

REDACTOR PRINCIPAL \* \* \* \* \*  
Alexandre Vieira  
EDITOR \* \* \* \* \*  
Joaquim Cardoso

Propriedade da União Operária Nacional  
(Formulário da lei que regula a liberdade de Imprensa)

Oficinas de Imprensa — R. da Atalaia, 154

Redação e administração — Calçada do Combro, 38-A, 2.º

Lisboa — PORTUGAL

End. teleg. Talhada — Lisboa • Telefone: ?

## Um caso típico

Dirigiram-se alguns operários que estão em forçada inactividade ao ministério do trabalho, a solicitar colocação do respectivo ministro. Este, certamente muito condono da sorte dos referidos operários, mandou entregar-lhes, pelo respectivo chefe de gabinete, a seguinte carta:

República portuguesa — Ministério do Trabalho — Exmo. Sr. Viana. — Tendo s. ex.º o sr. ministro do trabalho falado hoje com o sr. Anahor, sobre a colocação dos operários constantes da relação junta, por aquele cavalheiro te foi dito que se entendesse com v.º o. sobre o assunto. Nestas circunstâncias, s. ex.º o sr. ministro encarrega-me de pedir a v.º ex.º a sua atenção para os referidos operários e a subida fineza de procurar colocá-los consoante as suas aplicações.

Com subida consideração me subcrevo, De V. Ex.º Atº V.º or. e Criado — Joaquim Brandão, chefe do gabinete.

O leitor desprevenido parecerá que se trata dum caso banal, sendo até possível que veja com simpatia a intervenção do ministro no sentido de a operários desempregados arranjar onde ocupar seus braços.

Assim seria se por trás dessa carta, aparentemente anódina, não houvesse o intuito de prejudicar uma classe em luta, de furar um movimento grevista, como é o dos operários da Companhia União Fábril, cuja comissão dirigente veio ontem pôr ao facto do extraordinário acontecimento.

Expliquemos: A criatura a quem a carta é dirigida é um dos braços-direitos do dono «disto», sr. Alfredo da Silva, chefe ou gerente da fábrica das Fontainhas, a Alcântara.

Não ignora o sr. ministro do trabalho — demais é o sabe! — que o pessoal das fábricas da Companhia União Fábril se encontra em greve, há mais de uma semana, em consequência do rei do céu e imperador dos produtos químicos aviários pretender despedir, sem motivo plausível, algumas centenas de operários, em cujo número figuravam os principais fundadores da respectiva associação de classe.

Pois apesar disto, e exactamente por isto, o sr. ministro do trabalho, que é simultaneamente um grande lavrador, que é mesmo colega do sr. Alfredo da Silva no mundo capitalista, não hesitou em mandar apresentar ao chefe da fábrica do referido senhor um grupo de operários que lhe foram solicitar trabalho, o que quere dizer que o ministro — ministro de uma república que se diz democrática! — tentou furar o movimento, alias justíssimo, de alguns hares de operários que hão tido

## CONFRATERNIZAÇÃO OPERÁRIA

## A VILA FRANCA DE XIRA

por via fluvial

A excursão a favor de «A BATALHA» continua despertando o maior entusiasmo

Incansável tem sido a comissão operária constituída em Vila Franca de Xira, na preparação dos festões que, no próximo dia 15, solenizarão a chegada dos excursionistas que tomarão parte no passeio fluvial promovido, a favor de «A Batalha», por uma comissão de amigos nossos. Do atraente recepção que em Vila Franca se prepara algo sabemos já; mas julgamos preferível aguardar mais alguns dados para informar os nossos leitores dum maneira completa. Digase no entanto que dum manifesto significativa de entusiasmo e de carinho se trata, destinada a reverter o maior brillantismo.

Já dissemos que a excursão se realiza no vapor «Alemtejo», melhor e um dos mais amplos dos caminhos de ferro do Sul e Sueste. Será este vapor acompanhado por um rebocador, graciosamente cedido pela Associação dos Caiatres do Porto de Lisboa, igualmente destinado a conduzir excursionistas. Deverá que alguns outros barcos acompanhem os mencionados, todos eles embandeirados vistosamente. O embandeiramento dos barcos que compuserem a excursão deve ser feito por meio dos estandartes sindicais; e assim se convidam as associações operárias que no passeio fluvial tiverem alguns dos seus membros, a cederem as suas bandeiras para o fim indicado.

## Efeitos duma bomba

WASHINGTON, 3. — Dizem de New-town (Massachusetts) que a casa de residência do sr. Powers, membro da câmara dos representantes, foi parcialmente demolida por uma bomba, não havendo vítima alguma. — H.

Usaram ainda da palavra, os camarares António Macedo, Manuel dos Reis e Francisco Pincho que, tendo estado no Alentejo, em missão de propaganda da Federação Corticeira, teve ocasião de

# A BATALHA

DIÁRIO DA MANHÃ — PORTA-VOZ DA ORGANIZAÇÃO OPERÁRIA PORTUGUESA

## NO MUNDO SINDICALISTA

### Vai realizar-se em Amsterdam uma Conferência Internacional

A União Operária Nacional vem de receber o seguinte telegrama da Confederação Geral do Trabalho de França:

«Em virtude da decisão tomada pelo Congresso de Berna, foi deliberado, de comum acordo, que todos os centros sindicais tomem parte na Conferência Internacional de Amsterdam, que deve ali realizar-se em 28 de Julho corrente e dias seguintes.

Cada um dos centros poderá representar-se nessa conferência por um até dez delegados, devendo os sindicatos que pretendam representar-se, enviar telegógraficamente a sua direção o camarada Oudegeest Jouhaux, secretário da C. G. T., em Amsterdam e bem assim o nome dos delegados, tornando-se necessário proceder imediatamente às diligências necessárias para a obtenção dos respectivos passaportes.

A ordem dos trabalhos da conferência vai a caminho, em carta detalhada.

A U. O. N., que em última reunião do seu conselho central se intitulou de «Avant!» tem um correspondente em Budapest. Lá está também, estudando a situação e o ambiente, o deputado socialista Oddino Morgari, que tem sido, em diversas circunstâncias delicadas, embaixador do socialismo italiano em vários pontos da Europa. Colherei alguns dados das informações — fórmulas incompletas... — enviadas por él.

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

## A organização interna e a luta com o inimigo

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

O camarada em chefe, Guilherme Boehm, é um operário metalúrgico com notabilíssimas aptidões militares, tendo subido de soldado a tenente durante a guerra. Organizou de faculdades, tinha dirigido a desmobilização de 1.700.000 homens, para agora mostrar que sabe também mobilizar. «A disciplina! — declarou él ao enviado do «Avant!» — aumentou mil por cento, porque existe agora aquela força animadora que faltava antes.»

## Catastrofe ferroviária

O descarrilamento na linha do Sul

BARREIRO, 4.—C. O comboio descarrilado ontem pelas 19,40 entre Alhos Vedros e a Moita, foi o comboio n.º 9, que de Lisboa partiu às 18,40 e não o 126, como por lapso foi noticiado.

Procurando averiguar as causas da ocorrência e as condições em que a mesma se produziu, obtivemos as seguintes informações de origem oficial, desenvolvidas e confirmadas por camaradas ferroviários:

A violência da chuva, que durante a tarde de anteontem caiu sobre o Barreiro e localidades limítrofes, provocou verdadeiras inundações dos campos, tornando perigoso o trânsito durante as horas em que choveu. Na via férrea tornou-se perigosíssima a circulação dos comboios, pela acumulação das águas no centro da linha.

O Barreiro à Moita a linha está construída sobre areia, das águas, nalguns pontos mais baixos, tornando grande o volume, que consigo arrastava uma enormidade de areia.

Tendo cessado a chuva, as águas acumuladas na linha férrea escoraram-se, deixando ficar os carris cobertos de areia, em bastante quantidade. Foi devido a esta circunstância que ao quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, onde existe uma passagem de nível—sem guarda, para não agravar as despesas orçamentais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado—a máquina, deixando de caminhar sobre os carris, desviou-se da linha para o lado esquerdo, enterrando-se na areia.

Da violência do choque produzido, o tender da máquina, voltando-se, entrou no recinto reservado ao maquinista e ao fogueteiro, ficando numa posição perpendicular, encostado à caldeira, o furgão desmantelou-se por completo, ficando reduzido a um feixe de madeira e ferro.

A carruagem de 3.º que era a C. n.º 69, ficou destruída em grande parte, ficando as carruagens mista de 1.º, 2.º, a A B 24, com uma das cabeceras destruídas. O maquinista ficou em pé, agarrou à alavanca de inversão e ao manipulador do freio de vacuo, estopado nos injectores, pelo peito, tendo a cabeça despedaçada, espalhando-se a massa encéfala pelos ferros da máquina.

O foguete conseguiu salvar-se, ficando apenas com dois dedos da mão esquerda esmagados, os quais lhe foram amputados no hospital de S. José. O condutor e um carregador que o acompanhava, salvaram-se milagrosamente, não sabendo explicar a que devem a sua salvação. Sofreram apenas contusões violentas no corpo.

Os passageiros ficaram levemente feridos, não havendo ferimentos de gravidade. Esta notícia é verídica, e provém, não só do próprios passageiros como de camaradas ferroviários.

O comboio descarrilado era rebocado pela máquina 31, tripulada pelos desdito maquinista José Francisco Sanches, que deixava viuva e cinco filhos, e pelo foguete Henrique Alves. No furgão transitava condutor Luís da Costa e o carregador em serviço da freios Fábrica, tripulando a guarda da carruagem da cauda, mas nada sofrendo, o guarda freio José Maurício da Costa. O comboio conduzindo material para o carregamento, médicos, enfermeiros e ambulâncias, partiu do Barreiro às 21,40. O comboio n.º 9 para o Algarve, sofreu trânsito, partindo da Moita com grande atração.

Pela madrugada concluiu-se a desobstrução da linha, fazendo-se um pequeno desvio, dando já passagem ao comboio n.º 6, do Algarve para Lisboa. O tender já foi rebocado para o Barreiro, devendo a máquina só-lo amanhã.

Este acontecimento consternou profundamente o pessoal ferroviário, pois que se a vigilância na linha fôsse mais aturada, para o que se necessitava de mais pessoal, não estavam algumas passagens de nível abandonadas, evitando-se tanto quanto possível desastres como o de ontem, que, além de arrancar a vida a um ferroviário e pôr em risco a de outros, tornou possível, o que felizmente não se deu, um catastrofe maior e de consequências mais graves. O maquinista foi vítima do seu dever profissional, morrendo no seu posto, enquanto muitos superiores, sem arriscar a pele, se locupletam com chorões gratificações.

A máquina encontra-se desviada da linha uns 4 metros, com os rodados completamente enterrados na areia. Calcula-se que fique carilhada amanhã. Coincidência fatal: o maquinista que devia seguir no comboio 4 não era o desdito Sanches, mas sim o maquinista José Joaquim que, por ter chegado encharcado no comboio 16, não pôde seguir no 4, pelo que seguiu o de reserva, que era o infeliz Francisco Sanches.

O funeral

O funeral do maquinista realizou-se ontem, pelas 20 horas, vindo o comboio especial que do Barreiro partiu às 18,40.

No funeral incorporou-se uma enorme multidão composta por ferroviários, operários da C. U. F. e de outras classes mais.

No cemitério falaram vários oradores, entre eles o camarada António José Pinto, pela Associação de Classe do Sul e Sueste, que ofereceu uma coroa, e o camarada Miguel Correia, que energicamente demonstrou as contingências a que os operários estão sujeitos, para quando reivindiquem um pouco mais de pão se lhe responder com a fórmula.

No funeral incorporou-se a banda da Sociedade Instrução Barreirense, que, durante o trajecto, até ao cemitério, tocou uma marcha fúnebre.

Núcleo Pró-Unificação dos Trabalhadores do Comércio

Reúne hoje este núcleo, com vários elementos da classe, na sede da Associação dos Empregados de Escritório, para tratar de assuntos de grande importância.

A reunião terá lugar às 21 e meia horas.

## NO MAR NEGRO

Os marinheiros franceses negam-se a combater os bolchevistas

Lemos no *Seculo* o seguinte telegrama, que deve ser do seu correspondente especial:

PARIS, 1.—Chegou o vice-almirante Amet, que comandava a esquadra do Mar Negro e que vem expor ao governo o que se passou com a esquadra. Segundo os correspondentes ingleses, no mês de Abril deu-se bruscamente ordem às tropas francesas desembarcadas em Odessa para evacuar a cidade. Empreenderam a retirada pela costa, onde estava o exército romeno com bastantes camhões. Ao mesmo tempo as divisões francesas que operavam na Crimeia abandonaram o território de Perekop e depois Sebastopol. Toda a Ucrânia ficou em poder dos bolchevistas, dizendo-se que o governo francês obedecia ao facto de não poder aproviseionar as tropas, por motivo da oposição socialista operária; depois supõe-se terem-se negado os soldados e marinheiros franceses a continuar a guerra em terras afastadas, quando ela já tinha acabado em França, e dizendo que os russos deiam regular as questões internas sem intervenções alheias.

As tropas francesas tinham comissoes elementos gregos quando Trotsky lancou sobre a Ucrânia os seus batalhões de guarda vermelhos.

Os franco-gregos recuaram até à costa do Mar Negro, cobrindo a península da Crimeia.

Tendo cessado a chuva, as águas acumuladas na linha férrea escoaram-se, deixando ficar os carris cobertos de areia, em bastante quantidade. Foi devido a esta circunstância que ao quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, onde existe uma passagem de nível—sem guarda, para não agravar as despesas orçamentais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado—a máquina, deixando de caminhar sobre os carris, desviou-se da linha para o lado esquerdo, enterrando-se na areia.

Tendo cessado a chuva, as águas acumuladas na linha férrea escoaram-se, deixando ficar os carris cobertos de areia, em bastante quantidade. Foi devido a esta circunstância que ao quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, onde existe uma passagem de nível—sem guarda, para não agravar as despesas orçamentais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado—a máquina, deixando de caminhar sobre os carris, desviou-se da linha para o lado esquerdo, enterrando-se na areia.

Os tripulações das esquadras sabiam que as forças desembarcadas não queriam combater e reuniram-se para deliberar.

Quando principiou a luta, o almirante Amet ordenou a postos de combate a fiam dêste começar. A bordo de cada navio francês houve um pronunciamento geral, que, em nome da nação, a mesma liga intenta, levar à prática, no intuito de verificadas as reclamações feitas pelos delegados portugueses na chamada Conferência da Paz. O C. Central entendeu, porém, dever desinteressar-se de tal movimento.

O Conselho Central apreciou, de seguida, um telegrama recebido da C. G. T. de França, que noutro dia 10 de outubro, e deu nome a uma sessão de realização pró-libertação dos presos por questões sociais, foi lida uma circular da Liga Nacional da Mocidade Republicana, na qual se solicita a adesão da U. O. N. para um movimento geral que, em nome da nação, a mesma liga intenta, levar à prática, no intuito de verificadas as reclamações feitas pelos delegados portugueses na chamada Conferência da Paz. O C. Central entendeu, porém, dever desinteressar-se de tal movimento.

Os marinheiros cruzaram os braços e a marinha, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que levava o comboio em marcha normal, não se apercebeu do perigo, não calculando provavelmente que a areia impedia que as rodas da máquina caminhassem sobre os carris. Avançando sempre, ao atingir o quilômetro 6,800, entre Alhos Vedros e a Moita, o comboio descarrilou. O maquinista, que lev



## Arame para palha

Vende-se a \$24

para quantidades superiores a mil quilos

Ferragens, ferramentas, cravo para farrador e muitos outros artigos

Casa Valério, Lopes & C. da L.

1, Rua Nova do Almada, 3 — LISBOA

## Cirurgião-Dentista

Diplomado pela Faculdade de Medicina de Lisboa

A. Marques Coelho

CONSULTAS das 8 às 20 horas.

Aos srs. assinantes de *A Batalha* desconto de 10%.

Rua Alves Correia, 146-1.º — E.

## COLLARES Viuva Gomes,

TELEP. — 1644-C

Rua Nova da Trindade, 90

## CALÇADO BARATO

Só vende o

## CANDEIAS

INTENDENTE (defronte do Chafariz e na sua sucursal)

RUA DO BATO, 34 e 36

## Fotografia Gonçalves

Calçada do Combro, 32

Sob a direcção técnica de Serra Ribeiro

Execução esmerada em todos os trabalhos fotográficos. Ampliações, esboços e reproduções, mesmo as mais antigas. Novidades em postais coloridos por 1500 a meia dúzia. Ampliações coloridas, magnificamente emolduradas, a 6500. Trabalho de reclame.

(225)

## Armazens de Calçado

do Socorro L.

157 Rua da Palma 159 (em frente ao Teatro Apolo)

Telefone C. 3256

Calçado barato e de luxo

Esta casa é a que apresenta melhor calçado e por preços imbatíveis.

O calçado male barato de Lisboa

Encomendas para África e Províncias contrar rembolsos

(92)

## A CASPA

209 MELHOR remédio para a fazer desaparecer completamente e não deixar calo o cabelo é o LAVENOL. Caixa 600 e 300 réis. A venda nas principais drogarias, perfumarias e barbearias. Depósitos centrais: R. Augusta, 39, e R. da Madalena, 72 a 74.

Carvão de azinjo e Briquetes só fumo

Em sacas seladas

de 45 quilos a domicílio

Carvão, sacas de 5 arrobas. Briquetes, sacas de 5 arrobas. Bolas, cento.

Pedidos a João Pereira, Rua da Madalena, 25, 2.º. Telefone 3.516-C.

Neves-Rio, 42.

Primer-L. da Graça, 99.

R. de Almeida, 18.

R. de S. Nicolau, 102.

(220)

«JESUS NA GUERRA»

por Adrian del Vale, tradução de Jorge Gonçalves, 50 centavos.

A venda na administração de *A Batalha*.

## MEIAS

de cores e pretas

Para senhora:

Eram de Vendo-se a

500 340

600 380

1000 650

1200 800

1500 1000

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500

5000 2500