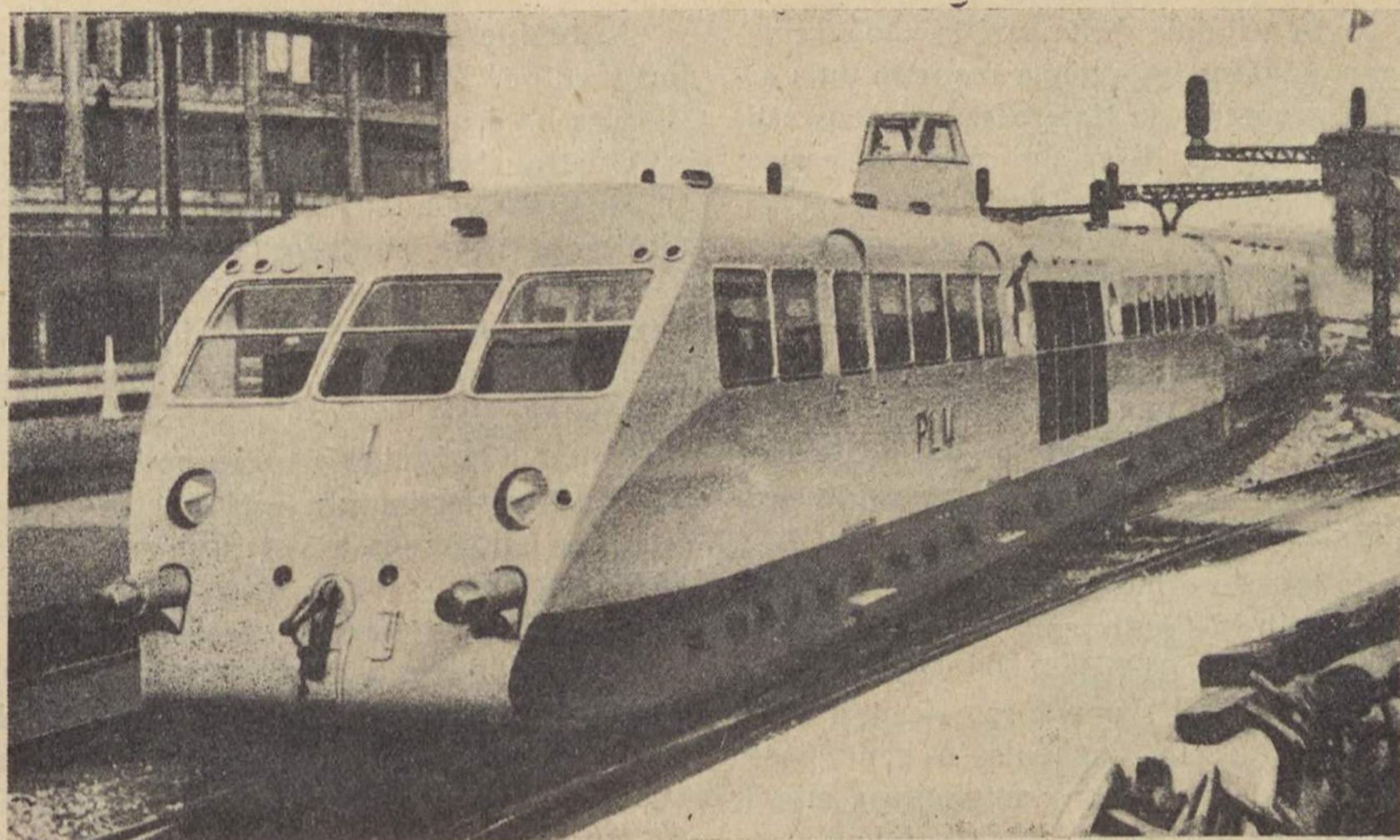
precisas são e tão preciosos serviços prestariam, bem organizados.

Enfim aguardemos, como Portugueses que não esquecem o seu património colonial, que uma centelha simples mas radiante surja iluminando o caminho que já devíamos ter trilhado.

É necessário criar a Aviação Colonial.

Primeiro os interesses da Nação e depois, para desabafo das almas anémicas, que apareçam as discussões de interesses individuais, que essa facilmente se liquidam.

Terminarei com a afirmação de L. Eynac "A Aviação Colonial não é sómente uma associada da grande obra civilizadora; ela é, para os seus homens e para o seu material uma incomparável pedra de toque".



O auto-rail duplo «BUGATTI» logo depois de concluidas as experiências e ao chegar à estação de Lyon

UMA LOCOMOTIVA ELECTRICA MIXTA

Por ALEXANDRE SETTAS

PARA o serviço interno das grandes fábricas, assim como para certas manobras nas estações, há, presentemente, a tendência de empregar *locotractores* movidos por motores Diesel, a óleos ou a essência, por isso menos dispendiosos e mais manejáveis do que as locomotivas a vapor.

Mas este problema complica-se quando se trata de uma rede de vias parcialmente electrificadas e sobre as quais seria ilógico fazer circular uma locomotiva a motor térmico, não obstante isso ser indispensável para os quilómetros não electrificados, tais como as vias de resguardo, as vias conduzindo às oficinas e, sobretudo, aquelas que conduzem aos altos fornos metalúrgicos, nos quais é praticamente impossível instalar fios aéreos.

Em vista disso um engenheiro francês acabou de construir uma locomotiva mixta, funcionando à vontade com corrente recebida por *trolley* captada por um pantógrafo articulado — como os das automotoras da «Sociedade Estoril» —, ou com uma bateria de acumuladores (Alsthom).

Esta nova máquina de 11 metros de comprimento tem o mesmo aspecto clássico das locomotivas de cabine central e extremidades abatidas.

Está montada sobre duas longas *bougies* que quase chegam a encontrarem-se no centro da máquina. Assim, com esta disposição, permite e com facilidade, inscrever curvas muito acentuadas de cerca de 50 metros, aproximadamente, de raio.

Cada uma das extremidades contém as precisas

resistências para a demarragem e também para a carga, além de parte da bateria e acumuladores.

O pantógrafo é alimentado a 630 vóltios enquanto que a bateria sómente fornece 270 vóltios. Logo, para esta irregularidade de voltagens exige-se um regulador especial que, por combinações variadas com os quatro motores atinge o seu fim.

Existe ainda um comutador permitindo passar facilmente da tracção por *trolley* à tracção por acumuladores.

Este comutador está disposto de tal maneira com o pantógrafo que, durante o trabalho dos acumuladores torna impossível a ligação ao sector.

A carga das baterias produz-se automaticamente desde que o *trolley* começa a receber energia eléctrica.

Esta locomotiva pesa 70 toneladas, mas se subtraímos 12 e 16 toneladas, respectivamente, para a bateria e para o equipamento eléctrico, teremos os 175 H. P. distribuídos pelos quatro motores com o peso das restantes 42 toneladas o que, a-pesar de tudo não é nada exagerado para tamanho prodígio de locomoção.

UM NOVO SISTEMA DE LOCOMOÇÃO O AUTO-RAIL

Acérca das recentes experiências efectuadas em França com o novo meio locomotor Bugatti, experimentado no percurso Paris-Vichy, já os periódicos da capital se referiram em lacónicos telegramas,

Porém, como a índole desta revista não se compadece com resumidos informes a respeito dum assunto que, na generalidade, interessa aos seus estimados leitores, vamos dizer algo sobre êsse meio de locomoção rápida e ultra-moderna.

O combóio ligeiro Bugatti — chamemos-lhe assim — representa, com as suas duas carruagens atreladas, um comprimento total de 43,50.

A despeito do seu peso relativamente insignificante — 35 toneladas — tem uma notável estabilidade. Dispostas as suas magníficas instalações para bem servir uma 1.ª classe é, assim, susceptível de conduzir 125 passageiros.

A fôrça de tracção é-lhe fornecida por um grupo de quatro maravilhosos motores de 200 H. P. cada um. O seu regime normal é de 2:000 voltas por minuto. Contudo, poderá sem esforço alcançar 2:500 voltas-minuto o que lhe aumenta o rendimento para 220 H. P. podendo assim a automotora atingir a bonita velocidade de 160 quilómetros à hora.

Não tem mudanças de velocidade, como os primeiros auto-rails que circularam em vias de caminho de ferro os quais, nessa época em que ainda se pretendia ensaiar moderadamente o sistema hoje já posto em prática, tinham absoluta semelhança com os automóveis de passageiros em comum.

A sua *prise* é directa, de onde resulta uma facilidade de manobra, além de determinar a aceleração da marcha com menor esforço.

O seu carburante que é uma mistura ternária, compõe-se de gazolina, álcool e benzol o qual se encontra repartido por quatro reservatórios que totalisam a capacidade de 1200 litros.

Contudo, espera-se que ainda êste mês, data escolhida pela Companhia da linha P. L. M. para abrir ao serviço do público a carreira Paris-Vichy e poder com absoluta segurança apreciar as vantagens da mistura combustível utilizada no novo auto-rail «Bugatti» que, sobre os seus antecedentes apresenta notáveis inovações.

Há também de apreciável nêste novo auto-rail a circunstância de ter dois pontos sobre os quais a técnica automobilística triunfa sem contestação possível: a suspensão e os engates.

Com efeito, o mecanismo da suspensão é tal que praticamente nenhum contacto metálico se estabelece entre a caixa e o rail.

Os amortecedores, compostos por grandes molas com interposição de blocos de borracha, suportam esplendidamente todos os possíveis choques, a tal ponto que, na passagem das juntas dos rails e nas encruzilhadas de via a alteração de estabilidade é insensível.

Quanto à atrelagem do reboque à carruagem motora é tudo quanto há de mais científico, prático e sigiloso, pois que nenhum dos desnivelamentos é registado e até as deslocações laterais ficam reduzidas ao mínimo.

A condução do auto-rail efectua-se do alto duma torre colocada a 3^m,60 acima das linhas e é muito simples no seu manejo.

Quatro alavancas para os motores, um travão a ar comprimido e um outro acionado à mão. Alguns mostradores de conta-voltas, conta-quilómetros e uma prancheta garnecida de *videntes* luminosos, sobre os quais se repetem os sinais da via, que vão sendo indicados conforme comunica o observador do combóio.

Como a máquina não se pode voltar e a torre do condutor-maquinista está situada no têrço dianteiro da automotora não tem por isso uma visibilidade excelente.

Então, para remediar êsse poderoso inconveniente instalou-se à frente do auto-rail um outro maquinista que desempenha a função de vigia.

O seu papel é o de observar tudo o que de anormal se notar e ainda o de transmitir os sinais da via ao outro mecânico, para os captar no indicador que lhe está ao alcance da vista.

Quando, porém em caso de imperiosa necessidade fôr necessário fazer uma paragem rápida e imediata, o mecânico-vigia por si só pôde cortar o gás dos motores e agir sobre os travões.

São estas as principais características da máquina moderna que a Companhia de Paris-Lião-Mediterrâneo prepara para o trajecto Paris-Vichy e que virá a percorrer essa distância com a velocidade comercial de 99 quilómetros à hora, o que é fenomenal visto que os mais rápidos combóios, normalmente, não ultrapassam 79 quilómetros de média horária.

Espera-se que quando findo o veraneio e deixar de se justificar êste serviço na linha onde agora vai começar a sua função, êste auto-rail fará o percurso Paris-Lyon e com a média calculada de 109,500 à hora!

É, pois, de especial reparo o esforço que o P. L. M. acaba de realizar para aperfeiçoamento dos seus serviços de exploração e que lhe garantem, com justiça, a autoridade de dispor dum espírito moderno, servindo o progresso com um bem audacioso cometimento e que bastante honra atribue aos seus realizadores.

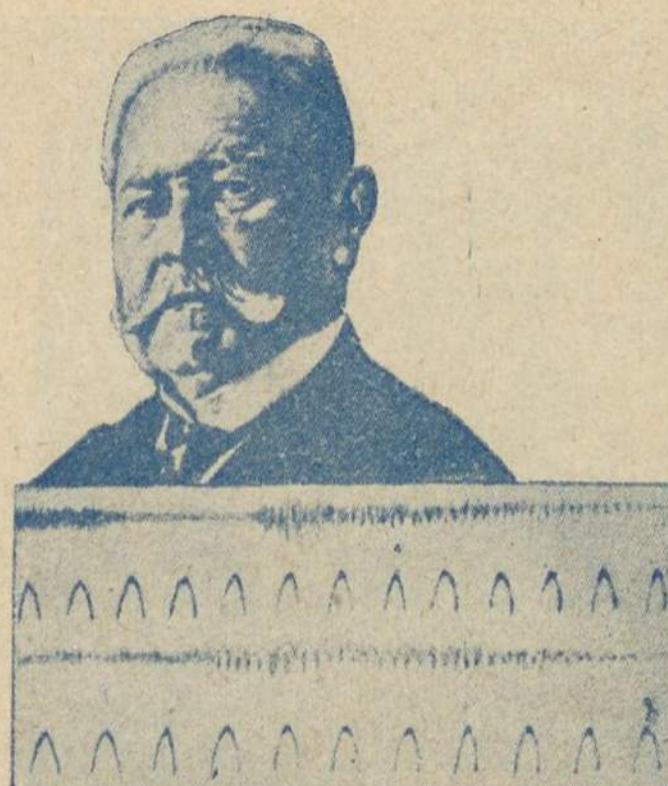
UMA LOCOMOTIVA MONSTRO

Segundo refere o *Daily Mirror* já se conhecem certos detalhes duma extraordinária locomotiva, cujos planos, que muito interessam aos técnicos da especialidade estão sendo realizados nas oficinas de Doucaster.

Sabe-se que esta nova locomotiva, possante e misteriosa, em muitos pontos da sua construção, ficará sendo a maior de todas as da Gran-Bretanha e ultrapassará em vantagens as suas semelhantes, pois poderá conduzir pesadíssimas cargas, rolando com velocidade vertiginosa e sem necessidade de reabastecimento durante muitas horas.



O general alemão Von Schleicher fuzilado pela polícia



HINDEMBURGO

CRÓNICA



O general alemão Kundt, grande estratégico, que se distinguiu na Grande Guerra

INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

HITLER E MUSSOLINI

TODA a imprensa germanica publicou uma *nota oficiosa*, na qual se exalta a importancia da conferencia de Veneza entre Hitler e o *Duce* e se diz que a troca de impressões continuará por via diplomatica. Acrescenta que *Os Dois Internacionais* estabeleceram um acordo, quanto á oposição á chamada politica dos *blocos*.

A restante imprensa mundial deitou-se a advinhar o que se passará na conferencia entre o Chanceler e Mussolini.

Assim o correspondente do *Journal* telegrafou o seguinte: «Hitler esperava obter, de assalto, o consentimento da Italia á queda do governo Dollfuss. Irritado com a resistencia de Mussolini, teria pensado em partir de Veneza, logo após o primeiro encontro».

O correspondente do *Matin*, na capital italiana, diz: «Mussolini, durante a sua conversação com Hitler, teria exprimido o desejo de se avistar com Dollfuss, e este efectuaria, talvez, em breve, uma viagem a Riccione.

Comunicam de Viena que o ministro do Comercio partiu para Trieste, onde vai entabolar negociações para utilização daquele porto pelos exportadores austriacos. Tratar-se-ia de desviar para ali parte do tráfego que, até agora, tem passado por Hamburgo.

A REVOLUÇÃO DA ALEMANHA

Dá-se, porém, repentinamente a revolução da Alemanha já descrita minuciosamente, em todos os jornais. E o Chanceler considera-se senhor da situação.

Vejâmos, a propósito o relato, dum correspondente insuspeito: a *United Press*.

«Com um rapido e fulminante ataque levado a cabo com pericia e disciplina, contra os chefes das forças de assalto culpados do movimento revolucionario, que hoje deflagrou, parece terminado o segundo movimento subversivo, que pode dizer-se findou ainda antes de haver eclodido. O facto de Goering haver actuado segundo as ordens de Hitler, e a colaboração das tropas de Defesa, da Policia Secreta assim como o apoio da Reichswher, revela, á sociedade que o chanceler Hitler conta e dispõe de forças suficientes para fazer frente a qualquer movimento contrario, a qualquer actividade revolucionaria das forças de assalto. Parece que a Reichswher está preparada para, á primeira voz, intervir e manter, activamente, a ordem, em caso de necessidade.

Também se não pode negar que os *Camisas Pardas* tentem, ainda, qualquer manifestação de oposição ao governo; o certo, porém, é que fracassariam tais tentativas.

Como resultado final apura-se que as mesmas tropas de assalto que manobraram ás ordens dos adver-



Hindemburgo passando revista a uma unidade militar. À direita: Hitler, autor dos fuzilamentos da última revolta

sarios do regime razi são mais leais ao chanceler Hitler que ao seu ex-chefe, capitão von Roehm, e aos outros chefes expulsos.

É natural que a determinação tomada por Hitler de reduzir as forças numéricas das tropas de assalto ainda venham a causar algumas perturbações. Afirma-se, porém, que facilmente o chanceler resolverá quaisquer dificuldades que porventura surjam, uma vez que aquelas tropas estão expurgadas dos elementos que as poderiam levar e manter na revolta."

Mais se sabe que o presidente do Reich ficou satisfeito com a supressão da corrente esquerdistas ou corrente esquerdistas do partido nacional-socialista, afecta a Roehm, e que se confirma a fuga de vários membros das famílias reais alemãs.

A FRANÇA PROTESTA

Telegramas chegados a Lisboa anunciam que por instruções do seu governo, o embaixador da França em Berlim, protestou, junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reich, contra os boatos que têm circulado, nos meios políticos, segundo os quais a França é a potência estrangeira que apoia os conspiradores nazis.

STALINE, SUPERSTICIOSO...

Staline, czar da Russia Vermelha é tão supersticioso como qualquer mortal. E ha quem, a este propósito, conta a seguinte anedota, bem engraçada, por sinal:

Há dias, Staline encontrou, nas

ruas de Moscovo, uma cigana que lhe deu a sina, dizendo-lhe apenas coisas banalíssimas. O ditador ia a despedir-se, depois de pagar á cigana, quando esta, de repente, franziu o sobrólho e lhe disse:

— Mostra-me as tuas botas.

Staline assim fez, e a rapariga declarou, muita séria:

— Debaixo do teu tacão, vejo a Russia... Esse tacão é o teu Poder. Mas repara, está quase a desprender-se... E virá outro substitui-lo...

O czar vermelho, que a princípio sorria, ficou pensativo. E regressou, apressado, a casa.

... Daí a momentos, um oficial soviético, foi a correr, mandado por Staline, com um embrulho na mão. Levava, ao sapateiro, a bota do ditador — para que o tacão fôsse reforçado...

EXAUTORAÇÃO DO CORONEL PRECUP

O correspondente do *Daily Mail* (edição de Paris)



Vorochiloff, «o homem de aço», Generalíssimo dos Exércitos vermelhos

em Bucareste, dá pormenores da exautoração do coronel Precup e dos sete oficiais com ele condenados por conspiração contra a vida do soberano.

O coronel Precup, no momento em que o sargento lhe quebrou a espada, proferiu violentas injúrias contra o Rei e contra a Corôa. O comandante da guarnição deitou-o por terra, a murro, depois do que, desembainhou a espada para o matar. Vários oficiais presentes não o deixaram levar a cabo o seu intento. Os outros oficiais, á medida que as espadas iam sendo quebradas, dirigiram também insultos á pessoa do soberano. Os oito condenados foram reconduzidos ao Presídio Militar aos acordes da Marcha Funebre, de Chopin.

Por outro lado, sabe-se que durante a cerimónia da exautoração, foi lançada uma bomba contra o castelo habitado por Madame Lopesco, ocasionando apenas prejuízos materiais.

O TERRORISMO NA AUSTRIA ATTRIBUIDO AOS "NAZIS"

Telegramas de Viena, dão conta, publicamente, que continua o terrorismo, tendo havido explosões de bombas em 35 terras diferentes.

A polícia descobriu vários depósitos de armas e munições, que declara pertencerem a "nazis".

A direcção do Partido Nacional Socialista austriaco publicou uma nota, em que desmente a afirmação das autoridades, segundo a qual o terrorismo na Áustria é obra dos "nazis". Afirma não estar averiguado que qualquer criminoso preso seja hitleriano. Acrescenta que o grande número de atentados apenas demonstra que se trata de uma violenta oposição de todo o povo austriaco ao governo Dollfuss. Termina, dizendo que a acusação tem apenas o objectivo de turvar as relações entre Hitler e Mussolini. Esse fim não foi atingido, como prova o "feliz resultado do encontro de Veneza".

O *Reichspost* publica uma notícia de Berlim, insistindo em que Habicht foi demitido do cargo de inspector do Partido Nacional Socialista austriaco. Ao famoso político hitleriano, que teve de sair do território austriaco, se atribui a responsabilidade da política "nazi" na Áustria. O facto, a confirmar-se, deve tomar-se como uma consequência do encontro Hitler-Mussolini.

Deve dizer-se que correu, há pouco, igual notícia, que não foi confirmada.

outra de 3 quilómetros e de uma terceira de 7 quilómetros e 125 metros.

Foi possível evitar o flagelo no micrório que atacou os perfuradores do S. Gotthard e que provoca a anemia dos mineiros, mas os desmoronamentos, as inundações e explosões fizeram vítimas.

Contam-se ainda no percurso 37 tuneis e 38 pontes e viaductos, mas nenhuma passagem de nível.

Os trabalhos custaram 1.200 milhões de liras sendo 480 milhões para a grande galeria.

Do ponto de vista económico, a importância da nova linha é considerável, porque não sómente põe Milão a 8 horas de Roma, como a ausência de subidas íngremes permitirá um duplo carregamento do trem de mercadorias.

FRANÇA

Com a assistência do ministro do Comércio foi inaugurado, há dias na estação de Saint-Lazare, o 5.º combóio exposição, organizado pelo *Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie*.

Na Companhia do Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e do Secretário Geral, o ministro passou visita detalhada aos 19 vagões, que constituem o combóio, dos quais 18 para exposição e um para central-electrónica. Este combóio, que iniciou a sua marcha no passado dia 21, só voltará a Paris no dia 5 de Outubro próximo. Entre vários outros pontos estacionará em Dieppe, Havre, Ruen Errenil, Lisieux, Trauvilles, Deauville, Caen, Cherburgo, Saint-Malo-Brest, Lumper, Rennes, Le Bank, Nantes, Angers, etc., etc..

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA

Igaugurou-se a 22 do mês findo a linha ferrea directa entre Florença e Bolonha. A importância dessa nova estrada, que não tem mais de 97 quilómetros é considerável. Milão ficará agora perto de Roma quanto Bolonha o era até o presente.

A nova via férrea é mais curta que a antiga em 40 quilómetros; foram suprimidas as ladeiras e passagens de nível. A velocidade que, ao transpor os Apeninos, não era superior a 50 quilómetros, atingirá agora até 120.

A construção da linha foi estudada desde 1882, mas projectos e contra-projectos se sucederam até o inicio da guerra. Só depois dela é que os trabalhos foram começados, mas foram lentos, a princípio.

Tres mil operários que trabalhavam na linha viviam em três centros, com suas famílias, haviam constituído verdadeiros *soviets* que impunham sua vontade aos próprios engenheiros. A revolução fascista resolveu o caso e acelerou os trabalhos.

As condições de trabalhos eram penosas. Com efeito, cerca de 40 quilómetros de linha eram constituídos de obras de arte: uma enorme galeria de 18 quilómetros e meio através dos Apeninos, seguida de

BIBLIOGRAFIA

AQUILINO RIBEIRO — *É a Guerra*

Apareceu um livro mais do Aquilino Ribeiro mas um livro com miolo com alguma sujestão, enfim um livro que gostosamente se lê.

E digo isto, justificando.

Não há caixeiro, barbeiro, ou empregado de escritório que não se dedique ás belas letras — *fabricando-as* más...

E os espantosos reclames das obras aparecem, com adjectivação gloriosa aos autores nos jornais diários — pagos, muitas vezes, à linha, já se deixa ver...

O público, porém, que já não vai no ludibrio, entra nas livrarias, repara neste ou naquele escritor novo, quase sempre futurista, encolhe os ombros, faz um comentário leve e de subtil ironia e sai, voltando as costas ás *ultra-modernas* ideias — porque os escritores da novíssima geração só confeccionam prosa irada, até da cõr de *burro quando foge*, como diria o conselheiro Acácio de saudosa memória.

Há hoje abundância de prosa barata, de literatura balôfa, que nem o diabo é capaz de entrar com ela.

Mas, a literatura de mestres, como é Aquilino Ribeiro dificilmente aparece.

É a Guerra, o novo livro do mestre que nos vem mostrar novas eras, e, recordar aos velhos combatentes o que vimos e nunca esquecemos.

Aquilino, adivinha ou palpita dias tristes para o Mundo e dias tristes para nós.

O seu livro entristece-nos bastante e lembra-nos que os sacrifícios passados não são recompensados com o mesmo sorriso da partida para os Matagaes da Grande Guerra.

O "Diário" de Aquilino Ribeiro deve ser lido por quem comprehende a leitura sã dum português que escreve, entre os portugueses duma geração que se conhece.

HENRIQUE GALVÃO — *Terras de Feitiço*

Terras de Feitiço é um livro que o capitão Henrique Galvão escreveu sobre as nossas colónias.

É um volume de contos africanos que vem formar ao lado da vasta obra, que este ilustre escritor e brioso militar tem escrito.

O auctor consegue num elegante volume de perto de duzentas páginas dar diversos factos da vida africana, desenvolvendo nos seus maravilhosos contos scenas exactas, descritas com elegância e com um sentimento próprio dum escritor que sabe sentir e sabe vencer.

RAFAEL MARÇAL — *Os Marçais de Foscôa*

Com uma capa elegante apresenta Rafael Marçal um livro que descreve a vida dos Marçais de Foscôa.

É um livro escrito com azedume o que deixa transparecer, por vezes, momentos ferozes no ataque político.

Através das páginas do seu livro Rafael Marçal mosta-se adversário do miguelismo explicando numa nota final as razões que o levaram a fazer essa publicação que, bem apresentado deve interessar principalmente aos historiadores.

ARY DOS SANTOS — *Nós, os advogados*

Mais um livro que o nosso amigo dr. Ary dos Santos acaba de publicar, sustentando os seus altos créditos de estilista admirável e prosador distinto.

Os seus valiosos estudos jurídicos deram brado justificando a sua desaparição no mercado dos livros.

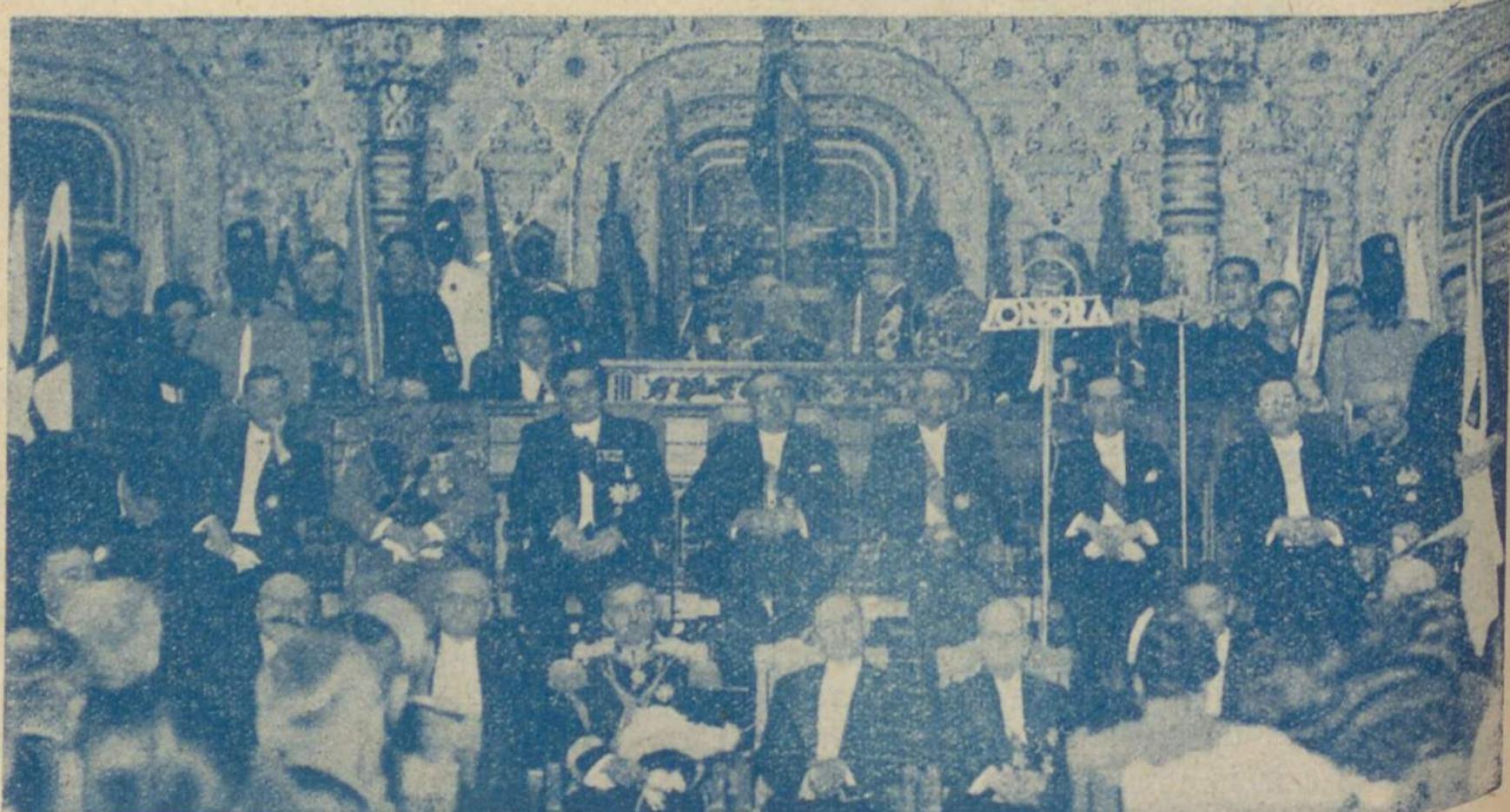
E agora Ary dos Santos dá-nos o livro "Nós, os advogados", em que demonstra uma análise segura e uma investigação clara aos casos passados pelos tribunais e por essas bancadas de advocacia.

Por vezes agressivo nas suas crónicas. O ilustre advogado escolheu o dr. Ramada Curto para prefaciar tão notável obra.

Parabens e continue.

C. O.

A I Exposição Colonial Portuguesa



A mesa da presidencia da sessão inaugural realizada no Palácio da Bolsa. Ao centro, vê-se o Chefe do Estado e logo em baixo o Governo

I EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA



O Arco dos Vice-Reis na velha cidade de Goa sob o qual deviam passar os Vice-Reis e Governadores ao assumir o governo do Estado da Índia. — Está reproduzido em tamanho natural na Avenida das Tílias, dos jardins do Palácio de Cristal



Um recanto da Exposição—Um payjihão da colónia de S. Tomé e Príncipe

ANTÓNIO CARNEIRO

Era uma figura bem curiosa desta pacata Lisboa, onde raras pessoas conseguem vincar uma personalidade original e digna, esta de António Carneiro, o "João Fernandes" das gazetilhas, desaparecido há poucos dias. A sua boémia foi, sobretudo, de espírito agudo e luminoso como o de uma lâmina.

O seu talento disperso soube em poeira de jornalismo e de teatro, mas nem por isso deixou de legar uma obra à geração sua contemporânea.

O extraordinário poeta, de fácil metro e de rima rica e adorável dizer, produziu o suficiente para encher dois livros, se alguém tiver a devoção de compilar o seu Humorismo, de uma ironia elegante, e o seu Lirismo de uma emocional penetração luzida.

Como todos os poetas tinha uma alma infantil, que as suas atitudes nunca desmentiram. Não era um sentimental, nem um romântico lamartiniano.

A sua ternura era discreta mas expressiva. Amava as ruas e a solidão, paradoxo apenas aparente. Uma criança enternecia-o, mais do que um príncipe. A sua última fotografia um grupo descuidado, dá-o com uma criança ao colo. É um símbolo fugaz mas suficiente, a fixar o retrato de uma alma.

A sua boémia não era a dos errantes, dos noctívagos, dos estroínas; tinha um sentido orgulhoso de existência, aprumado, composto, mas simples.

Morreu com António Carneiro um tipo delicioso de Lisboa; desapareceu uma figura, radiosa de talento, simpática, muito Chiado e muito S. Cristóvão, muito lisboeta, sobretudo.

E repito a sugestão: quem se encarrega de compilar a sua obra dispersa? De reunir em jardim os seus canteiros de flores perdidas?



O último retrato de António Carneiro, amigo de crianças

PARTE OFICIAL



Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Vai ser publicado o seguinte decreto:

«Subsistindo as razões que levaram o Governo a publicar o decreto n.º 14.670 e a prorrogar, sucessivamente, o prazo nele estabelecido pelos decretos n.ºs 16.283, 19.433, 21262 e 22.283; Tendo a experiência mostrado a conveniência de introduzir nesse diploma algumas alterações que melhor assegurem a criteriosa aplicação daquela doutrina:

Artigo 1.º — É dispensada a Câmara Municipal de Lisboa, durante um período de três anos e nos termos e condições fixados nos artigos seguintes, das obrigações consignadas no art. 23.º da lei n.º 621, de 23 de Julho de 1916, e nas leis e regulamentos de expropriação ou de simples aquisição, por utilidade pública, pelo que respeita a indemnização ou forma de pagamento de prédios necessários para alinhamentos, novos arruamentos e suas faixas marginais, construções ou edificações de utilidade municipal, quando, por acordo com os respectivos proprietários ou seus inquilinos comerciais ou industriais, permute os prédios ou substitua as indemnizações devidas, no todo ou em parte, por terrenos municipais de valor equivalente e ainda no que se refere à venda de terrenos municipais para fins de construção.

Art. 2.º — As resoluções da Câmara Municipal sobre as permutas e substituições a que se refere o artigo anterior deverão, sempre, recair sobre o processo devidamente organizado pela Repartição dos Serviços de Engenharia da Câmara, do qual conste proposta fundamentada e o auto de avaliação dos prédios e terrenos a permutar, e só terão validade quando tomados por uma maioria de, pelo menos, dois terços de votos e depois de publicadas no Boletim Oficial da Câmara, conjuntamente a proposta da Repartição e o respectivo auto de avaliação.

§ 1.º — A avaliação dos bens a permutar será feita por três peritos engenheiros, sendo um funcionário da Repartição de Serviços de Engenharia da Câmara, outro representante do proprietário interessado, e o terceiro designado pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º — Quando o valor comum dos bens a permutar for superior a 500.000\$00, a resolução camarária carece de homologação do Governo, depois de ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas.

§ 3.º — Nas permutas com o próprio Estado intervirão, apenas, dois peritos, um pelo Estado e outro pela Câmara, e não terá aplicação o disposto no § anterior.

Art. 3.º — A venda de terrenos, nos termos do art. 1.º, será feita pela preço não inferior à base da sua avaliação, por uma comissão constituída por três peritos engenheiros, sendo um funcionário da Câmara, outro da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, e o terceiro designado pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, de entre os vogais do Conselho Superior de Obras Públicas.

§ 1.º — As avaliações são válidas por um ano.

§ 2.º — São nulas as vendas de terrenos realizadas pela Câmara, com desrespeito das disposições deste artigo.

Art. 4.º — É igualmente dispensada a Câmara Municipal de Lisboa, por igual período, do cumprimento

O QUE TODOS DEVEM SABER

PAGAMENTO DE CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Desde o dia 1 do corrente que se encontram a pagamento as contribuições predial e imposto sobre a aplicação de capitais do ano económico de 1934-35; industrial, dos grupos A, B e C; imposto profissional de empregados por conta de outrem e profissões liberais do ano económico de 1934-35, e imposto complementar do mesmo ano. A primeira prestação deve ser paga em Julho do corrente ano e a segunda em Janeiro de 1935.

Para os contribuintes que requereram o pagamento em quatro prestações: 1.ª prestação, em Julho; 2.ª em Outubro de 1934; 3.ª, em Janeiro; 4.ª, em Abril de 1935. O imposto sobre aplicação de capitais é pago, por uma só vez, durante o corrente mês.

As importâncias que não forem pagas nos respectivos prazos vencerão juros de mora. O relaxe terá lugar sessenta dias depois de expirado o prazo do pagamento à boca do cofre.

Da contribuição, industrial e imposto profissional — Quando vencida e não paga a primeira prestação, qualquer que seja o numero de prestações em que tiver sido dividido o conhecimento; quando vencida e não paga a segunda prestação, se o conhecimento tiver sido dividido em duas prestações; quando vencidas e não pagas duas prestações, se o conhecimento tiver sido dividido em quatro. Da contribuição predial e imposto complementar — Quando vencidas e não pagas duas prestações, proceder-se-há, dentro do prazo de sessenta dias, contados do ultimo dia do vencimento da segunda, ao relaxe de toda a dívida; e dentro do mesmo prazo, contado do vencimento da quarta prestação, quanto a esta e à terceira.

nos §§ 1.º e 2.º do art. 1.º da lei n.º 1.339, de 25 de Agosto de 1922, em todos os actos de aquisição referidos no mesmo artigo, no art. 1.º do decreto n.º 14.470, de 25 de Outubro de 1927, e no art. 1.º do presente decreto-lei.

Art. 5.º — (Transitório) — Os acordos sobre permutas de terrenos e substituição de indemnização negocia-dos e aprovados nos termos da legislação anterior e ainda não convertidos em escritura ficam sujeitos às disposições deste decreto-lei, se as respectivas escrituras forem lavradas dentro de três meses, contados da data da sua publicação.

§ único — (Transitório) — Tratando-se de permutas com o Estado, se a assinatura da escritura não puder realizar-se no prazo fixado, por dificuldades de registo, o conservador do Registo Predial da Conservatória respectiva de Lisboa procederá, imediatamente, a todos os actos de registo precisos, com dispensa de preenchimento de simples formalidades legais, mediante despacho do ministro da Justiça.

VIAGENS E TRANSPORTES

BILHETES DE BANHOS

Com o propósito de tornar acessível, as todas as pessoas interessadas, o uso de banhos do mar ou águas termais, tem a Companhia da Beira Baixa à venda "bilhetes de banhos" de ida e volta, "válidos por 3 meses", a preços reduzidos.

Estes bilhetes estão à venda até ao dia 15 de Outubro. O primeiro dia para regresso, é o 15.º contado da data do inicio da validade do bilhete. O ultimo dia para regresso é 30 de Novembro.

As estações da Beira Alta vendem bilhetes para os seguintes destinos:

PROCEDENCIAS	DESTINOS
Figueira da Foz . . .	Campanhã, Porto, Trófa, Famalicão, Braga, Barcelos, Viana do Castelo, Ancora, Caminha, Valença, Monção, Cête, Livração ou Marco, Arégos, Caldas de Moledo, Régua, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Santo Tirso, Vizela, Guimaraes, Póvoa de Varzim ou Vila do Conde. Espinho, Granja, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Santa Comba Dão . . .	Espinho e Granja.
Carregal, Oliveiri- nh a, Alcafache, Sobral, Vila Fer- nando, Noémi e Freineda . . .	Espinho, Granja, Cête, Pedras Salgadas, Vidago, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Canas, Fornos e Ce- lorico da Beira . . .	Espinho, Granja, Cête, Pedras Salgadas, Vidago, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Nelas e Gouveia . . .	Espinho, Granja, Cête, Pedras Salgadas, Vidago, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Mangualde	Espinho, Granja, Braga, Cête, Pedras Salgadas, Vidago, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Contentas	Espinho, Granja, Cête, Pedras Salgadas e Vidago.
Baraçal e V. Franca	Espinho, Granja, Vidago, Cête e Pedras Salgadas.
Pinhel	Espinho, Granja, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.
Guarda	Espinho, Granja, Campanhã, Porto, Braga, Cête, Vidago, Pedras Salgadas, Moledo, Vizela e Povoa de Varzim.
Cerdeira	Espinho, Granja, Campanhã, Porto
Vilar Formoso	Espinho, Granja, Campanhã, Porto, S. Pedro e S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascais.

VIAGENS DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, no intuito de facilitar a visita à Exposição Colonial Portuguesa, tem à venda em todas as suas estações, bilhetes de ida e volta para o Porto, com o abatimento de 45 % sobre os preços da Tarifa Geral.

Os bilhetes especiais, que dão direito ao transporte de 30 quilogramas de bagagem, vendem-se nos períodos abaixo indicados e são válidos para regresso, até ao dia também indicado para cada período:

Julho . . .	Ida 20 até 22 — Regresso até 25.
Agosto . . .	" 10 " 12 — " 15.
	" 17 " 19 — " 22.
Setembro . . .	" 14 " 16 — " 19.

Para que os bilhetes sejam válidos para a viagem de regresso, é *indispensável* serem carimbados no escritório da C. P., instalado dentro do recinto da Exposição.

BILHETES DE IDA E VOLTA, A PREÇOS REDUZIDOS, PARA VIAGENS DE RE- CREIO, AOS DOMINGOS E DIAS DE FERIADO NACIONAL

A Companhia da Beira Alta, para facilitar as viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional, tem à venda, em todas as suas estações, para Figueira, Pampilhosa, Luso, Santa Comba Dão, Mangualde e Guarda, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Os referidos bilhetes são válidos para ida, aos sábados ou vesperas de feriado nacional, desde as 12 horas, e aos domingos e dias de feriado nacional até às 17 horas. Para a viagem de regresso são válidos desde os dias de domingo ou feriado nacional até às 12 horas do dia útil que se lhes siga.

AUTOMOTORAS PARA OS CAMI- NHOS DE FERRO PORTUGUESES

Regressou já a Lisboa a Comissão composta pelos srs. engenheiros Jorge Malheiro e Manuel Couceiro, da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses; Kopke, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; e Jaime Ferreira e Rogério Ramalho, da Direcção Geral de Caminho de Ferro, que em fevereiro do corrente foram visitar a França, Suiça, Alemanha, Suecia, Holanda, Noruega; Hungria, Belgica, Checoslovaquia e Austria, estudar as condições económicas de explorações ferroviárias, por meio de automotoras e os tipos que mais adaptáveis ás nossas linhas.

A comissão que já se avistou com o sr. Ministro das Obras Públicas deve muito em breve apresentar um relatório circunstanciado da sua viagem e os estudos feitos que resultaram de grande utilidade para os futuros progressos do nosso país.

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

OBRAS PÚBLICAS

Junta Autónoma de Estradas.

Dia 25 de Julho de 1934 pelas 15 horas.

Construção do empedrado da E. N. n.º 16-2.^a, troço entre a Portela dos Caibros e Monchique.

Base de licitação 927.711\$08

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 10.^a Secção, em Faro.

O depósito provisório é de Esc. 23.183\$00.

Dia 25 de Julho de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Reparação e betuminação da E. N. n.º 14-1.^a, troço entre o Entroncamento e Tancos e seu ramal para a estação do caminho de ferro do Entroncamento.

Base de licitação 471.507\$70

O depósito provisório é de Esc. 11.788\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 5.^a Secção, em Santarém.

Dia 25 de Julho de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Construção da E. N. n.º 40-2.^a, troço entre Km.º 60,500 e 69,074 (Pampilhosa da Serra).

Base de licitação 302.968\$32

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 3.^a Secção, em Coimbra.

O depósito provisório é de Esc. 7.575\$00.

Dia 25 de Julho de 1934 pelas 16 horas.

Reparação e betuminação da E. N. n.º 18-2.^a, troço entre Santana e Azeitão.

Base de licitação 462.000\$00

O depósito provisório é de Esc. 11.550\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E.

Dia 1 de Agosto de 1934 pelas 15 horas.

Reparação e betuminação da E. N. n.º 21-1.^a, troço entre Beja e Serpa.

Base de licitação 1.619.892\$27

O depósito provisório é de Esc. 40.498\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 13.^a Secção, em Beja.

Dia 1 de Agosto de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Betuminação da E. N. n.º 79-2.^a, troço entre Al-

mada e o Monte da Caparica e seu ramal, troço entre Trafaria e a Costa da Caparica.

Base de licitação 248.000\$00

O depósito provisório é de Esc. 6.200\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da Junta Autónoma de Estradas.

Dia 1 de Agosto de 1934 pelas 16 horas.

Construção do empedrado do ramal da E. N. n.º 13-1.^a, para Braga (Salvadôr de Briteiros).

Base de licitação 200.046\$55

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 11.^a Secção, em Braga.

O depósito provisório é de Esc. 5.002\$00.

Dia 1 de Agosto de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Reforço de muros de suporte da E. N. n.º 2-1.^a, em Arnoso, ao Km. 36.

Base de licitação 86.477\$51

O depósito provisório é de Esc. 2.162\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 11.^a Secção em Braga.

RESULTADOS DE CONCURSOS

Junta Autónoma de Estradas.

Em 4 de Julho de 1934.

E. N. n.º 43-2.^a, troço entre Rojão Grande e Carregal do Sal e seu ramal para a estação do caminho de ferro de Santa Comba Dão.

Base de licitação 1.414.236\$17

Concorrentes:

Alfredo Correia das Neves	1.249 000\$00
Emprêsa de Trabalhos Metropolitanos e Coloniais, Lda	1 273.800\$00
Martins Ferreira & C.º	1.329.000\$00
António Rodrigues Costa e Alfredo Augusto dos Santos.	1.330.000\$00
Francisco Ivo.	1.348.000\$00
Ernesto de Araujo Lacerda e Costa.	1.379.000\$00

Ramal da E. N. n.º 10-1.^a, para a Foz do Arelho.

Base de licitação 870.623\$60

DESERTO

E. N. n.º 108-2.^a, ramal para Lagôa (E. N. 23-1.^a) pela Estação de Silves.

Base de licitação 626.339\$28

Concorrentes:

Costa Lima, Lda.	626.339\$28
--------------------------	-------------

E. N. n.º 61-2.^a, troço entre Caxarias e Freixianda.

Base de licitação **265.357\$72**

DESERTO

Dia 11 de Junho de 1934.

E. N. n.º 16-2.^a, troço entre Torre D. Chama e Mirandela.

Base de licitação **1.159.817\$80**

Concorrentes:

Martins Ferreira & C.ª	1.149.800\$00
Pinto, Lopes & C.ª	1.150.000\$00
Manuel Batisa	1.156.000\$00
Antonio José Alves Ferreira	excluido
José Coelho da Silva Marques	excluido

Ramal da E. N. n.º 64-2.^a para as Caldas da Rainha, lanço de Salir de Matos ao Caminho das Antas.

Base de licitação **31.402\$23**

Concorrente:

Baltazar Casimiro Muacho	31.30-\$00
--------------------------	------------

E. N. n.º 10-1.^a, Variante de Aljubarrota.

Base de licitação **406.500\$61**

Concorrentes:

Ernesto de Araujo Lacerda e Costa	45.900\$00
Adelino Dionisio da Rosa	44.700\$00

Reconstrução do Pnotão de Palma da E. N. n.º 19-1.^a (Concurso limitado).

Base de licitação **140.005\$22**

Concorrente:

Manoel Xavier Ramalho Rosa	158.00.\$00
----------------------------	-------------

Camara Municipal de Lisboa.

Em 11 de Julho de 1934.

Pavimentação em cubos de granito das Ruas de S. Marçal, Monte Olivete, Nova da Piedade, dos Prazeres, Manoel Bernardes, do Jasmim, e Cecilio de Souza, Travessa, do Monte do Carmo, de S. José, de Santa Teresa, da Palmeira, de S. Sebastião e da Piedade e Calçada João do Rio.

Base de licitação **480.730\$10**

Concorrentes:

Artur Fernandes Alves Ribeiro	475.000\$00
Emilio Hydalgo	475.050\$00
Waldemar Jara d'Orey	475.100\$00
S. de de Engenharia Erg, L. da	477.000\$00
Antonio Veiga & Manuel Martins de Oliveiraiaa	479.000\$00
Casimiro Rêgo	479.000\$00

Junta Autonoma de Estradas.

Em 15 de Junho de 1934.

E. N. n.º 49-2.^a, troço entre Treixedo e Vizeu.

Base de licitação **3 181.385\$58**

Concorrentes:

Empreza de Trabalhos Metropolitanos e Coloniais, L. da	2 673 000\$00
Martins, Ferreira & C.ª	2.747.900\$00
Mesquita, L. da	2.936.000\$00
Ernesto de Araujo Lacerda e Costa	2.983.000\$00
Francisco Ivo	3.084.000\$00
Reconstructora, L. da	3 175.000\$00

E. N. 107-2.^a, troço entre a Portela dos Caibros e Monchique

Base de licitação **947.482\$48**

Concorrentes:

Augusto de Matos	947.000\$00
Francisco Xavier Centeio	947.482\$00

Este concurso foi anulado.

E. N. 4-1.^a, troço entre o Entroncamento e Tanços e seu ramal para a estação do caminho de ferro do Entroncamento.

Base de licitação **449.321\$11**

DESERTO

E. N. n.º 81-2.^a, troço entre Santana e Azeitão.

Base de licitação **440.000\$00**

DESERTO

Dia 20 de Julho de 1934

E. N. n.º 39-2.^a, troço entre a Portela do Guardão e Tondela.

Base de licitação **1.768.204\$48**

Concorrentes:

Mesquita, L. da	1.642.200\$00
Emprêsa de Trabalhos Metropolitanos e Coloniais	1.679.000\$00
Reconstrutora, L. da	1.720.000\$00

E. N. n.º 36-2.^a, lanço de Maceira ao Barracão.

Base de licitação **669.809\$19**

Concorrente:

Candido D. as Lopes	524.000\$00
Estevão Baptista e José dos Re's Sanches	548.000\$00
Francisco Xavier Centeio	557.000\$00
Casimiro Rego	555.847\$50
Abel da Silva	602.800\$00
Benard Guedes, L. da	618.500\$00



PORTO — Praça da Liberdade

E. N. n.º 22-1.^a, troço entre Castro Verde e o ramal para a estação do caminho de ferro de Ourique.

Base de licitação 331.267\$94

Concorrentes:

Sebastião Sousa Barra 564.800\$00
Severino Nobre Guerreiro Valente 365.950\$00

Ramal da E. N. n.º 14-2.^a, para a E. N. n.º 4-1.^a, por Vileira.

Base de licitação 120.538\$83

Concorrentes:

José Pedro de Azevedo Campos 116.500\$00
António José Alves Ferreira 120.000\$00

Dia 27 de Junho de 1934.

E. N. n.º 59-2.^a, troço entre Pontão e Figueiró dos Vinhos.

Base de licitação 1.573.732\$71

Concorrentes:

Ernesto de Araújo Lacerda e Costa 1.528.000\$00
José Coelho da Silva Marques 1.539.000\$00

Francisco Ivo	1.539.300\$00
Sociedade Construtora de Cimento Armado, L.da	1.558.000\$00
Benard Guedes, Limitada	1.570.000\$00
Joaquim de Matos Pinto	1.570.000\$00

E. N. n.º 1-1.^a, troço entre Km.os 111,450 e 117,150.

Base de licitação 912.657\$97

Concorrente:

Tomaz de Oliveira. 711.522\$00

E. N. n.º 1-1.^a, ramais para a estação do caminho de ferro de Valença e para as portas da Coroada.

Base de licitação 143.433\$78

DESERTO

E. N. n.º 61-2.^a, lanço de Martingança ás proximidades da estação do caminho de ferro de Martingança.

Base de licitação 148.604\$54

DESERTO

SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portugueza da Cheddite, L.da)

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Capsulas Amorces Electricos
Fabricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

FESTAS E EXCURSÕES

CONFRATERNISACÃO DO PESSOAL

DOS TELEFONES

Realizou-se ante-ontem no Casino Peninsular da Figueira da Foz um almoço onde assistiram em confraternização 650 empregados da Companhia dos Telefones de Lisboa e Porto.

Os empregados do Porto chegaram à Figueira da Foz pelas 12 horas e 43 de sábado, e os de Lisboa que partiram às 6 horas da manhã do Campo Grande, em 14 automóveis e 15 auto-carros, precedidos por motos e pela caminheta sonora, chegaram ali perto das 15 horas.

Durante o trajecto tiveram os empregados de Lisboa uma paragem em Gaeiras, na propriedade do sr. Frederico Pinto Bastos onde lhes foi por este senhor gentilmente oferecida uma primeira refeição, em mesas artisticamente improvisadas na sua quinta.

De Londres falou aos empregados o director sr. Kerr que foi ouvido por todos distintamente por meio de alto-falantes.

Nas Caldas, Alcobaça e Leiria a passagem do cortejo causou sensação, pois a sonora tocava música durante a viagem.

Enquanto os empregados do Porto aguardavam a chegada dos seus colegas de Lisboa, foi improvisado no salão de entrada do casino um baile, tocando ao piano um dos colegas do Porto.

Piedosamente outros empregados aguardavam a chegada dos colegas de Lisboa afim de darem início ao almoço.

Às 15 horas, como já dissemos, chegou a caravana de Lisboa, havendo manifestações de confraternização.

O almoço oferecido pela Companhia foi presidido pelo sr. Pope, — um director modelo — que tem amizade aos seus empregados, e assistiram também os srs. administradores do concelho e vice-presidente da Câmara, além dum representante dos Correios e Telegrafos e dos Serviços eletrotécnicos do Porto.

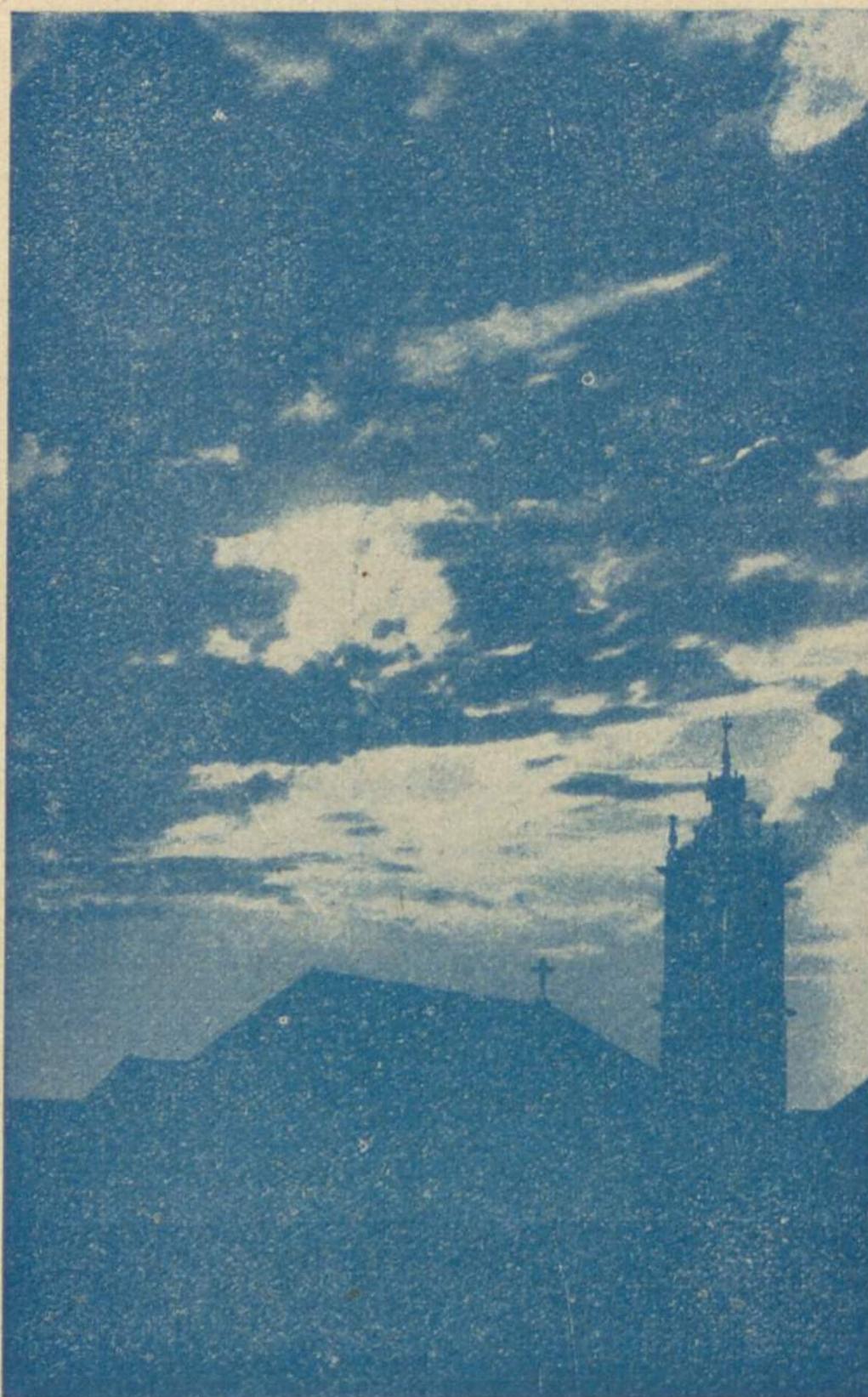
Da Direcção estavam todos os seus membros o dr. Bento Carqueja, Rodrigo Peixoto, dr. Mario Pinheiro Chagas, Eduardo Pinto Bastos Frik, e engenheiro Armando Ferreira secretário da Companhia, todo o pessoal superior da Companhia médico e grande número de telefonistas que davam alegria à festa.

A Comissão de Turismo ofereceu uma recordação da Figueira a cada empregado. Receberam-se telegramas dos empregados que ficaram em Lisboa e Porto a garantir os serviços telefónicos destas cidades.

O sr. dr. Bento Carqueja, que foi quem iniciou os brindes, saudando a aliança Anglo Portuguesa e pôz em realce o lado social desta grande festa de confraternização de trabalhadores, acabando por saudar o sr. Pope que foi alvo de uma ovacão estrondosa pela



Aspecto original do almoço dos empregados dos telefones no «Casino Peninsular da FIGUEIRA DA FOZ



FIGUEIRA DA FOZ (Buarcos) Igreja de S. Pedro

assistência, e finalmente deu um viva ao pessoal dos telefones de Lisboa e Porto.

Depois falaram o sr. administrador do concelho, o representante dos Correios e Telegrafos, delegados do pessoal que puseram em destaque a criação da Caixa de Reformas e Pensões e o Sindicato.

Por fim foram executados números de musica, e de canto que se prolongaram até perto das 19 horas. O pessoal aplaudiu a sua colega Maria Lontro Nogueira que vai fazer o papel de Margarida nas "Pupilas do Senhor Reitor".

Terminado o repasto, os excursionistas dirigiram-se à Serra da Boa viagem, tendo regressado pelo farol do Cabo Mondego e por Buarcos, bem impressionados com o panorama que tiveram ocasião de observar.

A família telefonia numa boa compreensão da sua solidariedade profissional deu nesta festa de confraternização um exemplo a seguir por todos os que trabalham.

XX ANIVERSARIO DA S. F. U. S.

Na linda e interessante estância de repouso que é o Sabugo, realizou-se recentemente as festas comemorativas do seu XX.^o aniversário que duraram mais de um mês.

Finalisam as mesmas um bodo oferecido a 50 pobres e necessitados, pelo sr. Germano da Costa e sua esposa, pessoas muito estimadas na localidade.

A firma Germano & Martins ofereceu á Direcção da Sociedade Filarmónica União Sabuguense e à sua banda musical um abundante copo de água.

De tarde realizou a banda da colectividade um magnífico concerto dirigido pelo sr. António Romero, com o seguinte reportório:

1.^a PARTE — "O Luso" — P. dobrado, *M. Encarnação*. "Ludovine" — Ouverture, *Nicolau Junior*. "Romariá" — One-step, *Bento Caeiro*. "A Portuguezinha" — Rapsódia n. 1, *Arranjo de A. Romero*. "Rosa do Adro" — One-step, *A. Mendonça*. "Fados", de *Venceslau Pinto*. "Grémio dos Açores" — Marcha, *Carlos Chaves Costa*.

2.^a PARTE — "Armando" — P. Dobrado, *Arranjo de Romero*. "Fantasia Indiana" — Seleção arabe *Selenik*. "Lisboeta" — Grande seleção de revista. *Arranjo de Romero*. "Pierrots" — One-step, *Bento Caeiro*. "Encantos de Eva" — Tango. *A. Martins*. "O Janota" — P. Dobrado, *A. Romero*.

Assistiram a estas festas o sr. Presidente da Câmara de Sintra dr. Alvaro de Vasconcelos, dr. Fernandes de Castro e capitão Belmiro Fernandes, administrador do Concelho, etc.

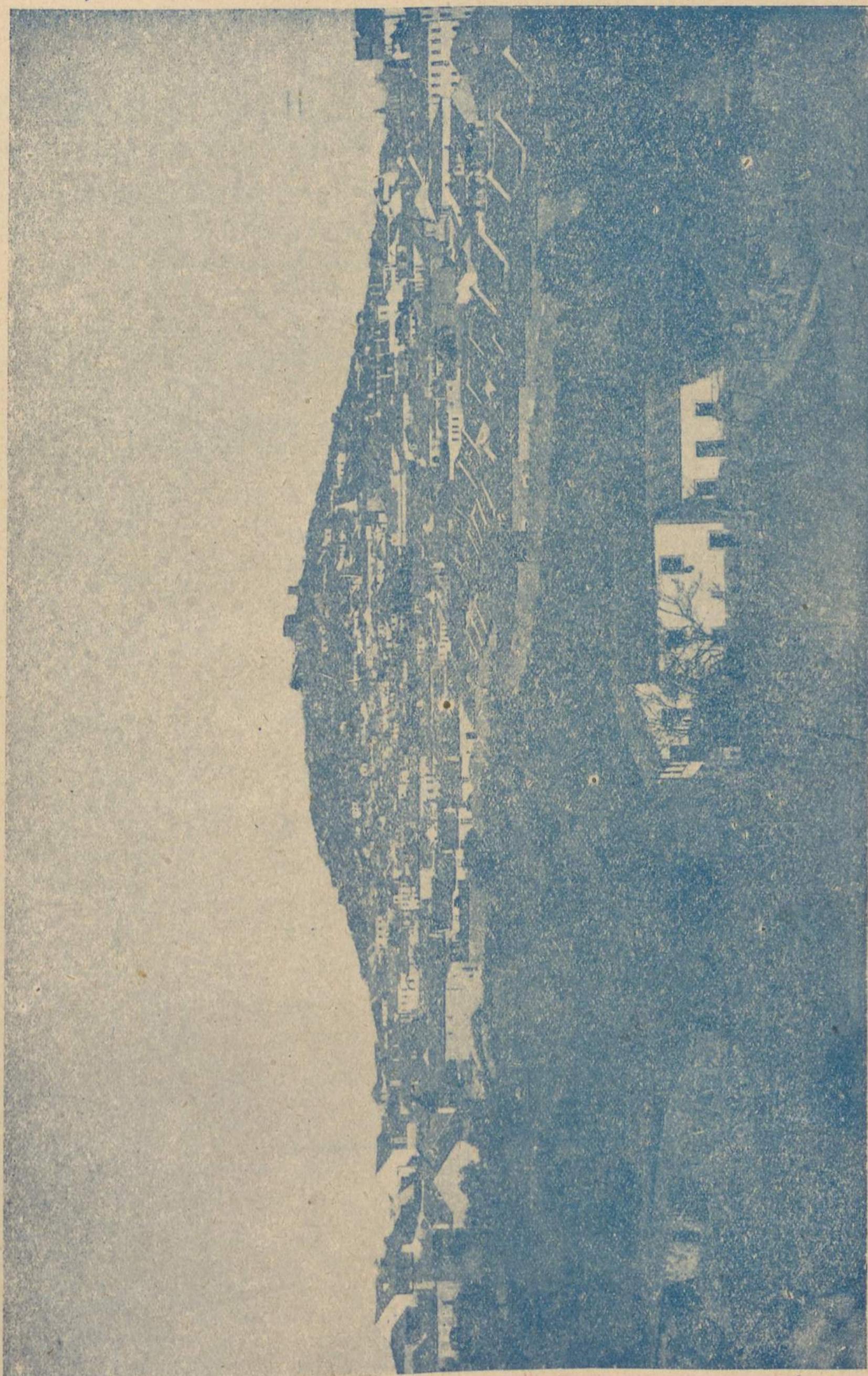
A noite teve logar na Quinta de Nossa Senhora da Conceição uma interessante récita subindo à cena a peça em um acto "O Ultimo Dia do Condenado" original do presidente da Direcção sr. Carlos d'Ornellas.

Nesta festa de benefício da S. F. U. S. tomaram parte gentilmente as meninas, Clementina dos Santos, Mariana da Conceição, Justina Santos, Lidya dos Santos e os srs. Luís Mendes, Alvaro d'Oliveira, José Moreira, Manuel Fernandes, Edmundo Simões, Agostinho d'Oliveira e Abél Caldeira.

Terminado o espetáculo realizou-se um baile ao ar livre que terminou de madrugada, sendo o recinto iluminado à açoreana, queimando-se durante a noite um vistoso fogo de artifício.



Uma vista do SABUGO



CASTELO BRANCO — VISTA GERAL