

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

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

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

Val de Vouga



BOVRIL

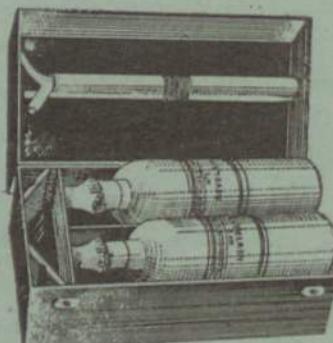
FORTELECE
OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL
A.L.SIMÕES & PINA, LDA
R.DAS FLORES. 22-22A
LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*

Vinhos - Azeites - Vinagres

A firma E. A. Rodrigues & C.^a, rua da Prata, 142 a 146 em Lisboa, lembra aos Ex.^{mos} Srs. Vinicultores, Oleicultores, Analistas e Comerciantes antes de adquirirem qualquer aparelho de Análise, Reagente titulado, ou Especialidade para o tratamento dos vinhos, se informarem do preço e das vantagens oferecidas pelos artigos de fabricação portuguesa VINALIS que a firma distribue e tem à venda. Os Aparelhos de Análise VINALIS (antiga marca Rollis) são na verdade, o que de melhor se fabrica entre nós e têm sobre os de origem estrangeira a vantagem de dar resultados concordantes com os que se obtêm nos Laboratórios Oficiais Portugueses. A firma E. A. Rodrigues & C.^a dispõe também dum grande sortido de material para uso de laboratório como: pipetas, buretas, provetas, balões, e dum grande variedade de densímetros, areómetros, alcoómetros que vende aos melhores preços do mercado. Dispõe ainda a firma E. A. Rodrigues & C.^a dum laboratório privativo para serem efectuadas análises e de técnico químico especializado que dará aos Ex.^{mos} Srs. Vinicultores, Oleicultores e Negociantes os esclarecimentos necessários.



OLEACIDÍMETRO VINALIS
Aparelho prático, rigoroso e económico para a dosagem rápida e sem cálculos, da acidez dos AZEITES

descrição dos AZEITES



ESTABELECIMENTOS
Manoel A. F. Calado & C.^a L. da

Telefone 26123 — LISBOA — Largo do Corpo Santo, 21

Drogas, Tintas e Productos Químicos

Depositários Gerais dos Productos «Pearson»

Creolinas «Pearson» — O melhor desinfectante, indispensável em todas as casas. / Creolina «Pearson» — Paco-Creolina — Sanitários sabonetes de creolina «Pearson», poderosos e únicos para a higiene dos animais, estábulos, cocheiras, etc..

Fabricantes dos Alvaiades

POMBA—VIRIATO—RECLAME

Os melhores do mercado

Abecassis (Irmãos) Buzaglos & C.^a

Praça do Município, 32-2.^o

LISBOA

Rua 31 de Janeiro, 15

PORTO

FORMIGAS, PARASITAS

estragam a fruta nos pomares e acabam por destruir as próprias árvores

Evitaí êsses prejuízos aplicando desde já os Insecticidas

SOLUVOL

emulsão de óleo puríssimo mais barata, que se pode aplicar mesmo com água calcária e misturado com Calda Bordeleza. Destroi rapidamente a iceria, cochonilhas pulgões, piolhos, etc.

FORMITOX

Xarope análogo ao que recomenda o Ministério da Agricultura para exterminar as formigas

Pedir consultas gratuitas e folhetos, que serão remetidos imediatamente

DESCONTOS AOS REVENDEDORES

“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertence àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. Horta Séca, 9 - LISBOA - Tel. 22942

Só há um **papel** de fumar, que desempenha
bem o seu **papel**
CONQUISTADOR

Os livros «CONQUISTADOR» teem 40 %
de fôlhas a mais do que as marcas concorrentes

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

CONQUISTADOR

Marca portuguesa

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Macânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegrams: SNADEK — LISBOA Telefone: 21868

Máquinas de escrever Royal

AOS MELHORES PRÊÇOS DO MERCADO

Tanto à prestações com bonus pela lotaria
como à pronto com os máximos descontos

Não comprem sem consultar
o AGENTE GERAL da

Regal Typewriter Company Inc. de New York

A. S. MONTEIRO

Rua da Assunção, 42, 2.º-D. Telefone 29443

Aceitam-se máquinas velhas em pagamentos
FAZEM-SE REPARAÇÕES



São centenas de pessoas de reconhecida competência e autoridade, que afirmam a excelência do

NETOIOSOL
como descarbonisador e lubrificante dos motores.

PEDIDOS A:

Netoiosol, L. da

Rua Viriato, 8 C e 8-D — Telef. 50557 — LISBOA

Um bom

Chapeu

significa

Um Chapeu

da

ELITE



Artigos Cerâmicos da

Fábrica das Devezas, L. da

Tubos de grés e acessórios, azulejos,
bacias, estátuas, vasos, colunas, cachepots,
tijolos, barro refratário e mosaico

CIMENTOS

62-Rua Vasco da Gama 66 — LISBOA

TELEFONE 61760

Cure a sua blenorroquia em quinze dias sem
lavagens sem intervenção de enfermeiros. Seja médico de si mesmo.

Basta encher este coupon, pedindo o livro grátis

A cura completa da "Blenorroquia"

Nome _____

Um simples postal à

Rua dos Anjos, 171-1.º

LISBOA

Endereço _____

Tinta Anti - Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para todas as obras
de **GRANDE ENGENHARIA**

DEPOSITÁRIOS

MARIO COSTA & C. A. L. DA

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

Rocha Cabral & Chaves, L.^{da}

ALFAIAES

COM ATELIER DE MODISTA

A PRESTAÇÕES

Rua Aurea, 220, 3.^o — Telefone 26975 — LISBOA

PELES

Últimas novidades em capas, rómeiras, golas e peles finas.
Raposas nacionais e estrangeiras por preços de armazém

CASA ANÃO

Rua dos Fanqueiros, 376, 2.^o — Telefone 28155 — LISBOA

CORONIN?

Comprimidos MEIRICH para motores

É o preparado ideal para limpeza de todas as peças do motor e para grande economia de gazolina chegando a 27%.

Não suja as mãos, lubrifica todas as peças e reforça a compressão.

Estão sendo usados por todos os azes do volante. A fabricação destes comprimidos obedece a um preparado secreto e aplicam-se a qualquer motocicleta, automóvel, camião, auto-omnibus, lancha, tractor, ou charrua a motor.

Não espere para amanhã, requezite já hoje uma caixa, que contém 60 comprimidos que chega para 200 litros — PREÇO 20\$00. Únicos representantes: MACHADO, L.^{da} — R. S. Paulo, 29

A nova casa do chumbo

DE
CARLOS A. SANTOS, L.^{da}
Rua de S. Paulo, 174-176 — LISBOA

Tubo de chumbo para canalizações, torneiras de todos os formatos, autoclismos, louça sanitária e soldas de estanho. Metal anti-fricção marca «VICTOR» o melhor metal na sua classe.

PREÇOS RESUMIDOS

TELEFONE 22297

Quem em melhores condições
vende prédios em Lisboa é o

R. do Amparo, 102, 3.^o

Damião

LISBOA



SOCIED. INDUST.

Toldos e Encerados

Telf. 25357

R. Vale S.º António, 59

**barracas, sombreiros, toldos, tendas,
encerados, vestuário de oleado, etc.**



REPARAI QUE:

- 1.^o — Com LUCE só se fuma o tabaco; o papel fica em cinza.
- 2.^o — É de todos o mais económico porque lhe mantém o cigarro aceso, sem fumar demasiadamente.
- 3.^o — Mantem-lhe o cigarro limpo e branco até ao fim.

VENDAS A PRESTAÇÕES

SEM FIADOR

Prazo 5 e 10 meses

TODOS OS ARTIGOS PARA HOMENS E SENHORAS
Fatos — Gabardines — Sobretudos — Capas — Casacos de senhora
Sapatos — Chapeus — Moveis — T. S. F. — Joias — etc., etc., etc.

DUARTE & CARMO, LTD.^a

R. S. NICOLAU, 13-2.^o

LISBOA

PELVE

REGISTADO

Locão

para evitar a queda do cabelo

CARLOS MARTINS

LISBOA

À venda em toda a parte. Depósito:
Rua da Madalena,
287, 2.^o-D. Telef.
29623 — LISBOA

Armando José Simões

Avenida Almirante Reis, 190, 1.^o-D.

Telefone 51023

LISBOA

Encarrega-se da conferência das importâncias cobradas pelas Empresas Ferro-viárias, reclamações, Bonificações, etc. — Camionetas de carga de preferência para o Algarve

Usai os produtos «ENCERITE»
nos vossos soalhos e mobilias

A ENCERADORA, L.^{da}

dá orçamentos grátis para todo o paiz

LISBOA
Av. República, 47 - E - F
Telef. 43243

PORTE
Praça dos Poveiros, 110-1.^o
Telef. 1771

AZEITES-VINHOS

O estabelecimento **VINO-VITO**, acaba de lançar no mercado um aparelho **Método Oficial** (Registado e Patenteado) para a Investigação de óleos extraídos nos azeites, podendo também verificar com o mesmo aparelho se o **Oleo de Amendoin** está dentro da lei.

Mais uma iniciativa desta casa para defender o comércio honesto, pois é notório, os azeites falsificados abundam no mercado, e é necessário defender-vos do prejuízo Moral e Material que uma má compra vos poderá ocasionar. Tudo isso poderá evitar comprando este aparelho que é acessível no seu preço a toda a gente.

Vinhos

Esta casa bastante conhecida no mercado de vinhos, pela honestidade dos seus serviços, continua a prestar a sua assistência técnica, fazendo análises, procedendo à montagem de pequenos ou grandes laboratórios, consultas sobre tratamentos de vinhos, assim como venda de todo o material para análises da casa Saleron de Paris e **VINO-VITO**.

Fabricante dos solutos para todas as análises da acreditada marca **VINO-VITO**, marca que se impôz pela sua precisão.

ATENÇÃO

Não esquecer se precisar de fazer alguma consulta técnica, ou análise dos produtos indicados, de dirigir-se a

ESTABELECIMENTO VINO-VITO,
Rua Caes de Santarém, 10 (ao Caes da Areia) LISBOA Telefone 27130

MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

8.ª EDIÇÃO
EM
PRÉPARAÇÃO

INSTRUMENTOS
para Banda,
Tuna, Orque-
stra, Jazz

Acordéon — Con-
certinas
Pianos — Órgãos
Acessórios para
todos
os instrumentos
Reparações
e niquelagens

PEÇAS
CATALOGOS

Santos Beirão, L.º

R. I.º DE DEZEMBRO, 2-C A 8

(Rossio-frente à R. do Carmo)

TELEFONE 22180

L I S B O A

SANTOS BRICO, L.º

Exclusivista da:

CALLENDER'S CABLE & CONSTRUCTION C.º LTD., de LONDRES

Material elétrico de toda a espécie

Telef. 25988
GRAMAS SANBRITOS

R. do Arco Bandeira, 5-3.º

L I S B O A

GONÇALVES & SOUSA, L.º

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Rua da Glória, 20-A — LISBOA — Telefone 29603

DEPOSITÁRIOS DO MELHOR QUEIJO
DA ILHA DE S. MIGUEL

Únicos importadores dos famosos coalhos
dinamarqueses "Reymann"

FÓRA
*com as pulgas
e baratas*



PÓS DE KEATING

MAS TEM DE SER KEATING

CASA CREOULA

Telef. 20350

CASA ESPECIAL DE CAFÉS, CHÁS, CHOCOLATES, CACAUS
E FARINHAS

Cafés mistura 5\$60 7\$60 10\$00

ESTES CAFÉS SÃO PARA QUEM NÃO PODE TOMAR
CAFÉS PUROS

Cafés combinados, só Café 12\$00—14\$00—16\$00

ACEITAM-SE VENDEDORES À DOMICÍLIO
COM BOA PERCENTAGEM

41, R. D. Pedro V, 43

LISBOA

Automóveis com e sem Chauffeur

Das melhores marcas e de todos os modelos
ALUGAM-SE a preços convencionais.

Ensino rápido e fácil na condução de Auto-Ligeiros

BLOCO CENTRAL, L.º — Rua Rodrigues Sampaio, n.º 29

Telefone 4.1439

NOVA GERÊNCIA



MECA
COSE E REMATA
Leve e Silenciosa
PEÇAS SOLTAS
CONCERTOS AFIANÇADOS
M. F. PINTO
44-P. DO BRASIL-44

Novo Paradeiro da Fortuna
de
JANEIRO & LIBANIO, L.^{DA}
LOTARIAS
Poço Borratém, Letras, J. L.—LISBOA
TELEFONE 22340
Tabacos Nacionais e Estrangeiros Valores Selados

CORONIN?

A BOQUILHA-FILTRO DR. DANERS ANTINICOT

A única eficaz—A venda nas farmácias e tabacarias a 14\$00
Agentes exclusivos: Victor Chaskelmann & C.^a (Irmão)
LISBOA — Rua da Palma, 268 — Tel. 28656

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, L.^{DA}

FUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936
NÃO TEM SUCURSAIS

Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes.
Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade.
OFICINA DE OURIVES E RELOJOEIRO—Colossal sortido de
relogios de ouro, prata, aço, parede e meza das melhores marcas.
34-A, Rua dos Anjos, 33-A, (antiga Rua do Registo Civil)
(Próximo ao Cinema Liz e Intendente) LISBOA

A ILUMINADORA DA ESTEFANIA, L.^{DA}

Instalações Completas para Água,
Gaz e Eléctricidade — Niquelagem
e Cromagem em todos os metais

Rua Pascoal de Melo, 77 — Telef. 44354 — LISBOA



Sociedade Pollux, L.^{DA}

Quinquilherias, BrinEtsdos,
Malhas. Novidades ega-rmu
geiras. FREÇOS PARA
REVENDEDORES

132-1.^o, Rua da Palma, 132-A
Telefone 22294 LISBOA

ARCADA DE LONDRES ALFAIATARIA

Completo sortido e Esmerado acabamento
Vendas a Prestações com sorteio semanal nas seguintes modalidades: 11\$50, 15\$00 e 20\$00 por semana
RUA DOS CORREIROS, N.^o 120-1.^o
Fica entre a R. da Vitória e R. da Assunção
LISBOA Telefone 29460

ORMUZ

A lâmpada que se troca por outra quando se funde, dentro dum ano!

A venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: MÁRIO ESTEVES

Largo de S. Julião, 12-2.^o — LISBOA — Telefone 24469

Agua do Tagarral

A MELHOR ÁGUA DE MESA
QUE SE BEBE EM PORTUGAL
PARA DOENÇAS DE ESTOMAGO
E INTESTINOS NÃO TEM RIVAL
DEPÓSITO — Rua da Madalena, 125-r/c Dt.^o — LISBOA

M. BASTO, L.^{DA} CASA DAS CARNES

Casa Fundada em 1870

Carnes preparadas de todas as regiões do paiz
AZEITES, CONSERVAS, "CHARCUTERIE"
R. dos Fanqueiros, 86-88 — LISBOA — Tel. 25868

ADRIANO SEIXAS OCULISTA

Execução rigorosa de receituário dos Ex.^{mos} Médicos
oftalmologistas

MÁQUINAS E MATERIAL FOTOGRÁFICO

Reparação de óculos, binóculos e aparelhos de precisão
Trabalho de laboratório fotográfico para amadores

TUDO AOS MENORES PREÇOS

Rua Augusta, 188 — LISBOA

O Suisso Atlantic Hotel

Roga que experimentem o seu tratamento
e preços sem confronto. Muito especial
para família. Condição única pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 21925



PORTO—Edifício da Bolsa, Tribunal do Comércio

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGÉNIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Pôrto, Edifício da Bolsa, Tribunal do Comércio. —
Á tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. —
O Congresso de Caminhos de Ferro de Paris, pelo
Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Coimbra e as
vias de comunicação da bacia do Mondego na defesa do
País. — Dr. Manuel Murias. — A I Exposição de Bi-
bliografia Comercial. — Há quarenta anos. — Publica-
ções recebidas. — Linhas Portuguesas. — Cartaz. —
Parte oficial. — Do factor espionagem ao crítico mo-
mento que avassala o Oriente, por ALEXANDRE
F. SETTAS

1 9 3 7

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAÚL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

FRANÇA () fr. ^{os} 100

ÁFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

Á TABELA

HOMENS E SENHORAS

HA em Portugal a ideia maligna de que tudo quanto um crítico aponta é para demolir, é escrito com espírito destrutivo, e por isso, ou se aplicam represálias ou se fica de má catadura; ás vezes vai-se ao ponto extremo de proclamar *tábú* obras inferiores e mesquinas porque as subscrevem nomes de bonzos que a verdade reduziria à expressão dos mortais sem valor.

O espírito crítico pode porém ser honesto, ser animado de maior sentido construtivo de que o serventualismo louvaminheiro.

Quantas vezes a um olhar mais perspicaz saltam defeitos fáceis de remediar, que ao apontar-se só tem por fim prestar serviço. E' uma cooperação indirecta, desapaixonada mas muitas vezes incomprendida.

Este entroito vem a propósito de alguns reparos que temos feito a diversos serviços ferroviários portugueses, e, porque hoje também queremos chamar a atenção para mais outro caso, de mau gosto, mas que facilmente se pode remediar.

Quem vai por essas linhas nacionais em viagem — e o exemplo pode ser até o trajecto Lisboa Porto — é preciso conhecer muito bem o país, os panoramas peculiares a cada região, as cercanias naturais e aspectos rurais em volta da estação para saber onde está.

De noite, isso então, só preguntando aos condutores.

As estações de maior ou menor importância, com edifício já em estilo português ou não, com mais ou menos azulejos, tem o nome da estação.

Mas primeiro que se descubra, é obra. Deita-se a cabeça de fora da carruagem e só por feliz acaso o letreirinho aparece.

Outro ha, porém, que é visível a distância, felizmente para os necessitados:

Retretes — Homens — Senhoras.

A' noite, a negrura iguala tôdas as estações para o vialante menos familiarizado com o percurso, e as raras e pequenas tiras nos candieiros não se veem...

Porque não se aproveitam barracões, depósitos de água, armazens, próximos da paragem dos comboios, ou se colocam taboletas grandes com letras brancas bem visíveis, prevenindo o público da estação onde vai parar o expresso?

Sem espírito de anedota, já vimos dois estrangeiros cuja janela parou em frente do infalível letreiro «*Retretes Homens Senhoras*» dizerem um para o outro: — «Oh! . Retretes... Vamos tomar alguma coisa. . Demora aqui?»

ARMANDO FERREIRA

O CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO DE PARIS

COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

NA Gazeta de 1 de Agosto comecei a dar conta do notável relatório apresentado à Secção IV—Questões Gerais, pelo Dr. Cottier, dos Caminhos de Ferro Federais Suíços acerca da momentosa Questão X—A crise mundial e a concorrência do automóvel.

Esse relatório resumia e coordenava os dados e reflexões dos três relatórios elaborados mediante inquérito às Empresas.

Não posso infelizmente concluir hoje essa notícia sobremodo instrutiva, porque após o regresso de Sintra o meu modesto escritório é a imagem de caos; ordena-lo é verdadeira tortura aliás inevitável.

Não encontro neste momento o folheto dos relatórios especiais. Ficará pois para outra vez o que falta reterir da síntese proficiente do Dr. Cottier e da discussão havida. Vou porém referir desde já as conclusões votadas após prolongada discussão pela Secção IV perfilhadas pelo Congresso em sessão plenária, tais como se encontram no jornal quotidiano do Congresso de 9 de Junho.

1— Graças à renovação mundial dos negócios, o tráfego por via férrea acusa, em geral, certo crescimento, que todavia se mantém inferior ao aumento geral de produção.

Uma das principais causas, pelas quais a situação financeira dos caminhos de ferro tarda em melhorar na maior parte dos países, provem de serem estorvadas as trocas de mercadorias

entre Estados, especialmente pelas restrições da importação, pelos sistemas de *Clearing* e da regulamentação das divisas, assim como pela instabilidade monetária.

É pois para desejar, no interesse do saneamento económico dos transportes, que as barreiras artificiais que limitam o comércio internacional sejam abaixadas e, quanto possível, suprimidas.

2— A causa mais importante da demora reconhecida no melhoramento da situação financeira dos Caminhos de ferro reside no desenvolvimento incessante da concorrência dos transportes automóveis. Em todos os países, o efectivo dos veículos automóveis e a sua capacidade de transporte vão aumentando, ao mesmo tempo que a rede de estradas se estende e melhora.

Disso resulta uma concorrência cada vez mais viva do automóvel, que faz sentir os seus efeitos nocivos na situação geral dos Caminhos de ferro.

Se é indiscutível que o automóvel deve ter o seu lugar na organização geral dos transportes, o seu papel que deve ser definido no quadro de uma organização racional, ainda não está hoje definitivamente determinado.

3— Os Caminhos de ferro têm a obrigação legal de assegurar os transportes públicos, segundo princípios ditados pelo interesse público. Disso lhes advêm encargos especiais, que aos outros modos de transporte não incumbem e cujas repercussões sobre o seu rendimento técnico e económico impedem os que os utilizam de fazer a sua escolha em condições comparáveis.

É preciso portanto que as empresas de transportes investidas de funções públicas, essenciais sejam protegidas contra a concorrência de todos os modos de transporte que não estão sujeitos às mesmas obrigações de interesse público e podem livremente escolher o seu tráfego e fixar-lhe as tarifas.

Numa organização racional o transporte por estrada deve ser complementar e não concorrente do transporte por carril; não se deve pois anima-lo senão nos limites do indispensável e quando efectua um serviço que o carril não pode assegurar. Convém, particularmente vigiar por que os tráfegos a grande distância

ou de grandes massas sejam assegurados pelos Caminhos de ferro, aos quais importa conservar a sua missão económica no interesse geral.

Convém realizar a coordenação, tão completa como possível, entre os Caminhos de ferro, e os Serviços automóveis, que efectuam transportes oferecidos ao público.

Pode-se considerar especialmente para esse efeito:

a) Uma participação dos Caminhos de ferro em serviços automóveis, que podem ir, em certos casos, até à concentração de certos serviços sob a mesma direcção;

b) Uma repartição do tráfego entre os dois modos de transportes, quer mediante entendimentos sancionados pelos Poderes públicos, quer por via directa de autoridade;

c) A substituição dos serviços de estrada concorrentes por serviços carril-estrada combinados (*Containers*, transporte por carril de camiões ou de reboques carregados, etc.).

Convém igualmente sob pena de tornar inuteis esforços tentados para a coordenação de transportes públicos, que se tomem medidas apropriadas àcerca de transportes privados; por automóvel, das mercadorias principalmente a grandes distâncias.

A aplicação dessas diversas providências demandaria a generalização de estatísticas suficientes do tráfego automóvel, tais como se fazem já em vários países.

4— A-fim-de evitar concorrência desleal e dar aos clientes dos transportes automóveis do mesmo modo que aos que utilizam a estrada as garantias necessárias, as autoridades competentes deveriam:

a) Velar atentamente pela observância, pelo automóvel, dos regulamentos de polícia dos transportes a-fim-de conseguir maior segurança de circulação na estrada.

b) Impôr aos transportes públicos automóveis regulamentação que tornaria a sua responsabilidade para com os clientes e para com terceiros comparável à dos Caminhos de ferro;

c) Assegurar ao pessoal empregado nos transportes públicos de passageiros e a todos os transportes de mercadorias condições de

trabalho comparáveis às do pessoal de Caminhos de ferro;

5— Para satisfazer as necessidades da economia, é importante que todos os meios de transporte público adoptem as tarifas públicas regularmente aplicáveis e baseadas quanto possível em princípios análogos.

A adopção de tal providência permitiria, se aliás se realizasse, condições comparáveis entre o caminho de ferro e o automóvel, e evitar as lutas derivadas dos abaixamentos recíprocos das tarifas.

Na expectativa de se resolverem as dificuldades dessa realização, os Caminhos de ferro da maior parte dos países estão ainda obrigados a recorrer a meios de defesa tarifários.

As reduções isoladas para casos determinados, que podem comportar clausulas de fidelidade, têm dado, em geral, melhores resultados que os abaixamentos gerais de tarifas.

6— Nas linhas cuja exploração deve continuar a ser assegurada pelo Caminho de ferro, o melhoramento dos horários dos comboios de passageiros pelo aumento de velocidade e da sua frequência, assim como o do seu conforto, revelaram-se meio eficazes de luta contra a concorrência; há logar de continuar a aplicá-los.

No serviço de mercadorias, tem mostrado a experiência que a regularidade dos prazos práticos de transporte, a aceleração dos mesmos e a extensão dos serviços de porta a porta são excelentes meios de aumentar o tráfego e por isso é para desejar que se generalisem na medida do possível.

7— A experiência das diversas Administrações de Caminhos de ferro mostrou a eficácia da propaganda e da publicidade comercial. Tem logar o desenvolvimento sistemático dessa propaganda e publicidade sob todas as formas, o acentuar a prospecção metódica do tráfego, a multiplicação de relações com a clientela, informando-a das diversas possibilidades e vantagens dos Caminhos de ferro.

8— De modo mais geral, o Caminho de ferro deve continuar, na sua exploração a aplicar princípios de gerência comercial, que deram as suas provas nos outros negócios, sobretudo desde que perdeu o monopólio de facto. Nos

COIMBRA

E AS VIAS DE COMUNICAÇÃO

DA BACIA DO MONDEGO

— NA DEFESA DO PAÍS —

Do nosso antigo colaborador, coronel de engenharia Abel Urbano recebemos um exemplar de «*Coimbra e as vias de comunicação da bacia do Mondego na defesa do País*».

Trata-se dum folheto editado pela Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra, no qual o autor reuniu uma série de artigos publicados nesta *Gazeta* em Março e Abril de 1933.

Expõe o nosso querido amigo sr. Abel Urbano qual a importância militar de toda aquela região pelo que se impõe a ampliação da rede de comunicações em toda aquela zona, «pois são um elemento essencial ao bom êxito das operações militares de mobilização, de concentração, de manobra estratégica e de reabastecimento. São também indispensáveis ao rápido escoamento, da população e dos vários recursos das zonas do território em perigo de ser ocupadas por o inimigo». O autor diz ainda: «Nos países de pequena área territorial, com uma extensa linha de fronteira, aberta em várias zonas afastadas umas das outras, como em Portugal, com efectivos mobilizáveis muito infe-

riores ao do país vizinho, seu natural adversário, atinge o máximo a importância militar duma bôa rede de vias de comunicação, traçada e construída de harmonia com os preceitos de defesa do território».

A propósito relata o autor as dificuldades observadas quando da invasão francesa em 1810 para a Beira Alta, no que respeitava as vias de comunicação.

O autor encerra o folheto com uma série de conclusões das quais destacamos a necessidade da substituição das pontes metálicas do caminho de ferro da Beira Alta, fatigadas por a passagem de comboios, durante cincuenta anos de exploração; assentar uma terceira via, de carácter militar ao longo e ao lado da via dupla, entre Pampilhosa e Coimbra bem como da construção de outros caminhos de ferro, na região Central do País.

DR. MANUEL MURIAS

Foi condecorado, com a Ordem de Santiago da Espada, o nosso prezado amigo e ilustre colaborador dr. Manuel Murias.

Ao ilustre director do Arquivo Histórico Colonial, que é um escritor de raros méritos, com relevantes serviços prestados à cultura portuguesa.

Cumprimentos e felicitações.

casos em que seja necessário é para desejar que os poderes públicos dêm ao Caminho de ferro os meios de facilitar uma gerência comercial.

É particularmente desejável que êsse possa interessar o pessoal no desenvolvimento do tráfego, assim como na melhoria geral e na economia do serviço.

É ocioso encarecer o alcance destas conclusões inspiradas pelo senso prático.

Em reunião conjunta das Secções III e V

(Exploração e Caminhos de ferro económicos e coloniais) discutiram-se e formularam-se as conclusões relativas à coordenação na exploração das grandes linhas e dos Caminhos de ferro económicos, assunto que tem íntima conexão com o que foi versado na Secção IV — Questões Gerais, cujas conclusões sobre a defesa do tráfego contra a concorrência do automóvel referi.

Deixarei para outro artigo a notícia das referidas conclusões para não alongar êste demasiadamente.

A I EXPOSIÇÃO DE BIBLIOGRAFIA COMERCIAL

No pretérito dia 3, do corrente mês, o ilustre Chefe do Estado inaugurou no Ateneu Comercial de Lisboa, com grande solenidade, a I Exposição de Bibliografia Comercial levada a efeito pelos corpos gerentes do referido organismo, animados pela excluída inteligência do seu principal organizador o habalizado comercialista sr. Everard Martins.

Sua Ex.^a o sr. Presidente da República, que viera acompanhado pelo sr. general Amilcar Mota, chefe da sua Casa Militar, era aguardado no átrio do edifício pelo sr. Ministro da Educação Nacional e os representantes dos titulares das pastas do Interior e a Justiça. Estavam, ainda presentes os srs. general Arrobas Machado, do governo militar de Lisboa, coronel Cameira, comandante da P. S. P.;

tenente Toscano, pelo sr. governador Civil de Lisboa; Adolfo Simões Muller, pelo S. P. N.; Guilherme Cardim, da «Sociedade Estoril»; Diniz de Barros, do Ateneu Ferroviário; Domingos Garcia e Aquiles Teixeira, pela Associação Comercial de Logistas; e Mendes de Oliveira e Silvério Matos Carvalho, do S. N. dos Caxeiros, assim como as Associações Comercial e Industrial que também ali estavam representadas.

Em nome do Ateneu Comercial de Lisboa, deram as boas-vindas ao Chefe do Estado os srs. Eurico Pereira Cabecinha, Chefe da Secretaria

Geral, o Presidente de Direcção e os professores da escola comercial do Ateneu; sem esquecer o sr. Everard Martins que foi duma cativante amabilidade elucidativa para todos os assistentes.

O curioso certame, muito interessante, conta entre livros, jornais, revistas, opúsculos e manuscritos, mais de mil e duzentos especímes e está decomposto em vinte sete interessantes secções onde também se podem admirar preciosas raridades bibliográficas, muitas das quais são pertença do seu principal organizador.

Entre elas figuram na Exposição, um «Tratado sobre partidas dobradas», impresso, em 1764, em Turim; a lista dos accionistas do banco de Lisboa, em 1826, actas da Associação de Lojistas, de 1870, e um livro de facturas de 1790 da Casa Batalha, de cujo proprietário figura também o seu antigo «bastão do povo».

O sr. general Carmona visitou depois o museu colonial, felicitando o seu organizador, sr. dr. Marque Costa, e as aulas instaladas no 2.º andar do edifício, em cujas ardósias se liam dísticos de enaltecimento do Estado Novo.

Ao retirar-se, o Chefe do Estado, que foi acompanhado até à porta por todos os presentes, felicitou os corpos gerentes do Ateneu Comercial pelo êxito que representava a exposição, a primeira do género efectuada em portugal. A importância do certame estava bem marcada pelo valor e quantidade das obras expostas. Aquela iniciativa, digna dos mais conscientes elogios era uma das demonstrações da senda progressiva trilhada por aquela prestigiosa instituição e do desenvolvimento que tem tido o comércio português.

O Chefe do Estado, antes de retirar-se, assinou o seu nome no livro de honra dos visitantes, o mesmo tendo feito o sr. Ministro da Educação Nacional.

A Exposição durante o tempo em que tem estado patente tem sido muito visitada.

ALFAIATERIA AMERICANA
DE
ADELINO NUNES DA COSTA
FORNECEDOR DA ESCOLA DE GUERRA
Completo sortido de fazendas Nacionais e Estrangeiras
EXECUÇÃO RÁPIDA PELOS ÚLTIMOS FIGURINOS
202, RUA DOS FANQUEIROS, 206
TELEFONE N.º 29732 LISBOA

TINTAS, ESMALTES E VERNIZES
FÁBRICA INGLESA
FUNDADA EM 1760
AGENTES GERAIS
MARIANO C. COSTA L.^{DA}
RUA DOS CORREIROS, 55-59
LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Outubro de 1897

A ponte Maria Pia

Por XAVIER CORDEIRO

Pela segunda vez acaba esta ponte de ser examinada por uma comissão de engenheiros, nomeada pelo governo, em virtude de apreensões de uma parte do publico da segunda cidade do reino, sobre as condições de resistencia da mesma ponte.

A primeira vistoria teve logar em janeiro de 1891, isto é, 14 annos depois da construcção terminada em 1877.

Receava-se que a proximidade da fabrica de sulfureto de carbono, pelo desenvolvimento de vapores de ácido sulfuroso, prejudicasse a ponte, visto tais vapores, que na atmosfera se transformam em ácido sulfurico, poderem atacar-lhe a pintura, e em seguida o ferro.

De tais receios, que se baseavam em meras presunções, nasceu por esse tempo, também, a famosa lenda da chuva de rebites. Dizia-se que a ruina chegara a ponto dos rebites cahirem... de podres!

A comissão não encontrou vestígio algum do efeito do ácido sulfuroso na pintura. As peças da ponte estavam perfeitamente resguardadas dos agentes atmosféricos por camadas de tinta.

Pelo que respeita aos rebites, os que cahem são os que são cortados, por estarem leves, para serem substituídos por outros, como acontece com todas as pontes metálicas; notando-se que n'esta a proporção dos rebites substituídos é muito menor do que nos taboleiros rectos, ordinários, podendo-se afirmar que até hoje a substituição de rebites se tem limitado ao pavimento da ponte, formado de ferro Zorés, e ao corrimão, isto é, às peças independentes do taboleiro, propriamente dito, e do arco.

Os fundamentos da segunda vistoria, agora realizada, são ainda os mesmos, e as conclusões da comissão igualmente as mesmas. A ponte, decorridos mais seis annos, isto é, 20 annos depois da construcção, acha-se em perfeito estado de conservação; nem de outro modo podia ser, porque a sua conservação está entregue a um partido permanente de pintores e de serralheiros, resultando que a ponte é toda pintada de tres em tres annos.

A comissão procedeu também a varias experiencias, medindo as flechas produzidas nos rins e no fecho do arco pela passagem de varios comboios. Achou-se nos rins uma flecha de 20 milímetros, em media, e no fecho 15 milímetros. Estas flechas, que estão de acordo com as medidas nas experiencias feitas em 1877, parece não deixarem a menor dúvida sobre a resistencia e rigidez da construcção. Em 160 metros de vão, uma flecha de 15 a 20 milímetros é quasi phantastica.

E' de esperar que as apreensões do publico não reappareçem.

Com o tunnel da Serra do Pilar deram-se casos semelhantes. Este tunnel havia ficado com um pequeno defeito de construcção, consistindo em que o pé direito do lado do norte, proximo á testa' lado do Porto, apresentava um jorro para dentro do tunnel, parecendo que tendia a cahir.

Logo em seguida á abertura da ponte á exploração, espalhou-se no Porto que o tunnel ameaçava ruina.

A comissão que o examinou não ficou inteiramente convencida da sua estabilidade e recommendou que o tunnel fosse observado durante um certo tempo. Assim se fez. Não se manifestando, porém, signal algum de ruina, breve cessou a fiscalisação e cessaram tambem os receios do publico.

Passados 14 annos, em 1891, surgiram novamente as apreensões pela estabilidade do tunnel, como se um tão longo prazo não fosse prova suficiente de que o defeito da construcção era apenas aparente, e em virtude d'isso ordenou o governo que se fizesse o estudo da reconstrucção da parte do tunnel que se julgava em mau estado. Foi, com efeito, projectada, a demolição e a reconstrucção dos pés direitos na extensão de 20,0 metros e este projecto foi levado á execução em 1893, reconhecendo-se então quanto eram infundados os receios pela estabilidade do tunnel, pois que a alvenaria demolida estava perfeitamente consolidada não apresentando fenda alguma.

Não é muito de supor que a Companhia Real, desconhecendo por completo os seus interesses, oculte a ruina de um tunnel ou de uma obra da importancia da ponte Maria Pia.

A grande tarefa da substituição dos taboleiros metálicos das pontes permitivas do tipo Kennard, encetada pela companhia em 1889, não foi motivada por apreensões do publico, mas sim resultou da sua propria iniciativa.

Até á presente epoca já foram renovados 48 tramos de 11^m, 24 de 15^m, 14 de 18^m, 12 de 22^m, e 29 de 30^m, além das pontes de Tejo, Asseca, Alviella e Jamor e outras pontes de vão inferior a 11^m.

A ponte Maria Pia é uma obra magistralmente projectada e executava com notável perfeição; podendo-se dizer que constitue, com o viaducto de Garabit, as duas obras primas de Eiffel.

Como se sabe, o projecto da ponte Maria Pia foi submetido ao exame de uma comissão de engenheiros formada das tres summidades, Krantz, Molinos e de Dion.

O relatorio d'estes engenheiros conclue do modo seguinte:

«Le project de M. M. Eiffel & C.º est bien conçu et parfaitement executable dans ses données générales: les conditions de stabilité de l'arc sont satisfaisantes; l'écartement donné aux naissances entre les fermes le met dans de bonnes conditions pour résister aux efforts du vent et aux oscillations horizontales qui peuvent se produire au passage des traînans. Les coefficients de résistance sont généralement peu élevés, on peut donc assurer que ce pont, bien executé et monté avec soin, se comportera bien».

O projecto foi estudado por M. Seyrig, que então estava ao serviço da casa Eiffel. Não podemos dar melhor ideia d'esta importante obra do que mencionando alguns dados de construcção.

O comprimento total da parte metálica da ponte, entre os paramentos dos dois encontros, é de 352^m, 875, do qual 160^m correspondem ao arco e 192^m, 875 aos viaductos de um e outro lado. O arco é de forma parabolica; a sua flecha de intradorno é de 37^m, 50; a sua altura no meio de 10^m. Esta altura, que dá ao arco uma grande rigidez, diminue de um e outro lado, sendo, porém, ainda de 7^m nos rins, isto é, nos pontos onde se inserem dois pilares que supportam o taboleiro recto.

Os apoios do arco consistem em quatro fortes articulações duas de cada lado, distantes 15^m uma da outra. D'este modo o arco offerece uma grande base para resistir aos efeitos do vento.

O peso total da parte metálica da ponte é de 4:100 toneladas, sendo 512 do arco, na razão de 3:200 kilos por metro corrente.

A ponte Britannia, com vãos de 140^m, pesa 11:500 kilos por metro linear. Isto mostra a grande vantagem do arco.

A sobrecarga adoptada para o calculo da resistencia da ponte foi de 4.000 kilogrammas por metro corrente ou 640 toneladas em todo o arco. Esta sobrecarga excede por tal forma o peso dos comboios ordinários, que tendo-se empregado, nas experiencias, um comboio formado de duas maquinas Sharp do Minho e Douro, seguidas de wagons com o maximo de carga, não se obteve para meio arco mais de 3.000 kilos por metro corrente. Segue-se que realmente a ponte, nos casos mais desfavoráveis, não está sujeita a esforços supe-

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A prestimosa Liga dos Combatentes da Grande Guerra acaba de publicar o relatório da gerência administrativa do ano findo.

Muito desenvolvido, completo e expressivo é índice incontestável do carinho, probidade e competência dos dirigentes dessa humanitária e patriótica associação.

A edição, de perfeita apresentação gráfica honra as oficinas onde foi elaborada; a Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

Agradecemos o exemplar enviado.

riores a $\frac{3}{4}$ dos calculados no projecto, isto é a 4 k,5 em logar de 6 k. por milímetro quadrado.

E' esta uma das razões que explicam o facto já citado de não ter sido necessário substituir rebites nem no arco nem nos taboleiros rectos. Mas duas outras razões ha d'este facto notável; são elles, a grande massa metálica da ponte e a propriedade que apresenta o arco, de trabalhar em todas as suas partes, exclusivamente á compressão. Effectivamente os rebites affrouxam, em virtude das vibrações, proporcionalmente aos esforços que supportam, e mais quando estes esforços variam de sentido do que quando actuam n'um sentido constante.

Na ponte Maria Pia o trabalho do ferro é pequeno, como vimos, e é sempre de compressão no arco. As vibrações são portanto pequenas e, distribuindo-se por toda a ponte exercem pouca acção nos rebites.

Está, pois, esta importante obra de arte em excelentes condições de resistência; e se a sua conservação for sempre cuidadosa, não pode haver receio de que esteja próximo o termo da sua duração.

Mostram, com efeito, as inúmeras experiências executadas por habeis experimentadores, que uma barra de ferro sujeita a choques repetidos de uma força inferior á sua resistência no limite de elasticidade, não chega a romper, por mais que se repitam os choques. Se, pelo contrario, a barra for sujeita a uma força que exceda o limite de elasticidade, a fractura tem lugar tanto mais rapidamente quanto maior for essa força.

O facto dos taboleiros do tipo Kennard não terem resistido mais de 30 anos, prova unicamente que n'ellos o ferro trabalhava a co-efficientes superiores ao limite de elasticidade do ferro, o qual é de 15 a 20 kilogramas; o que não sucede na ponte Maria Pia, como mostrámos. A ponte Britannia, construída em 1850, isto é, ha proximadamente 48 anos, continua a estar de pé, e não ha receio algum de que morra de velha.

Não se diga que a proximidade do mar é causa de mais rapida ruina para a ponte Maria Pia, porque a ponte Britannia, situada no estreito de Menai, isto é, sobre o mar, não se acha mal por esse motivo.

A acção do ar marítimo obriga certamente a uma conservação activa, e a nada mais.

LINHAS PORTUGUESAS

TRÁFEGO INTERNACIONAL

As madeiras de pinho vulgar, procedentes da Galiza, que transitem por Portugal em expedição directa para as outras regiões da Espanha, será aplicado no percurso da C. P. o preço que, conforme o estado em que essas madeiras se encontrem, corresponda às rubricas da classificação geral de mercadorias respeitantes à madeira de pinho nacional.

A C. P. poderá anular estas disposições logo que assim o julgue conveniente, mediante simples publicação de um aviso nesse sentido feito com antecedência não inferior a 15 dias.

FEIRA EM TOMAR

Por ocasião da feira de Santa Iria, em Tomar, nos dias 19 a 21 do corrente, serão postos à venda bilhetes de ida e volta para aquela cidade, a preços reduzidos, com validade para a ida de 17 a 21 e para o regresso de 19 a 24.

FEIRA DAS MERCÊS

Nos dias 17 a 24 do corrente, devido à feira das Mercês, serão estabelecidos os combóios suplementares que a afluência de passageiros justificar. Para estes combóios vender-se-ão exclusivamente bilhetes de ida e volta, aos quais serão aplicáveis as condições da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade (tramueis).

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

EDEN - 20 e 45 e 23 - «Chuva de mulheres».
MARIA VITÓRIA - 20, 45 e 23 - «O Cartaz de Lisboa».
VARIEDADES - 20 e 45 e 23 - «Desculpa, ó Caetano!».
COLISEU - 21,30 - Companhia de Circo.

CINEMAS

POLITEAMA - 21 e 30 - «O general morreu ao amanhecer».
S. LUIZ - 15 e 21,30 - «A rainha do patim».
TIVOLI - 21 e 30 - «O rei dos optimistas».
CENTRAL - 15,30 e 21,30 - «Concerto na corte».
CONDES - 15,30 e 21,30 - «Maria Papoila».
CAPITÓLIO - Salão e Terraço - 21 - «A Revolução de Maio».
ODÉON - 15 e 21,15 - «Café Metropole».
PALÁCIO - 21,30 - «Café Metropole».
LIS - 21,15 - «Alarme em Pequim».
CHIADO TERRASSE - 15 e 21,15 - «Alarme em Pequim».
PARIS - 14,30 e 21 - «A Revolução de Maio».
SALÃO PORTUGAL.
PALATINO - 21 - «Os dois garotos».
OLIMPIA.
REX - 15 e 21,15 - «Alta roda».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL - Rua Francisco Sanches.
CINE-ORIENTE - 21 - «Luzes da China».
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO - 15 e 21 - «O ultimo combate».
EUROPA - 21 - Filmes variados.
BELGICA-CINEMA - Rua da Beneficência (ao Rêgo).
MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 224, de 24 de Setembro, publica o seguinte :

Nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º, 11.º e 12.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se faz público que está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias a contar da publicação d'este aviso no «Diário do Governo», para o preenchimento das vagas de primeiro oficial existentes no quadro permanente desta Direcção Geral e das ocorrentes durante o prazo de dois anos, contados da data em que fôr publicada no «Diário do Governo», a lista dos candidatos aprovados.

As respectivas provas serão prestadas de harmonia com o programa aprovado superiormente e inserto no «Diário do Governo» n.º 222, de 21 de Setembro de 1936, o qual, para conveniente elucidação dos interessados se transcreve no final desta rúbrica.

O «Diário do Governo», n.º 225, de 25 de Setembro, publica o seguinte :

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Dr. João de Matos Rodrigues, vogal secretário do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Vogais — Engenheiro civil de 2.ª classe João Exaltação da Cunha e Engenheiro civil de 3.ª classe António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo.

O «Diário do Governo», n.º 226, de 27 de Setembro, publica os seguintes despachos :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente o projecto de aviso ao público relativo ao transporte de madeiras de pinho da Galiza em trânsito por Portugal, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 22 do corrente o projecto de 1.º complemento ao 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, aplicando as tabelas 9 e 11 da citada tarifa aos transportes de telhas ou telhões de barro ou grés, tejolos de barro ou grés e manilhas de barro ou de gres, proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 231, de 2 de Outubro de 1937, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de

19 do corrente, o projecto do 1.º aditamento ao complemento à tarifa de despesas acessórias sobre aluguer ao público dos terrenos disponíveis nas estações para depósito de mercadorias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

4.ª Repartição

O «Diário do Governo», n.º 220, de 20 de Setembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovado o projecto de um dormitório para o pessoal de material e tracção, a construir em Vila Nova de Gaia, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, constante do desenho n.º 10:731, e bem assim a instalação e localização de uma fossa Mouras, conforme o desenho n.º 10:917, apresentado por aquela Companhia.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 213, de 11 de Setembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de acôrdo com a firma Manuel B. Vivas, Limitada, para o transporte de peixe e marisco em grande velocidade em todas as linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 216, de 15 de Setembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:655, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, baixando para as terras corantes o mínimo de peso, para aplicação da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, de 500 e 1:000 quilogramas, para 100 quilogramas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 229, de 30 de Setembro, publica os seguintes despachos :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 16.716\$12 como complemento desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 8.687\$73 como complemento desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 230, de 1 de Outubro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro

das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta de garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 28:566\$03 como complemento dessa garantia.

Divisão dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo», n.º 213, de 11 de Setembro, publica os seguintes despachos:

De 4 de Setembro:

Hermínio Soares da Costa e Sousa, engenheiro civil de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Martins, encarregado de obras, idem — idem trinta dias, idem.

Manuel Martins, encarregado de obras, idem — idem trinta dias, idem.

De 6 de Setembro:

Júlio José dos Santos, engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais, idem — idem vinte e cinco dias, idem.

Henrique de Albuquerque Ramos, adjunto de inspecção de exploração, idem — idem trinta dias, idem.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 219 de 18 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 13 de Setembro:

Jaime da Costa Simões, escriturário de 1.ª classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Em harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a relação dos segundos oficiais aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto no «Diário do Governo» n.º 123, de 28 de Maio do corrente ano:

	Valores
1.º — António Pinto Serra	15,40
2.º — Júlio Emílio Moreira Marques	14,29

O «Diário do Governo», n.º 220, de 20 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 14 de Setembro:

Bernardo da Rocha Páris Espregueira, engenheiro, contratado, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 222, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de 2.ª classe de

via e obras desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 229, de 30 de Setembro publica o seguinte:

António Marques Antunes, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, com comêço em 9 do corrente, trinta dias de licença por doença, por parcer médico, de harmonia com a portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1932. (São devidos emolumentos).

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da Repartição de Exploração e Estatística desta Direcção Geral — concedidos quinze dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Pinto Serra e Júlio Emílio Moreira Marques, segundos oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral — promovidos, por concurso, a primeiros oficiais do mesmo quadro, nos termos da alínea b) do artigo 11.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

Augusto César das Neves, Agostinho Bastos da Silva e António Augusto de Freitas da Luz Maltês, terceiros oficiais do referido quadro permanente — promovidos, por concurso, a segundos oficiais, do mesmo quadro, nos termos da alínea a) do artigo 11.º do citado decreto n.º 27:236.

O «Diário do Governo», n.º 230, de 1 de Outubro de 1937, publica o seguinte:

Hélio Rodrigues Gonçalves, segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Emídio Pereira dos Reis, terceiro oficial idem — idem trinta dias, idem.

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.ª classe idem — idem trinta dias, idem.

Raúl Mestier de Ponsard, desenhador de 2.ª classe idem — idem trinta dias, idem.

O «Diário do Governo», n.º 235, de 7 de Outubro, publica o seguinte despacho:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos 30 dias de licença por doença, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478.

Carlota Teixeira, dactilografa, idem, idem — idem, quinze dias, idem, idem.

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 237, I série, de 11 de Outubro publica o seguinte despacho:

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.º o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizou, por despacho de hoje, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência de verba, no orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico:

A sair do n.º 3), alínea a), do artigo 11.º, «Garantia de juros: linha da Senhora da Hora à Trófa (linha classificada)»	12.753\$46
Para a alínea d) do mesmo número e artigo, «Garantia de juros: linha de Foz-Tua a Mirandela»	5.687\$73
Para a alínea e) do mesmo número e artigo, «Garantia de juros: linha de Santa Comba a Viseu»	7.065\$73

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 230, III série, de 1 do corrente mês, insere o seguinte anúncio:

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos estatutos se anuncia que foram sorteadas, para amortização, as obrigações da 1.ª série Mirandela-Viseu com os n.ºs 671/5, 2.861/5, 3.191/5, 3.401/5, 7.501/5, 11.611/15, 12.636/40, 12.781/5, 15.166/70, 15.846/50, 16.111/15, 20.936/40, 21.731/5, 25.748/50, 25.816/20, 26.061/5, 27.526/50, 29.006/10, 29.061/5 e 29.136/40.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativo ao 1.º semestre de 1937 (cupão n.º 96) começará no dia 1 de Outubro próximo futuro e continuará até ao dia 15 do referido mês, todos os dias úteis, excepto aos sábados, das onze às doze e das catorze às dezasseis horas, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 18, 3.º, e no Pôrto, na filial do Banco Pinto & Sotto Mayor.

Este pagamento continuará depois do dia 15 às sextas-feiras, para as relações conferidas em cada semana.

A importância líquida do imposto de aplicação de capitais e avença de sêlo e de registo é de 1\$64 por cupão ou obrigação ao portador e de 1\$72 para os títulos nominativos.

O «Diário do Governo», n.º 231, III série, de 2 do corrente mês, publica o seguinte anúncio:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

São avisados os portadores do cupão n.º 17 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) de que o seu pagamento, pela importância de 3\$87(5), terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Outubro.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na sede da Companhia, e no Pôrto, na tesouraria da Companhia (estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as dez e meia às treze horas e das catorze às quinze horas e meia, e aos sábados desde as dez e meia às doze horas.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral do Fomento Colonial

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 212, I série, de 10 de Setembro, publica o seguinte:

DECRETO N.º 28:022

Considerando que, nos termos do acordo de 21 de Agosto de 1902, entre a The West of India Portuguese Guaranteed

Railway Cº, Ltd., e a The Southern Mahratta Railway Cº, Ltd., passou a última destas companhias, mais tarde substituída pela The Madras & Southern Mahratta Railway Cº, Ltd., a realizar a conservação e exploração do caminho de ferro e pôrto de Mormugão, que, até essa data, eram efectuadas directamente pela primeira, conforme contratos com o Governo Português de 18 de Abril de 1881 e 19 de Dezembro de 1892;

Considerando que, pela cláusula 5.ª do mencionado acordo, ficou entendido que, oportunamente, lhe poderiam ser feitas, por consentimento mútuo, as modificações julgadas convenientes, e, de harmonia com a cláusula 4.ª, igualmente se estabeleceu que o seu prazo de vigência poderia ser prorrogado, se essa fosse a vontade de ambas as partes;

Considerando que, nos termos do artigo 2.º do decreto de 3 de Outubro de 1902, que sancionou o referido acordo, quaisquer modificações que se lhe pretendam introduzir nos termos da cláusula 5.ª e a prorrogação de que trata a cláusula 4.ª só poderão ter lugar quando autorizadas pelo Governo;

Considerando que em 30 de Junho do corrente ano terminou o prazo de vigência da última prorrogação, autorizada por decreto n.º 21:877, de 18 de Novembro de 1932;

Atendendo ao que foi exposto pela The West of India Portuguese Guaranteed Railway Cº, Ltd., no sentido de se autorizar nova prorrogação do acordo de 21 de Agosto de 1902, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas com a aprovação do Governo, expressa nos decretos n.ºs 14:201, de 25 de Julho de 1927, e 21:877, de 18 de Novembro de 1932;

Atendendo ainda ao que representou a mesma companhia acerca da necessidade da modificação da cláusula 19.ª do citado documento;

Ouvido o Conselho do Império Colonial e visto o disposto no artigo 28.º do Acto Colonial;

Usando da Faculdade conferida pelo artigo 10.º da Carta Orgânica do Império Colonial Português e pelo n.º 5.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte :

Artigo único. E' aprovada a prorrogação, até 31 de Dezembro de 1945, do acordo de 21 de Agosto de 1902 entre a The West of India Portuguese Guaranteed Railway Cº, Ltd., e a The Southern Mahratta Railway Cº, Ltd., a que se substituiu a The Madras & Southern Mahratta Railway Cº, Ltd.

§ 1.º E' autorizada, para vigorar durante o período de validade desta prorrogação, a modificação da cláusula 19.ª do acordo de 21 de Agosto de 1902, a qual passará a ter a seguinte redacção :

Em conta separada serão lançadas as importâncias respeitantes a direitos do pôrto, de acostagem, de guindastes, de armazenagem e de outras fontes de receita do pôrto de Mormugão, e a quantia que há-de ser levada à conta de exploração do pôrto de Mormugão pela M. & S. M. Railway será a despesa efectiva de exploração e conservação (incluindo as despesas ordinárias de inspecção) mais 7 1/2 por cento da receita líquida anual do dito pôrto pela inspecção dos funcionários superiores da M. & S. M. Railway.

§ 2.º São mantidas, no texto do referido acordo, as alterações sancionadas pelo artigo 2.º do decreto n.º 14:201, de 25 de Julho de 1927, e pelo artigo 3.º do decreto n.º 21:877, de 18 de Novembro de 1932.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

UM ASSUNTO EMPOLGANTE

Do factor espião a critico momento que avassala o Oriente

Por ALEXANDRE F. SETTAS

III

Mas porque razão os japoneses se arrogam ao direito de manter guarnições em Pequim e em Tien-Sin, sem um possível desrespeito pelos tratados internacionais?

E, ainda o que tornou possível tais acidentes?

Certamente que não é só a ideia louvável e apregoada de estabelecer uma formidável barreira contra o bolchevismo, nem um pretenso castigo a inflingir aos indisciplinados soldados da China.

Primeiro do que tudo impõe-se como necessário demonstrar-lhes uma forte correção pelo seu inconsciente proceder, é o que dizem os japoneses e o que nós vamos demonstrar aos nossos leitores, tão sucintamente quanto possível nos seja dado fazê-lo.

Mas para evidenciar o que acima afirmamos é preciso e indispensável mesmo recorrer a um passado longíquo, porque todos os efeitos têm a sua História casual e, muito mais facilmente se compreenderá cada um dos pequenos acontecimentos particulares quando se conhecem as linhas gerais em que a questão se debate.

Contudo, ainda antes disso, sabia-se que é comumente admitido que o nome do china deriva da vetusta dinastia de Ts'in, a qual imperou no século III, antes da era de Cristo e que, presentemente o nome oficial do Estado Chinês é: Tchong Hou Min Kouo. Isto quere dizer: República Florida Central e representa a soma das antigas designações; Tchong Kouo significando Império do Centro, e Hou Kouo que é sinónimo de Reino Florida.

Em 1868, os grandes senhores japoneses (Daïmios) fizeram uma revolução da qual resultou o poder ser transferido em absoluto para o Imperador (Mikado). Porém, o que nos interessa sobretudo conhecer é que esta revolução foi o ponto de partida duma completa transformação social do Japão.

A partir desse momento, abandonando a velha civilização oriental o Japão enviou os seus naturais a aprender nos grandes centros da industrial ocidental e em particular na Gran-Bretanha, sem esquecer-se de mandar freqüentar em escolas, institutos e liceus todos os seus naturais que pudessem vir de futuro a ser úteis ao seu país.

Por esse motivo dentro de algumas dezenas de anos, o Japão tornou-se, na extremidade da Ásia, um grande país moderno, podendo rivalizar pelo seu exército, pela sua marinha e pelas suas novas indústrias, todas florescentes, com a Inglaterra, a França, a Alemanha e os Estados Unidos da América.

Pela sua própria situação geográfica era racional que o Japão desde há muito pensasse em considerar a China como sendo um país propício para lhe absorver toda a produção nacional e, por esse facto, naturalmente indicado para a colheita de apreciáveis vantagens económicas pela manutenção e desenvolvimento dum comércio activo e permanente que, pelas razões expostas se mostrava evidente, como vamos mais exemplificadamente demonstrar: primeiro, porque a China é sua bem próxima vizinha; segundo, porque ainda nos fins do século passado aquele

país estava absolutamente desprovido de indústrias, sem caminhos de ferro a sulcarem-lhe o vasto território, sem conhecer os magníficos benefícios da electricidade e, numa palavra, desconhecendo por completo a conquista do progresso e os seus efeitos na civilização moderna dos povos.

Porém, sob outro aspecto, a China era um país literalmente fechado à intromissão de estranhos, não obstante Portugal ter lá incrustado um dos seus domínios, na província de Kouang-Toung-Macau — e haver amistosas e desenvolvidas relações comerciais com os seus nativos.

Esta nossa Colónia, de cerca de 10:000 metros quadrados de superfície, e com a população de 157:157 habitantes, fica situada na península, ligada à Ilha de Hiang Hiang-Can, na embocadura do rio Cantão.

Separa-se da China pela Grande Muralha, que atravessa o istmo no sentido da largura, e numa extensão de 1800 metros.

Ali, todos os demais estrangeiros eram considerados como bárbaros e os portos chineses ficavam interditos aos navios de outras nações, tornando por isso impossível as relações comerciais ou, pelo menos, extremamente difíceis.

Por este poderoso motivo é que no final do século XIX quase todas as grandes potências industriais começaram a hostilizar abertamente a China, declarando-lhe guerra. A França ganhou-lhe Tonquim, que ainda actualmente está sob o seu protectorado; a Inglaterra apoderou-se de Hong-Kong, cidade im-

portantíssima, de grande comércio de trânsito, e de Wei-Hai-Wei; a Alemanha confiscou-lhe a baía de Kiao-Tchéou; o Japão tomou-lhe conta da Ilha Formosa, cuja capital é Tai-Wan, situada entre os mares da China e da Coreia e de onde, em 1884, e 1885 os franceses dirigiram as suas operações bélicas contra a China.

Depois, este ambicioso país, em virtude da guerra contra a Rússia e da qual saiu vitorioso, em 1905, anexou a península de Pôrto Artur que, pela sua especial posição estratégica comandava a passagem das unidades dessa beligerância entre o mar amarelo e o pôrto de Péchili.

Ainda além disso apoderou-se igualmente da Coreia que ficou sob o seu protecturado, cujas negociações não constituiram senão um simples pretexto, pois em 1910 a Coreia ficou pura e simplesmente anexada ao Império Nipónico.

Desde então o Japão não tem cessado nunca de se aproveitar de toda a sua intensiva propaganda e influência para ocasionar à China grandes e graves perturbações, desde as desordens internas, provocadas sob várias desculpas, até ao aproveitamento das circunstâncias ocasionadas pela conflagração de 1914-1918, servindo-se mesmo do desencadeamento de contínuos e desastrosos reflexos da revolução russa de 1917.

De maneira muito sucinta, como convém, pelo espaço de que dispomos e também para não abusarmos da tolerância dos nossos possíveis leitores, expuzemos a situação opressa em que a China se tem debatido improfiamente. Todavia, logo no início deste século se começaram a esboçar no Celeste Império os primeiros vislumbres dum forte reacção, tendente a obter ao desmembramento total do seu território.

A reacção da China

É que à força de serem batidos pelos franceses, pelos alemães, pelos ingleses, pelos russos e pelos japoneses; à força de verem enge-

nheiros estrangeiros arrancarem da sua terra as próprias riquezas naturais do solo e instalarem no seu país os caminhos de ferro em manifesto interesse de grandes companhias inglesas ou franco-bélgas, os chineses dessa época, tocados por um muito louvável brio de incontestável patriotismo, brandaram revoltosos e quase unicamente, insuflados por uma potente corrente de puro nacionalismo:

«Porque nos submetemos, nós, vergonhosamente e sem heróica oposição, da nossa incontestável força?»

Se a China é o maior e o mais potente Império do mundo porque razão se permite aos estrangeiros que nos vilependem?

Porque não se pensará em criar com entusiasmo uma China nova, uma outra China que, recordando os opróbrios sofridos saiba criar um Novo Estado para o seu povo? Assim pensavam os nacionalistas chineses, na mais calorosa das intenções, acalentadas pelo fogo sagrado do patriotismo mas, de tudo o idealizado nada teve realidade ainda efectiva, porque do seu atraço na civilização se ressentiam os que pensavam em ser soldados-reformados dum Império Vasto mas desmembrado por ataques de diversos povos.

Consubstanciando em si o ardor patriótico dos seus patrícios o general Chiang-Kai-Chek, confiado arreigadamente de que a sua pátria ha de triunfar, finalmente, desde 1931, que vem elaborando uma consciente propaganda de efeitos evidentes no progresso da sua reorganização nacional, como se pode notar por estas simples indicações que apresentamos.

Em 1934 a China possuia mais 207 aviões de guerra do que no ano anterior e nesse mesmo ano contava cerca de seis vezes mais de unidades do que a existência do ano de 1932.

Sem que se indiquem nestes elementos qual a quantidade actual de aeronaves, diz-nos contudo o documento que compulsamos que, dentro três ou quatro anos, o seu

efectivo aéreo atingirá a enorme cifra de 2.000 aeroplanos, dos últimos modelos, sem contar ainda com uma reserva de outros aparelhos de ataque aéreo.

Não obstante este esforço extraordinário a desordem interna ainda é tão grande e manifesta na China que chegam a acusar de traidor o general Chiang-Kai-Chek, a quem se deve tudo o já conseguido, porque sempre se tem oposto, com inabalável firmeza, a fomentar — pelo menos por agora — a guerra com os nipões.

A revolta dos «Boxers»

Um exemplo célebre é o da revolta dos «Boxers», no ano de 1900.

Estes elementos perturbadores eram os que constituíam um partido ou sociedade secreta, cujo fim em vista era o da ansiada revolução nacional.

Provocaram nesse ano uma revolta em Pequim, mas como para acordar do letargo moral os seus adormecidos sentimentos patrióticos de alguns dos seus patrícios, chegaram ao excesso de pregar imponeradamente, a necessidade de chacinar todos os estrangeiros residentes na China.

E as turmas ignaras, maldosas e sanguinárias, macularam as nobres intenções que ditara a sua revolução, suscitada por um elevado sentimento altruista, com o hediondo massacre de europeus e americanos, especialmente em Pequim.

Como resultado de tão formidável chacina, imediatamente o Japão, Estados Unidos e França, decidiram-se, se bem que ainda um pouco tardivamente, a intervir. Ora, como estas três potências coligadas e, — mesmo que fosse cada uma de per si, — eram bem mais fortes, visto que o governo chinês não dispunha do mais insignificante exército moderno para lutar com o inimigo aliado, deu em resultado que esta revolta foi para a China um grande desastre, pois teve de indemnizar as potências estrangeiras com fabulosas quantias em valores reais, além da concessão de inúmeras vantagens económicas e o

direito garantido de protegerem as legações e as indústrias pertencentes aos seus nacionais, com contingentes das nações que assinaram o pacto, armadas e que tivessem guarnições efectivas em determinadas cidades chinesas.

No entanto, as potências aliadas informavam por tratados posteriores, renunciarem à conquista de novos territórios chineses, compreendendo-se todavia a respeitar a integridade da China.

Permitimonos recorrer ao passado e expor neste despretencioso artigo alguns pontos essenciais da história, não para se alardear a posse de grande erudição neste assunto, mas tão sómente para que lendo o que aqui se escreve se possa asseverar melhor as graves circunstâncias da actualidade.

Começando pois, a ligar o passado com o presente, vê-se logo que, foi por virtude do acôrdo a que acima aludimos que os japoneses mantêm guarnições completas e bem equipadas, tanto em Pequim como Tien-Sin, cidade muito evocada no presente, para se relatar a posição dos acontecimentos e que o incidente de Lou-Kou-Chiao, em 7 de Julho último só foi possível suceder em circunstâncias especiais como aquelas a que nos referimos.

Ainda sob outro aspecto, nota-se que como entre as potências signatárias do acôrdo a que anteriormente aludimos, se contava também o Japão, este país se via inibido de, legalmente se apoderar de novos territórios por anexação.

Encontraram porém os seus inteligentes estadistas uma fórmula inesperada que lhes podia servir à maravilha.

Trataram, para isso, de encontrar um subterfúgio e resolveram pô-lo rapidamente em prática. Consistia essa solução em cultivar pela propaganda os desejos emancipadores dos povos, preconizando entre êles as vantagens da autonomia,

Tática política

Não pretendiam conquistar na verdadeira acepção do termo, novas províncias à China como, por

exemplo, a Prússia fez em 1870 à França, conquistando a Alsácia e a Lorena, mas destacando estas províncias do seu território materno e levando-as a constituírem-se independentes, ainda que submetidas à sua directa influência, como aliás é do domínio de toda a gente que tem acompanhado a situação dos países orientais nestes últimos tempos.

Assim há cerca de cinco anos nasceu de uma revolta inesperada para a China o novo Estado da Manchúria.

Foi a 1 de Março de 1932 que se registou o nascimento dessa nova nacionalidade. Com efeito os dirigentes notificaram ao mundo a vontade dos seus concidadãos se emanciparem da tutela chinesa para, pelos próprios meios de que dispunham dirigirem os seus destinos.

Como se sabe a Manchúria é, na realidade, um grande país vastíssimo e situado à mesma latitude da França e da Europa Central e Meridional.

Transportou-se depois a capital Moukden, a capital desse novo es-

tado independente e conduziu-se um descendente antigo do imperador chinês, para lá fazê-lo proclamar imperador da Manchúria.

Desta maneira não se poderia considerar que houvesse infracção à letra dos compromissos tomados em 1900 e até mesmo, sem risco de controvérsia se poderia afirmar: «O Japão respeitou a integridade da China».

Mas, note-se, a Manchúria, considerando-se oprimida pelo governo de Nanquim proclamou a sua independência e recorreu ao auxílio do Japão para vir em seu socorro.

Desta maneira a intromissão dos exércitos chineses na revolta da Manchúria foi sómente um *caridoso* auxílio de vizinhos que se estimam e, sabem prestar ajudas nos momentos das suas situações críticas.

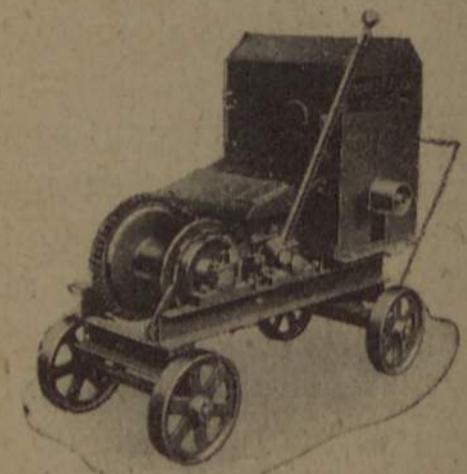
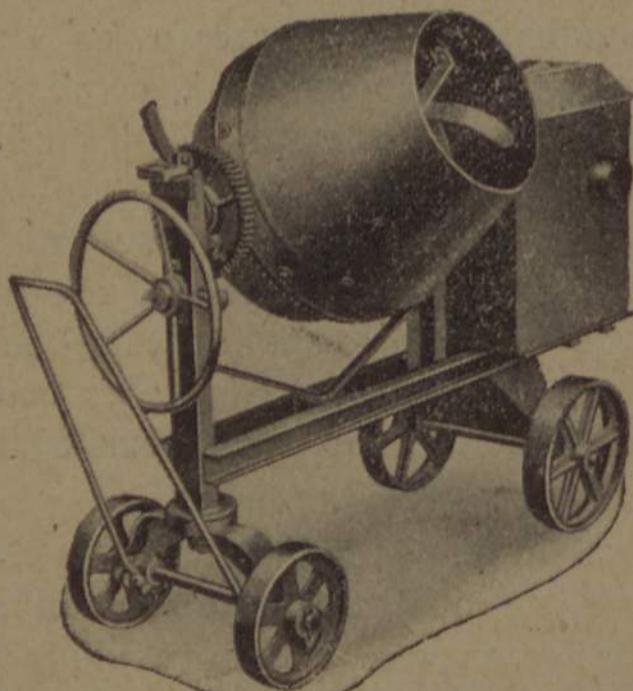
Todavia, como a Sociedade das Nações não concordasse com o critério apresentado pelo Japão e este país não lograsse demover-lhe a forma de encarar o assunto, resolveu por isso demitir-se de seu membro.

(Continua)

Guinchos-Elevadores PARKER

(aparelho para elevar cargas rapidamente e economicamente a varias alturas)

Carros de mão, em ferro, Forquilhas, Pás, Picaretas e outro material de construção



Batoneiras PARKER

Depositarios:

HERBERT CASSELS JUNIOR

Avenida 24 de Julho, n.º 56

TELEF. 23743

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realisado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.^o

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

CORONIN

É a marca da mais
económica, resistente
e duradoura tinta de
esmalte holandeza

AGENTE EM PORTUGAL

JULIO DE FREITAS

R. S. NICOLAU, 13, 2.^o ESQ.^o

Telefone 29776

LISBOA

Siemens Reiniger

S. A. R. L.

Aparelhos para RAIOS X



Aparelhos de ondas
curtas por faiscadores

ELECTROMEDICINA
ELECTRODENTÁRIA

LAMPADAS DE RAIOS
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

ORIGINAL HANAU

LISBOA - Rua de Santa Marta, 153

Telefone 44329

Telegramas: «Electromed»

Casa do Diabo
SILVA & NASCIMENTO, LIMITADA
LOTARIAS, TABACOS E VALORES SELADOS

Enquanto o Diabo esfrega um olho melhora-se a nossa vida
Compre o seu jôgo na «Casa do Diabo» e terá tudo o que ambiciona
18-R. Eugénio dos Santos-20—LISBOA—Telef. 27912

José Augusto Alves
ASFALTOS

Impermeabilização e isolamento
termico de terraços, paredes
umidas ou salitrozas, celeiros, etc.

R. Victorino Damazio, 16 a 22—LISBOA—Telefone 21814

AGUA DAS LOMBADAS
GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos
Medicinal e de mesa A venda em toda a parte
Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 - Telef. 24240

J. V. FEIJÓ, LIMITADA

OURIVES-JOALHEIROS

Grande e Variado Sortido em Objectos com Brilhantes,
Ouro, Pratas e Relógios — Variadíssimo sortido
em objectos para brindes

Rua da Prata, 299 a 303 e Rua da Betesga, 51 a 55
TELEF. 21896 (frente ao Mercado) LISBOA

C I N C O

É um produto analisado composto de AMIDOS de varias farinhas e outros sucedâneos de elevado poder nutritivo, separado por todos os organismos (CAFÉS: DESDE 5\$60 A 12\$00)

Torrefacção Modelar, Ltd.
TELEFONE 43355 DE
LISBOA ALFREDO CINTRA
RUA FRANCISCO LAZARO, 1—(AOS ANJOS)

PEROLA DO ROCIO

Casa especializada em chá e café

Bolachas, Chocolates e Bonbons

Encomendas para fora contra reembolso

Telefone 20744--ROCIO, 105--LISBOA

Cimento TEJO

CANTARIAS
e outros materiais de construção

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

54-F—Avenida 24 de Julho — 54-F

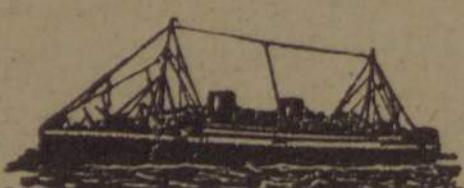
TELEF. 26980 LISBOA

SOCIEDADE LISBONENSE DE INFORMAÇÕES COMERCIAIS

Fundada em 1918

Rua Augusta, 213, 3.º, Esq.—Telefone 25880
LISBOA

Correspondentes em todos os pontos do paiz, ilhas
e colônias e Representantes em Portugal de
VARIAS CONGENERES DO ESTRANGEIRO



Mala Real Ingleza
(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtico: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

L U S A L I T E

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

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L. DA
RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941
Enderéço telegráfico: LUSALITE

FREINAGE - SIGNALISATION - CHAUFFAGE

COMPAGNIE DES FREINS & SIGNAUX WESTINGHOUSE

Siège social: 23, rue d'Athènes, Paris (IX^e)

Usines à Freinville-Sevran (S. & O.) et à Pons (Charente-Inf.^{re}) -- FRANCE

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X. — 28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139 RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Cooperativa de Excursões e Transportes Terrestres e Aéreos

(S. C. A. R. L.)

Séde: Rua da Glória, 4-1.^o — Telefone 26391 — LISBOA

INSCRIÇÃO DE SÓCIOS:

Fundadores: Mínimo 500\$00, pagos em prestações até 31 de Dezembro

Assistentes: Mínimo 100\$00, pagos em cinco prestações mensais

Colabore na CETTA

A inaugurar no p. mez: Distribuição de mercadorias a hora certa em Lisboa. Em preparação: Excursão cultural, económica, comercial e turística a Angola

Inscreva-se sócio da CETTA

AOS AUTOMOBILISTAS

ULTIMA NOVIDADE

Gracas a este sistema de 3 macacos, que se encontram permanentemente fixados nos eixos do seu carro, pode V. Ex.^a mudar uma roda, ou levantar o carro completamente, sem se sujeitar à incómoda e aborrecida operação de colocar o macaco sob o carro. Com o auxilio de um cabo-manilha, e com um esforço mínimo, pode V. Ex.^a levantar qualquer das rodas traseiras, o jôgo dianteiro, ou ainda o carro todo, sem ter que tomar posições incômodas e sem correr o risco de o carro lhe cair, como acontece com os macacos portáteis, quando mal aplicados.

Pondere nestas enormes vantagens que lhe proporciona o Sistema de macacos permanentes D. W. S !

PARA ESCLARECIMENTOS E VENDA:
AUTO-RADIOFONICA, L. DA — RUA BRAAMCAMP, 62-64 — Telefone: 40630 — Telegramas: «Autofonica»

Compra e Venda de Propriedades

As vendas dêste escritório são feitas sem comissão alguma levar ao comprador.

Também o comprador não compra mais caro por comprar por nosso intermédio, pois o preço que os Ex. mos proprietários fazem directamente com o comprador é o mesmo que o nosso escritório faz.

Façam pois os interessados uma visita ao nosso escritório.

E PREFIRAM A AGÊNCIA DOS PROPRIETÁRIOS DE

D. COSTA

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES

Tomem bem nota: AV. Almirante Reis, 132-LISBOA

TELEFONE 4 2869 —

Termas de S. Pedro do Sul

A melhor estância de cura e turismo, as suas águas são maravilhosas e eficazes nas várias doenças de reumatismo e aparelho circulatório.



Aprecia BOM CAFÉ?

Puro ou com mistura «NÉLITO» é sempre um CAFÉ que se impõe

O mais completo sortido de CHÁS

VISITE A

CASA NÉLITO

289-Rua dos Correeiros-291

(Em frente da Praça da Figueira)

Tel. 29.562

LISBOA



Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

BEIRAM (MARVÃO)

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

A duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos ÓLEOS EMPREGADOS. Use V. Ex.ª exclusivamente os Óleos Minerais



A GUIA de ficará satisfeito
A. de Sousa Andrade, Sucessores, L. da

Rua S. Catarina, 299 — PORTO — Telef. 1197

COMPANHIA DE SEGUROS

((ACOREANA))

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

Agentes Gerais **LANE & C. A. L. DA**

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telefone 2 2384

Vidal & Vidal

((Sucessores))

RUA DA VICTÓRIA, 9

TELEFONE 2 4788

LISBOA

Mudanças e transportes em todo o Paiz, domicilio a domicilio.

Despachos nas Alfandegas.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental

Saídas de Lisboa no 2.º sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

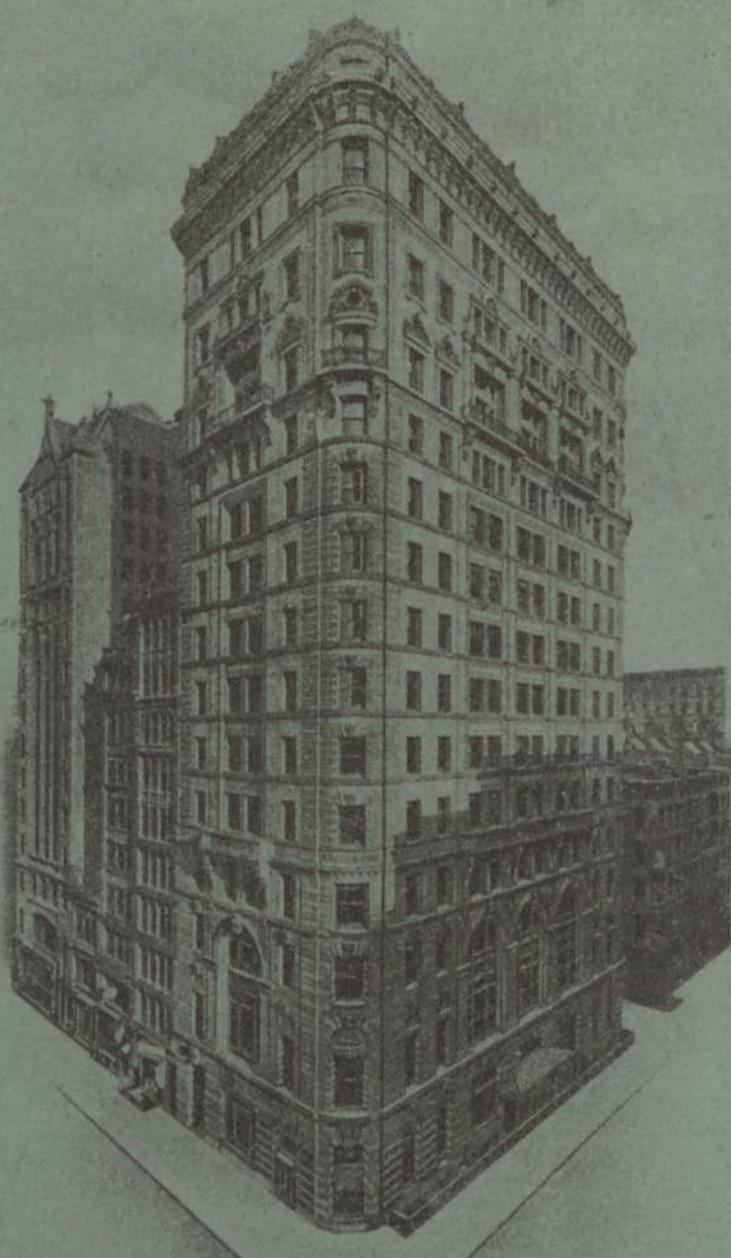
Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Lisboa — Rua Instituto Virgilio Machado, 14

(à Rua da Alfândega) — TELEFONE 2 0052

Porto — Rua do Infante D. Henrique, N.º 9

TELEFONE 2 542



R. G. DUN & C.⁰

DE NEW YORK

Agência internacional de
informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IA}

BADEN-SUISSA

A firma que instalou o
maior número de kilowatts
nas Centrais Eléctricas
Portuguesas. — A firma
que montou o maior nú-
mero de turbinas a vapor
— em Portugal. —

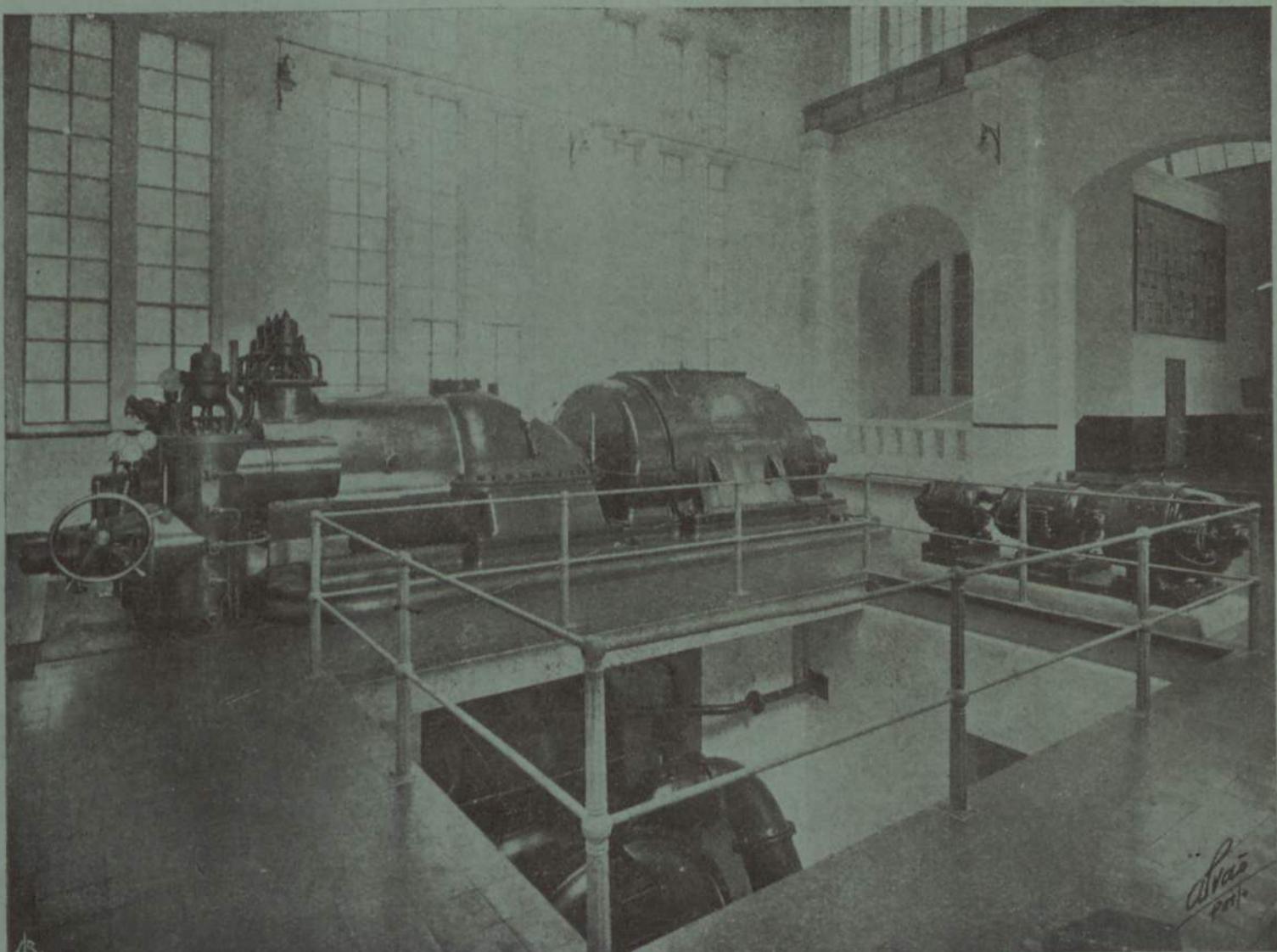
Representante Geral
para Portugal e Colónias:

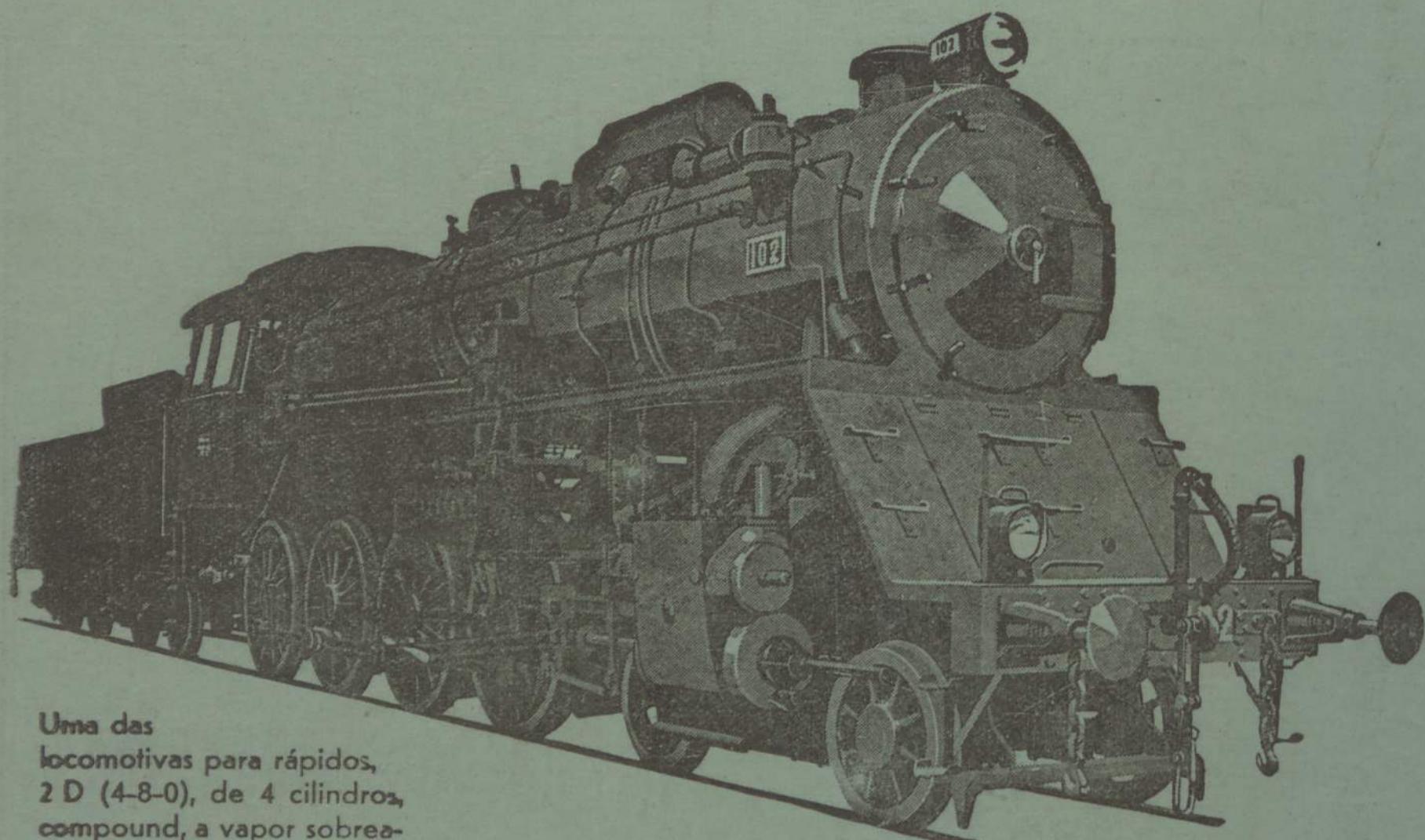
**EDOUARD
DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:
Rua de Passos Manoel, 191-2.^o

PORTO

Central do Freixo da Sociedade
Anónima União Eléctrica Portu-
guesa. — Um dos dois turbo-grupos
de 7500 kilowatts





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

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

Mais de 200 locomotivas «Henschel»

circulam nas linhas Portuguesas da Metrópole e do Ultramar

Há já mais de meio século

que as locomotivas «Henschel» são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colónias, onde se tem qualificado

Todos os «EXPRESSOS» e «RAPIDOS» são rebocados em Portugal por LOCOMOTIVAS «HENSCHEL»



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA