8.º DO 45.º ANO — Lisboa, 16 de Abril de 1932 — Número 1064

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

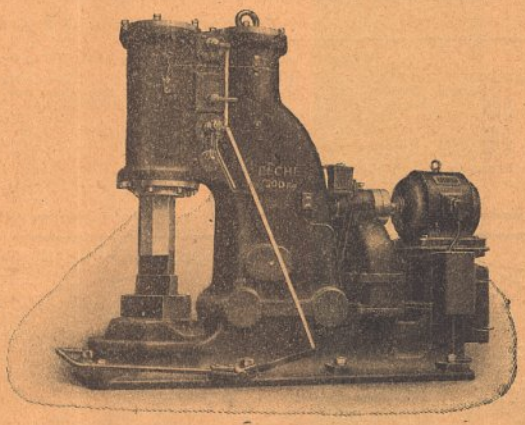
REVISTA QUINZENAL
Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

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

MARTELOS PNEUMATICOS

BÊCHÉ

em todos os tamanhos e para todos os usos, com maços de 40 até 2.500 kg. de peso, sem piston mergulhador D. R. P. e patentes estrangeiras



Maximo rendimento, regulação e segurança, assim como duração quasi ilimitada são as principais vantagens do

MARTELO PNEUMATICO "BÊCHÉ"

BÊCHÉ & GROHS G. M. B. H.

FABRICA DE MAQUINAS E FUNDIÇÃO DE FERRO

HÜCKESWAGEN (Rhenania)

Representantes: BELLO & BRAVO -- Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º -- Lisboa

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000 000$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portugueza, Africa Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 »	CHINDE	1382 »
QUANZA	6639 »	IBO	884 »
LOURENÇO MARQUES	6535 »	AMBRIZ	858 »
MOÇAMBIQUE	5771 »	SAVE	890 »
AFRICA	5491 »		
PEDRO GOMES	5471 »		

N. B. – Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 »	CONGO	5080 »

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

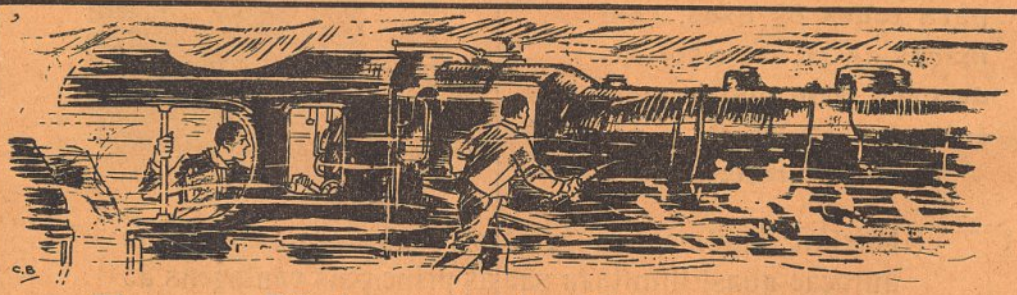
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigorificos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurés GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.: Garcia Olloqui, 19



Fôrça-Velocidade-Regularidade

Eis as qualidades exigidas duma locomotiva para rebocar cargas pesadas sôbre grandes distâncias, mantendo as marchas prescritas nos horários.

Por mais perfeita que seja uma máquina — quer fixa quer móvel — impossível será manter o seu funcionamento eficaz, económico e contínuo sem a protecção duma película de óleo adequada sôbre as suas peças móveis.

Lubrificação perfeita quer dizer rendimento máximo e desgaste mínimo — portanto economia no consumo de combustível, em reparações e substituições de peças, assim como ausência de prejuízos por paragens forçadas.

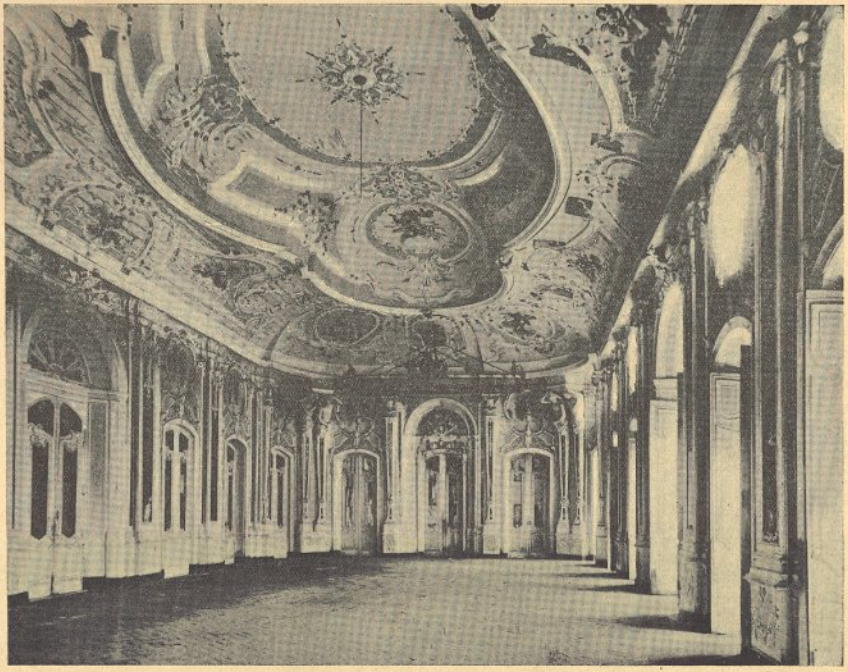
Seja qual fôr o tipo da vossa máquina há sempre um lubrificante GARGOYLE que foi metòdicamente estudado pelos nossos técnicos especialistas para assegurar o seu perfeito funcionamento.

GARGOYLE

Lubrificantes

VACUUM OIL COMPANY, INC.

757



PALACIO DE QUELUZ — SALA DE RECEPÇÕES

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS, TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897; - Liége, 1905; - Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; - S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

SUMARIO:

A nossa gravura de pág'na, Palacio de Queluz-Sala de Recepções. — «Lampadário da Pátria», por CARLOS D'ORNELLAS. — Caminhos de Ferro e Automoveis, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Estrangeiras. — A Construção do Caminho de Ferro Electrico Carriche - Loures - Mafra - Ericeira, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas Portuguesas. — Aviação. — Ha quarenta anos. — O território Mandchú, sues industrias e Caminhos de Ferro, por C. MENDES DA COSTA. — Imprensa. — Ecos & Comentarios, por SABEL. — A importancia das Comunicações Maritimas em Moçambique, pelo Coronel A. LOPES GALVÃO. — Á Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — L. de Mendonça e Costa. — A Reorganisação dos Caminhos de Ferro Francezes, pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Guarda. :—: — A Sorbonne de Paris. — Cambios. :—:

1932

ANO XLV — 16 DE ABRIL — NUMERO 1064

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA
DIRECTORES
Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS
SECRETARIO DA REDACÇÃO
JULIO DA COSTA PINTO
COLABORADORES
Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVES
Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO
Capitão JAIME GALO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão MARIO COSTA
CARLOS MENDES DA COSTA
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
RAPHAEL LOPES DE ANDRADE
JOSÉ NATIVIDADE GASPAR
AUGUSTO FERREIRA GOMES
JEREMIAS SILVA (Medico)

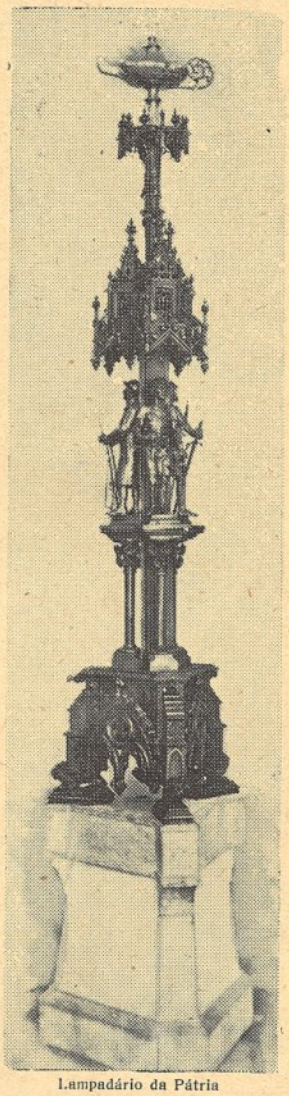
PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .		30$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .		1.00
ESPANHA	(») ps.as	35.00
FRANÇA	(») fr.os	100
AFRICA	(») . .	72$00
Empregados ferroviarios (trimestre)		10$00
Numero avulso.		2$50
Numeros atrazados.		5$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7 1.º
Telefone P B X 20158
DIRECÇÃO 2 7520

"Lampadário da Pátria"

NO dia 9 de Abril passou mais um aniversário sôbre a tragédia dêste dia que, está gravado e bem gravado na história portuguesa, pelo esforço tenaz e bravura heroica com que os portugueses souberam defender-se, defendendo a honra de Portugal, que é a honra e glória dos Portugueses.



Lampadário da Pátria

Nêsse dia, naquela fria, tristonha e velha Catedral do Mosteiro da Batalha, onde na sua sala do capitulo dorme o sono eterno aquele *rato cinzento*, bravo no mundo inteiro, que nos campos gloriosos da África e da Flandres se bateu por um só ideal, o lampadário da Pátria reluzia com a sua chama iluminada com o azeite das ricas oliveiras de Portugal.

Estremecia de tristeza e iluminava, aquela chama gloriosa, o símbolo de uma raça que jámais se extinguirá e que é a raça portuguesa.

Baixinho fiz a minha oração; recordei aquelas batalhas dos portugueses; recordei Arraz, Reims, Amiens e La Couture, e, uma visão repentina me passou parecendo que ao ouvido me perguntava: o que foi? o que é? porque combateste? e para quê? Se nós somos todos irmãos, se nós mourejamos dia a dia o pão nosso, para que combatemos?

Guerra à paz? Não! Guerra à guerra.

E que fique eternamente aceso aquele lampadário sempre bem iluminadinho com o azeite das oliveirinhas de Portugal, que é dos Portugueses, Pátria de Afonso Henriques e Pátria de Nun' Alvares.

CARLOS D'ORNELLAS
ex-combatente da Grande Guerra

CAMINHOS DE FERRO E AUTOMOVEIS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

CONTINUA tomando incremento a concorrencia de carreiras de camionetes aos serviços de caminhos de ferro, não só em percursos curtos de trafego suburbano, como para grandes distancias.

Em vez de se tornarem complemento das linhas ferreas por estradas a elas convergentes, suprimindo assim a deficiencia da rede, multiplicaram-se as carreiras paralelas, que desviam boa parte do trafego, mercê das condições que operam.

Coincidiu esse desvio com as repercursões da crise economica geral nas receitas dos caminhos de ferro, que atravessam assim um periodo critico, com velhos metodos de exploração por comboios pesados. Faltam os recursos para aquisição em larga escala dos novos veículos, que podem ser factores de fecunda transformação dos serviços e que, embora já hoje empregados em larga escala, não entraram ainda definitivamente na prática generalisada.

As automotoras, por exemplo, dos tipos mais variados, são já usadas em certa escala, principalmente em linhas secundarias. Vão-nas tambem utilisando em serviços complementares nas redes principaes, mas ainda no ultimo congresso internacional de caminhos de ferro o assunto ficou para estudar em congressos ulteriores.

Já se pode todavia entrar afoitamente nesse caminho e muito para desejar seria que em Portugal se fizessem ensaios, tanto na via larga como na via estreita.

O emprego da automotora em ramaes e nas linhas extensas para multiplicar comboios em condições economicas, exige, para ser frutuoso, a maxima redução da despesa. Por isso parece que são os motores Diesel, que consomem oleos pesados, de custo incomparavelmente inferior ao da gazolina, os que merecem a preferencia, dada já em varias linhas.

Na Suecia tem-se creado tipos de notavel perfeição. Na Alemanha a conhecida casa Maybach, especialista de motores para a aviação, obteve resultados notaveis com os seus motores Diesel aplicados a automotoras, com a transmissão mecanica ou electrica segundo as circunstancias. Em França são preconisadas as chamadas *Paulines*, automotoras com motor de oleos pesados, experimentadas com excelente resultado e cujo fabrico várias casas especialistas empreendem, a casa *Renault* entre outras.

Já não falo nas *Michelines*, que são por ora uma esperança ainda não adaptada ás necessidades correntes pela sujeição de limite de peso sobre os pneumaticos, que obriga o veiculo a demasiada leveza. E quanto á via estreita, ainda não foram ensaiadas, embora o problema esteja em estudo.

Os *road-railer*, caminhetas para passageiros, ou vagões para carga, com disposições especiaes a fim de circularem sobre carris ou em estrada mediante a duplicação de rodas e a mobilidade, relativamente ao eixo, das que teem pneumaticos, foram ensaiadas em Inglaterra com excelente resultado na rede da *Midland Railway C.º* e realisam o *desideratum* do chamado transporte de *porta a porta*. Já se lhe estão aplicando motores Diesel de quatro cilindros.

Juntem-se a esses novos veículos os *containers*, gaiolas ou caixas para trasbordo global de um grupo de remessas por guindaste e ter-se-á um grupo importante e numeroso de instrumentos aperfeiçoados da exploração.

Acelerados e multiplicados os transportes, creados os serviços complementares convergentes de automoveis, dada á regulamentação mais flexibilidade, os caminhos de ferro poderão desempenhar mais cabalmente a sua função e lutar vantajosamente com a concorrencia que a tantos apavora.

Alem disso, o problema vae sendo encarado por toda a parte com largueza e bom criterio.

Entende-se que o Estado não póde ficar de braços cruzados na observancia cega da maxima do liberalismo economico: *laissez faire, laissez passer*, e deixar um instrumento importantissimo e imprescidivel da vida social. Sem os caminhos de ferro, como efectuar entre nós o transporte de milhões de passageiros e de mercadorias?

Como realisar os transportes por grandes massas e com intensidade nas epocas de grande faina?

Demais, as estradas não comportam movimento intenso alem de certo limite. Falta-lhes a largura necessaria, que não poderia ser aumentada sem enorme e condenavel imobilisação de capital, que o Estado dispenderia, despresando o que está invertido nos caminhos de ferro e pertence ao dominio publico, ao patrimonio nacional, sem grande encargo do Tesouro.

Intensificada a circulação nas estradas, as despesas da sua conservação e grande reparação subirão consideravelmente, emquanto as dos caminhos de ferro constituem encargo da propria exploração, sendo rara a linha que a ela não provê com os recursos proprios.

Haverá ainda quantiosa exportação de capitaes para acquisição de veículos automoveis e da essencia consumida pelos motores.

Na Alemanha as carreiras de automoveis de serviço publico são sujeitas a numerosas restricções, entre as quaes figura a imposição de tarifas minimas para não deixar reduzir demasiado os preços.

Em Espanha foi elaborado um projecto da mesma indole que a agitação do actual periodo revolucionario não deixou ainda transformar em lei.

Na Italia, na Suissa, procura-se dar rasoavel protecção aos caminhos de ferro.

Em França deram-lhe facilidades a estes para organisarem serviços complementares de automoveis.

Que se tem feito entre nós?

* * *

Ha quem pense que a defesa de certas linhas deveria provir de larga interpretação dos contractos, que estabeleceram a zona de protecção de 40 km. para cada lado.

Essa clausula figura apenas nos contratos do Norte e Leste, da Beira Alta e de Lisboa-Sintra-Torres. Excluem todas a construção de linhas paralelas dentro da referida zona.

E como na epoca em que foram estatuidas não se previam transportes com tracção mecanica fóra de carris, só por interpretação lata, mas no fundo justa, se poderia aplicar a restrição ao automobilismo para o que seria demasiado larga a zona considerada.

Sucede porem que, aparte as linhas enumeradas, nenhuma tem assegurada zona de protecção.

Assim, por exemplo, a linha de Cascaes, que póde tentar para algum empreendimento de concorrencia, foi concedida por alvará de 9 de abril de 1887, que lhe aplica as clausulas do contrato de 1859, das linhas de Norte e Leste, com exclusão porém do art. 34.º que estatue a zona de protecção.

Ha quem veja uma defesa da linha no exclusivo de transportes mecanicos de serviço publico dentro de Lisboa concedido á Companhia *Carris de Ferro*.

A interpretação do contrato, já assente depois de ouvidas as estações legaes competentes, reconhece a legalidade de carreiras para fóra de Lisboa, com itinerario directo e ponto de partida fixado pela Camara Municipal.

E' pois pela legislação especial, reguladora das carreiras de automoveis que se póde organisar a justa defesa dos caminhos de ferro.

Importa para isso analisar o *Codigo da Estrada*, e diplomas subsequentes para referir e apreciar as providencias tomadas o que faremos noutro artigo.

* * *

Reproduzimos a seguir um judicioso artigo do distinto engenheiro o sr. Manuel de Rueda:

Concorrencia e cooperação entre o caminho de ferro e o automovel

Com este titulo publica o «Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer» um artigo sob todos os pontos de vista interessante, do qual vamos extractar com a devida vénia os topicos principais que, certamente, interessarão o publico, em geral, e muito especialmente os nossos economistas e os homens publicos, que têm de legislar sobre tal materia e que certamente entre os economistas devem ser classificados e escolhidos.

Tendo publicado, em Dezembro de 1929, um artigo intitulado «A Economia Politica e os transportes ferreos», em que mostravamos a necessidade de renovar a legislação sobre transportes, tendo em atenção o aparecimento dos transportes aereos e automoveis, que vieram tirar ao caminho de ferro o monopolio da viação acelerada, que durante muito tempo gozou de facto e que lhe foi tido em conta para se lhe fixar as obrigações para com o Estado, não podiamos deixar de seguir, com interesse, o que noutros países se fazia a tal respeito, e que, de resto, já nos fôra comunicado particularmente estar em projecto, ao assistirmos á ultima reunião das Comissões da U. I. C. em Paris, em Abril do ano findo.

Os dois países, que alteraram ultimamente a sua legislação para terem em consideração a concorrencia entre o automovel e o caminho de ferro, foram a Alemanha e a Austria.

A nova legislação, cujos pontos capitais descreveremos em seguida, entrou em vigor no dia 1 de Novembro de 1931 para o primeiro e no dia 1 de Janeiro de 1932 para o segundo dos países acima indicados.

Na Alemanha estabeleceu-se o principio de que os transportes automoveis de caracter comercial têm de ser submetidos a uma autorização administrativa, que lhe impõem certas condições tendentes a aproximar o mais possivel as suas condições de exploração das dos caminhos de ferro.

Essa autorização só é concedida depois de um inquerito administrativo (tal como se faz entre nós sómente para as linhas ferreas), tendente a evitar as concorrencias prejudiciais ao interesse geral.

A autorização a que acima aludimos é exigida não sómente para o transporte regular de passageiros, contra uma retribuição, entre pontos determinados que abranjam mais de um concelho, mas tambem todo o transporte de mercadorias, contra retribuição, por conta de terceiro, que abranja um percurso superior a 50 quilometros.

Pelo tocante a passageiros, já existia na Alemanha a obrigação de obterem uma autorização especial para as empresas que explorassem esse ramo de serviço, mas essa obrigação foi agora ampliada, não sendo necessario que a carreira de passageiros siga sempre o mesmo itinerario para ser submetida áquela exigencia, bastando, para isso, que ela se efectue *entre pontos determinados*, durante um certo prazo por forma que o publico conte com ela para o seu transporte.

Esta definição tem certamente por fim evitar as habilidades de que se serviam os empresarios para evitarem de se submeter á exigencia da autorização pela lei anteriormente em vigor.

Ficam, no entanto exceptuados da referida autorização,

como parece justo, os serviços de excursão que se efectuam sem mudança de carruagem, sem tomar nem deixar passageiros em transito, e que trazem, consequentemente, os passageiros ao ponto donde partiram.

Tambem fica exceptuado da autorização um serviço que, embora regular, seja reservado a um determinado grupo de individuos, pois nesse caso não é considerado um serviço publico.

As autoridades administrativas competentes devem consultar prévamente as empresas de transportes que já exercem a sua actividade na região em que se prevê a nova carreira, bem como os serviços da conservação das estradas e a Camara de Comercio competente.

A autorização pode ser negada se a proponente não oferece todas as garantias para a segurança e bom funcionamento da exploração e se a empresa fôr considerada contraria ao interesse publico, sendo motivos para tal consideração o facto da carreira ter de passar por estradas que não estejam, pela sua construção, aptas a suportar um tal trafego, ou o facto de ameaçar as linhas já existentes com uma concorrencia abusiva ou que impeça a intenção destas ultimas de se desenvolverem em conformidade ás necessidades publicas.

Para garantia de uma boa exploração, a autorização pode impôr *os horarios, os preços e condições do transporte* (tal como para os caminhos de ferro) e ficar dependente de *garantias a dar pelo empresario para o cumprimento das condições que lhe forem impostas.*

Além disso a nova legislação tambem impõe aos empresarios das carreiras automoveis (tal como para os caminhos de ferro) a publicação antecipada dos seus horarios e das suas tarifas, *com a obrigação destas serem aplicadas com estrita igualdade.*

A Administração dos Correios Alemães, que já hoje explora uma grande rêde de linhas automoveis de caracter turistico na sua maioria, tem o direito de abrir novas carreiras sem autorização especial, mas fica com a obrigação de anunciar essa sua intenção, com quatro semanas de antecedencia, ao ministro dos Transportes, ás autoridades superiores das regiões atravessadas e á Administração dos Caminhos de Ferro. Se qualquer destas entidades se opõe á abertura da nova linha a decisão tem de ser tomada em conjunto pelos ministros dos Transportes e dos Correios, ouvidas préviamente as partes em litigio.

Pelo que respeita ao trafego de mercadorias a lei de 1926 não submetia a autorização prévia mais do que as linhas consideradas regulares, as quais constituem excepção para tais serviços, visto que o proprietario dos camiões pode ir buscar mercadoria, hoje para um ponto, amanhã para outro embora servindo até os mesmos expedidores das duas vezes.

Foi para evitar essa porta falsa da anterior lei, que a actual estabeleceu a distancia máxima a que se podem estender os transportes sem autorização (50 quilometros).

O inquerito administrativo e as condições de segurança e garantias são exigidas da mesma forma que para os transportes de passageiros.

São exceptuados da autorização os transportes *de oficinas* efectuados pelas empresas industriais, agricolas ou comerciais *para as suas exigencias proprias* e aqueles que, embora de caracter evidentemente comercial, por conta de outrem, não excedam os 50 quilometros previstos pela lei, distancia esta que no nosso País deveria sofrer uma redução, tomando em conta o percurso máximo que em cada um deles se pode fazer em serviço não circular evidentemente.

A inovação mais importante a nosso vêr, que introduz a nova legislação alemã, é a referente aos *preços minimos tarifarios.*

As tarifas são estabelecidas por forma a evitar toda a concorrencia de preço entre o automovel e o caminho de ferro, estabelecendo-se taxas minimas, abaixo das quais nenhum empresario pode efectuar os seus transportes. Por outro lado, as carreiras de automoveis exploradas pelos caminhos de ferro alemães têm de se sujeitar á mesma tarifa, não podendo, assim, fazer concorrencia em preço ás outras linhas automobilis.as que estejam autorizadas a exercer os transportes de caracter comercial.

Vê-se claramente que o Governo alemão pretendeu assim colocar em pé de igualdade os dois meios de transporte, procurando ao mesmo tempo evitar concorrencias desordenadas, nocivas aos interesses das duas partes e tambem á economia geral do País.

A observancia das prescrições relativas aos preços minimos é assegurada por meio de multa igual ao *centuplo* da diferença entre a tarifa legal e o preço inferior que porventura o transportador tenha aplicado.

A lei alemã impõe tambem a fiscalisação por parte das autoridades que concedem a autorização da exploração, cada uma no seu campo de acção, obrigando as emprezas automobilistas a usarem escriturações das remessas perfeitamente analogas ás dos caminhos de ferro (nota de expedição e folha de carregamento), escriturações que acompanham as remessas e devem ser conservadas durante cinco anos pelo transportador, o qual é tambem obrigado a apresentar á fiscalisação os livros da sua contabilidade.

A nova legislação austriaca é moldada em preceitos gerais analogos aos da lei alemã, pelo que diz respeito á obrigação de ser obtida uma autorização, embora os detalhes da classificação das linhas regulares sejam um tanto diferentes.

Segundo a legislação austrica, constitui exploração de uma linha de automoveis, a expedição em trafego publico *repetido*, além dos limites de um concelho, entre duas localidades determinadas, contra retribuição, de pessoas ou mercadorias, em veículos automoveis de qualquer especie.

Considera-se expedição *repetida* se ela se efectua durante mais de quatro semanas, e, pelo menos, uma vez por semana, entre as mesmas localidades.

E' uma forma diferente de definir carreiras, fugindo-se á classificação de *regularidade* ou *periodicidade*, dificil ás vezes de interpretar.

São dispensados da obrigação de autorização especial os serviços automoveis organizados pela Administração dos Correios ou pelos caminhos de ferro, e, bem assim, as excursões circulares e os transportes de oficina, como na lei alemã.

Exigem-se ás empresas as condições de segurança e garantias semelhantes á da lei alemã, sendo considerada contraria ao interese publico toda a linha que faça uma concorrencia anti-economica ás empresas de caminhos de ferro, de navegação, ou mesmo de automoveis, em cujo dominio de exploração essa nova linha penetre, total ou parcialmente.

Uma das disposições mais importantes da nova lei austriaca é a que dá aos Correios e aos Caminhos de Ferro um direito de prioridade na exploração das linhas automoveis, cuja concessão seja requerida por particulares.

Se qualquer daquelas duas entidades chamam a si a concessão da nova linha, ela é-lhe concedida preferentemente, com a condição de satisfazer ás condições de utilidade, segurança e regularidade que as autoridades competentes exigiriam a um concessionario particular. Por outro lado, as empresas automobilistas concessionarias da exploração de linhas regulares são consideradas verdadeiras empresas de transporte publico, pelo que os preços das suas tarifas, condições do transporte e os horarios, tem de ser aprovados pelas autoridades concessionarias e publicados com a devida antecedencia, sendo-lhes também proíbido, como já sucede com os Correios e Caminhos de Ferro, conceder a qualquer expedidor vantagens que não sejam extensivas a todos os outros que se encontrem nas mesmas condições.

As infracções ás disposições da nova lei são punidas com multa que pode elevar-se até 1.000 xelins austriacos (3.000 escudos, aproximadamente), podendo, em certos casos, ser retirada a concessão.

Na lei austriaca não existe a restrição dos 50 quilometros para o serviço de mercadorias existente na legislação alemã

Termina o articulista do Boletim da U. I. C. a sua exposição, que aqui acabamos de resumir, com as seguintes palavras:

«Seria evidentemente prematuro emitir uma opinião sobre a eficácia das novas disposições legais tomadas pela Alemanha e pela Austria sobre os transportes publicos automoveis; ela dependerá, sobretudo, das condições em que forem aplicadas. Contém, quaisquer delas, disposições originais que parecem dever efectivamente aproximar, segundo o fim que se tem em vista, as condições de exploração dos transportes automoveis das dos caminhos de ferro e, por consequencia, assegurar a manutenção, em condições satisfatorias, do trafego dos caminhos de ferro, que se tem revelado como satisfazendo ao interesse geral.

Afirmam o caracter de interesse publico, que apresenta o desenvolvimento dos transportes automoveis, quando este segue um plano geral estabelecido metodicamente, em conformidade, não sómente das exigencias particulares de tal ou tal região mas sim das necessidades nacionais.

As novas disposições procuram pôr termo á concorrencia desordenada que o automovel faz aos outros meios de transporte, concorrencia baseada, em grande parte, no aviltamento dos preços de transporte até abaixo do preço do custo, e, portanto, com prejuizo dos interesses economicos.»

Fazendo nossas as palavras do articulista, não podemos deixar de lhe ajuntar algumas reflexões, que deveriam estar sempre presentes no espirito dos nossos homens publicos, que hão de ser chamados a resolver entre nós, mais dia menos dia, problema analogo ao que se pôs em equação naqueles dois paises.

E' indispensavel chamar a atenção desses individuos para a grande responsabilidade moral que assumem perante o País, permitindo a continuação, entre nós, da concorrencia desordenada de preços, como sucedia naqueles países antes da publicação das novas leis. Para nós, País de fracos recursos financeiros, a inutilização da riqueza particular, em lutas economicas pouco inteligentes, é um crime de lesa-sociedade, e aos poderes publicos compete evitar e pôr termo a essa luta.

Além disso, não devemos esquecer que os serviços automoveis, depois de estarem sujeitos a legislações novas do modelo da alemã ou da austriaca, ainda ficam tendo sobre o caminho de ferro três grandes vantagens:

1.ª Não terem de construir e manter uma estrada propria para fazerem a sua exploração, servindo-se das que a colectividade sustenta por meio das contribuições gerais;

2.ª Não ter que entregar ao Estado, finda que seja a concessão, nenhuma instalação fixa ou movel da sua exploração;

3.ª (talvez a mais importante) Ter o direito de escolher para o trafego de mercadorias aquelas que, pelo seu valor, podem pagar o preço de transporte mais elevado, deixando para o caminho de ferro todo o trafego de materias ponderosas e de pouco valor, que mal podem pagar o preço de custo parcial, isto é, o carvão queimado e os salarios do pessoal de trens e de maquinas.

Será razoavel permitir-se a continuação de tal estado de coisas? Se o caminho de ferro, em face de uma concorrencia tão livremente organizada, viesse um dia a paralisar os seus serviços, não seriam, certamente, os camiões automoveis que assegurariam os transportes dos toros, cortiças e minerios para exportação, nem a distribuição, dentro do País, de lenhas e carvões vegetais, adubos, sal, e muitas outras mercadorias, cujo transporte, aos preços do caminho de ferro, lhes não sorri. Nisto tudo têm de atentar os nossos economistas e homens publicos, antes de resolverem o problema que, perante eles, se acha posto, aguardando resolução urgente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPANHA Com o fim de evitar a deminuição das receitas ferroviarias o Ministerio das Obras Publicas ordenou que, sejam proibidas as concessões de bilhetes gratuitos ou baixos excepcionais nos preços, salvo nos casos previstos pelas tarifas ou devidamente autorizados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Exceptuam-se as concessões existentes aos ferroviarios e suas familias e bem assim os bilhetes de de caridade.

As infracções a esta ordem serão punidas com multas de pesetas 5.000, a 50.000.

FRANÇA Os caminhos de ferro do Estado francês fecharam com «deficit» o ultimo exercicio, obtendo um coeficiente de exploração de 106,25 %. Com referencia aos outros seis grandes grupos particulares o seu coeficiente, foi positivo.

— Num dos extremos do *hall* da estação de S. Lazaro, foi inaugurado um cinema a preços economicos onde os passageiros se poderão distrair vendo projecções relacionadas com o Caminho de Ferro.

ALEMANHA O Govêrno alemão no intuito de proteger a viação ferrea, em vista da grande crise que atravessa, decretou que, os transportes automoveis cujas carreiras sirvam distancias superiores a 50 quilometros, tenham tarifas iguais ás ferroviarias.

DINAMARCA Numa das linhas do Caminho de Ferro do Estado deste país, está-se construindo uma ponte que será a maior da Europa, pois terá de comprimento 3270 metros, importando o seu custo em cêrca de 190.000.000$00.

POLONIA As rêdes ferroviarias da Polonia segundo as ultimas estatisticas, possuem 5.401 locomotivas, 12.089 carros de passageiros, 15.608 de bagagens. A industria ferroviaria polaca que supre inteiramente as necessidades do paiz, está introduzindo com sucesso os seus productos na Bulgaria, Estados Balticos e Marrocos.

BRASIL O governo do Estado do Rio Grande do Sul abriu concurso para a construcção de uma linha de bitola provisoria de 1 metro para ligação de Irahy à rêde existente. A nova linha que terá a extensão de 180 quilometros deverá ser construida tendo em vista o prolongamento desta ultima para o Sul.

A CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO ELECTRICO CARRICHE-LOURES-MAFRA-ERICEIRA

É UMA MANEIRA DE ATENUAR A CRISE DO DESEMPREGO

Por CARLOS D'ORNELLAS

NOVAMENTE se fala na construção do caminho de ferro electrico Carriche-Loures-Mafra-Ericeira que a exemplo do que aconteceu nos Estoris, uma vez construido, vinha intensificar em toda a região, todas as industrias que agora atravessam uma crise pavorosa.

Podendo iniciar-se a construção deste caminho de ferro, beneficios grandes principiavam a aparecer e um dos importantes era o emprego de umas centenas de trabalhadores que andam por ahi luctando com a falta de trabalho, que aqui arranjariam um trabalho prolongado pois seriam distribuidos não só na construção da via ferrea mas tambem na distribuição da energia electrica e de futuro sempre seria uma linha ferrea que empregava muita gente no seu quadro permanente.

Era um importante melhoramento que facilitava aos turistas a visita àquele magestoso convento de Mafra que ainda não tem a sua estrada nacional arranjada, parecendo que Cheleiros sofreu um abalo sismico que nem as carroças ali podem passar.

Depois Loures, Venda do Pinheiro, Montachique, Freixial, vinham a ser de verão cantos aprazíveis para o lisboeta que aos domingos gosta de dar o seu costumado passeio.

A iniciativa é das camaras municipais de Loures e Mafra que querem ligar os dois concelhos suburbanos por um comboio electrico, empreendimento grandioso que bastante contribuiria para o desenvolvimento da industria das regiões e do comercio em geral.

Biblioteca do Convento de Mafra

Conforme dissemos já na *Gazeta*, a concessão provisoria foi já dada pelo Governo ás camaras de Loures e Mafra e estas camaras por sua vez, fizeram já os estudos precisos onde gastam perto de quarenta contos anuaes, aguardando agora que o Ministerio do Comercio e Comunicações consigne no orçamento a garantia de juro respectivo para a sua rapida construção.

O concelho de Loures é um dos mais produtivos de todo o paiz e fornece, duas terças partes, pelos menos, das hortaliças e legumes que se consomem em Lisboa.

Mafra é hoje um centro importante de grande movimento tendo ainda a Escola Pratica de Infantaria que dá á antiga vila uma vida alegre e desusada.

Embora tenhamos visto e ouvido muita coisa a proposito da construção desta linha, vamo-nos convencendo que ela se não fará dentro desta dezena de anos mais proximos.

Quando em tempos um jornal da manhã falava nos «grandes empreendimentos» e em letras gordas diziam que Loures, Bucelas, Mafra e Ericeira iam ser ligadas por um comboio electrico, cuja construção se faria dentro de um ano, notámos logo que não era com aquela facilidade e rapidez que se faria tão importante construção. Apareceu depois uma

entrevista, noutro jornal da manhã que até falava já na construção de importantes ramaes que se desdobravam ainda para os pontos mais importantes e de grande resultado comercial,

Destes ramais, partia um de Loures servindo Santo Antonio do Tojal, Zambujal e Bucelas até ao Freixial e o outro indicado era em Carriche servindo Odivelas, Montemor terminando em Caneças.

As obras, segundo o plano elaborado pelos engenheiros João Castelo Branco e Henrique Kopke, devem custar aproximadamente vinte mil contos e dez mil contos o prolongamento do comboio até Mafra que só poderá ser construido no segundo ano de exploração.

Pensaram em tempos as camaras de Mafra e Loures, que são realmente as que mais dedicadamente teem trabalhado no assunto, contrair um emprestimo em Portugal ou no estrangeiro mas agora que parece haver dois grupos financeiros com vontade de subsidiar a grande obra, certamente não haverá a necessidade de contrair qualquer emprestimo, salvo se as condições a exigir por qualquer dos grupos fôr de molde a que com juros elevadissimos se torne muito onerosa; o que é preferivel então recorrer ao emprestimo.

Em tempos tambem se falou numa casa londrina que acudiu ao apelo das camaras e que em condições bastante razoaveis ofereceu a soma de 250.000 libras, prontificando-se a executar as obras e construções no prazo de um ano.

A' aprovação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e do Governo foi submetida a seguinte nota de movimento:

«A receita anual com o trafego de passageiros calcula-se no minimo em 3.120.000$00. O transito de mercadorias em 3.500.000$00. A iluminação particular, admitindo apenas que 40 por cento dos actuais habitantes da região a utilizem, dará tambem 740.000$00. Da receita suplementar proveniente do transito de pessoas que vão de Lisboa nos meses de Junho a Outubro, á região, calculam se mais 120.000$00.

«As despesas, previstas nas piores eventualidades, não serão nunca superiores a 3.800.000$00.

«Totalizando as receitas e subtraindo esta importancia, temos assim um lucro liquido anual previsto em 3.560.000$00.»

Agora que de novo se fala na construção deste caminho de ferro, aguardaremos coisas novas para informarmos os leitores da *Gazeta*.

LINHAS PORTUGUESAS

Caminhos de Ferro Tejo-Oceano--Sado Reuniu-se o mez passado, em assembleia geral ordinaria a Companhia dos Caminhos de Ferro do Tejo-Oceano-Sado, tendo sido aprovado o relatorio, contas e o parecer do seu Conselho Fiscal.

Nos considerandos do relatorio diz-se que, em virtude da acção da companhia estar bastante entravada, a direcção resolveu suprimir os honorarios aos seus administradores e os lugares dos funcionarios.

Depois de um estudo que já está realisado e entregue ás entidades superiores. sobre novos traçados ferroviarios é que será resolvida a nova diretriz da companhia.

Caminho de Ferro do Vale do Lima Afim de se ocuparem do Caminhos de Ferro do Vale do Lima, estiveram o mez passado em Lisboa, onde conferenciaram com o sr. Presidente do Ministerio e ministro do Comercio, a Camara Municipal de Viana do Castelo, representantes da Junta Geral do Distrito e Comissão de Defeza dos Interesses de Viana.

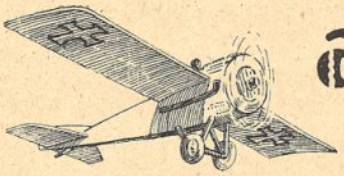
Ramal de Guimarães a Fafe A Comissão de iniciativa de Turismo de Guimarães, foi informada de que o Conselho Administrativo da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal não pode aprovar a denominação de apeadeiro de S. Torcato, a estabelecer no logar de Monte Largo, na linha de Guimarães a Fafe, pelo facto de haver já uma estação com esse nome.

Por esse motivo, a designação fôra substituida por apeadeiro de Aldão, estando a sua aprovação dependente das instancias superiores.

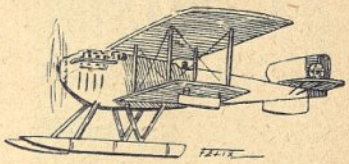
— Por portarias publicadas no Diario do Govêrno foram mandados abrir à exploração o troço da Chapa a Celorico, da linha do Tamega e provisoriamente o da Senhora da Hora á Trofa, da linha de Guimarães.

Ramal Aveiro--Cantanhede Continuam as obras iniciadas o mez passado do ramal do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, entre Aveiro e Cantanhede, o que representa um grande melhoramento para aquela cidade e toda a região extraordinariamente abastada de trafego.

Reina nos arredores grande contentamento em virtude dos trabalhos para a construção deste ramal requererem bastante gente, o que vem atenuar a crise grande de trabalho que atravessam os povos daquela região.



aviação



O TROFEU, DE AVIAÇÃO, CLIFFORD DE 1931 FOI ATRIBUIDO AOS AVIADORES DO "RAID"

LISBOA-GUINÉ-ANGOLA-LISBOA

HUMBERTO CRUZ E CARLOS BLECK

SURPREENDEU-NOS a publicação de uma noticia na imprensa da manhã, segundo se diz, transmitida de Paris, de ter sido atribuido ao ilustre aviador tenente Costa Macedo e ao sr. Vicente Santos, pela sua representação na homenagem prestada na nossa Guiné aos aviadores italianos, o trofeu de aviação Clifford de 1931. Felismente que em meia duzia de horas se desvendou o equivoco, vindo de Paris um comunicado do sr. Clifford Harmon, presidente da Liga Internacional dos Aviadores, ácêrca do trofeu que este organismo concedeu aos bravos aviadores portugueses Carlos Bleck e tenente Humberto Cruz, que no ultimo ano, levaram a cabo o magnifico «raid» Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa, percorrendo uma extensão de 19.265 quilometros, atravessando Casa Blanca, Agadir, Cabo Juby, Bamako, Ferkessedongou, Abijou, Cotonou, Lagos, Duala, Port-Etienne, S. Luís, Bolama, Kays, Pontanegra e Loanda.

A viagem de Humberto Cruz e Carlos Bleck, foi bastante dificil e principiaram por ser infelizes logo no dia da partida, em que o tempo se anunciava mau e bastante perigoso.

No deserto do Rio do Ouro, a perto de 100 quilometros, antes do Cabo Juby foram alvejados por uma tribu Ait-Houssa rebelde moura que fez fogo por descargas contra o avião.

Continuando os aviadores a atravessar más temperaturas, por vezes bastante elevadas, chegaram a Abijou onde durante a noite um «tornado» partiu o leme de profundidade do avião o que eles repararam, em cinco dias e com as possibilidades que lhes foi facil arranjar.

No regresso, de Loanda a Abidjan fizeram a viagem em quatro dias, e daqui vieram para Ferkessedongou, onde aterraram forçadamente por se manifestar o avião com falta de gazolina. Supondo ser a fuga resultante de um tubo mal apertado, levantaram vôo para Bamako, mas depois de terem passado Sikasso retrocederam e aqui aterraram, por que a fuga de novo se manifestava. Deram novo aperto ao tubo e tentaram pôr novamente o motor em marcha, não o conseguindo em virtude do grande aquecimento que ele tinha.

No dia seguinte seguiram para Bismako onde o carburador foi desmontado e logo no dia imediato para Kayes, onde registaram novamente a fuga de gazolina.

Seguiram para Bolama mas em Tambaconda foram forçados a aterrar pelo mesmo motivo. Novamente desmontaram o carburador, verificando tudo, e fazendo planos completos para controlar a fuga. Aterraram em Bolama, depois de 2 horas de vôo, tendo verificado que durante este curto trajecto perderam 80 litros de gazolina. Aqui foi possivel verificar que a causa era motivada por uma fenda de 4 centimetros no deposito suplementar da frente, cuja capacidade é de 95 litros.

Foram para Dakar, depois Bissau e seguindo para S. Luís foram de novo forçados a aterrar em Dakar, em virtude da fuga de oleo. Depois de mais peripecias e variadissimas reparações no motor foram para S. Luís e depois para Port-Etienne onde foram surpreendidos por uma tempestade de areia que os obrigou a subir a 2.500 metros, para se esquivarem aos perigosos comprimentos do deserto. Em Cabo-Jaby lutaram com vento de frente que oscilava entre 50 a 70 km. á h. Percorreram pois 19.265 km. Achamos justa a concessão do trofeu Clifford de 1931 aos bravos aviadores.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Abril de 1892

A exploração da linha de Salamanca

por conta do Estado

Justamente porque a politica nunca entra as nossas portas, estamos perfeitamente á vontade para tratar de um assumpto que, pela fórma porque foi resolvido, tem sido objecto de fortes debates na nossa imprensa.

Allega-se que o governo, isto é, os srs. ministros da fazenda e obras publicas, commetteu um mau acto de administração, tomando provisoriamente a si a exploração das linhas de Salamanca á fronteira portugueza, e encarregando d'ella uma das duas direcções de exploração dos caminhos de ferro do Estado; e sobre esta tela bordam-se já theorias avançadas, de que isso representa um desperdicio que alguns opposicionistas elevam a 500 contos por anno.

No estado actual da fazenda publica no nosso paiz, justifica-se, em verdade, que a opinião se sobresalte á approximação de qualquer prenuncio de nova despeza; que se classifique de prejudicial ao thesouro o menor encargo novo com que este fique.

Mas se não combatemos, antes defendemos, esta orientação dos espiritos, não deixamos, todavia, de reconhecer que ha casos em que é indispensavel que á preoccupação da estricta economia se sobreponha a prudencia na resolução de graves questões financeiras, e em que as circunstancias forçam a que, mais uma vez, se arrisquem algumas cifras para a salvação, ou pelo menos para a garantia de maior somma.

O tacto governativo, a intelligencia dirigente do estadista devem consistir em parar a força do golpe, em conseguir que este seja o mais leve possivel, ou mesmo em desvial-o quanto o seu florete e a sua posição lh'o permittam.

N'esta esgrima, nos parece, não foram inhabeis os que assignaram o decreto que adeante publicamos na nossa *parte official* d'este numero.

Que o negocio das linhas de Salamanca foi sempre gravoso para o estado, que a aspiração da segunda cidade do reino de ter a sua linha ferrea ligada por leste com o centro da peninsula, de fazer constituir o seu porto o caes de embarque dos productos da fertil provincia salamanquina, que essa aspiração, diziamos, custou cara ao paiz e tem compromettido as finanças das principaes casas do norte; que esse arrojo não deu até hoje os resultados que se esperavam e com que a praça do Porto contava para compensar os seus sacrificios, é facto que não contestamos.

Mas que, chegada a situação ao ponto em que se acha, apurado como está, que a continuação da exploração d'aquella linha nas condições actuaes se tornava impossivel, abandonal-a, deixar sumir no despenhadeiro, empurrar mesmo para elle com o calcanhar das economias, todos os gastos que se teem feito, todos os desembolsos a que o Estado se tem prestado; ter a grande energia da inercia para cruzar os braços deante da avalanche que rolava, quando essa avalanche era constituida por quantiosas sommas do Estado, e pelo melhor dos capitaes de uma das mais importantes praças portuguezas, não nos parece que fosse de boa administração.

E isto, note-se, se para ter mão na catastrophe fosse mister accumular mais auxilios extraordinarios, avolumar por meio de novos emprestimos a conta já crescida dos creditos do thesouro e pela fórma que se tem empregado sempre com este e outros negocios, não mereceria a nossa approvação.

Mas o systema, pelo qual o governo resolveu a difficuldade, parece-nos o mais economico e não será difficil, cremos, que tão economico se torne que em nada sobrecarregue o thesouro.

Diante d'esta perspectiva qual deve ser a nossa posição e a de todos que, como o nosso jornal, se conservam extranhos ás luctas partidarias e sómente miram ao bem do paiz?

Applaudir ou reprovar?

Que o novo desembolso do Estado não será grande, se algum fôr, é para nós convicção intima, baseada nos proprios argumentos dos que combatem o decreto de 5 do corrente.

Para elevar a perda annual a 500 contos, como bonita cifra de effeito, calcula-se, primeiro que tudo, o juro dos 5:300 contos adeantados do thesouro, pelos ministros anteriores. Ora, perguntamos: se o governo deixasse ir para as mãos do governo hespanhol, segundo a condição do caderno de encargos, a exploração das linhas, quem lhe pagaria aquelle juro?

Logo, onde não ha esperanças de cobrança, não se póde dizer que não a effectuar seja fazer uma despeza.

O *deficit* annual da exploração orçado em 50 contos é muito natural que desappareça por completo ou quasi.

Demos mesmo que os productos da exploração não subam rapidamente, como tudo nos faz esperar; uma linha de 305 kilometros, explorada isoladamente, obriga a um importante gasto de administração; mas se esta fôr englobada na de outra rêde que já superintende em 340 kilometros, os gastos pouquissimo augmentam.

Ora para mais, no caso sujeito, temos a contar que a administração da rêde de Salamanca fica a cargo de um funccionario zeloso, competentissimo e que tem conseguido administrar a rêde do Minho e Douro com a maior economia, sem com isso prejudicar a sua exploração modello.

Ha a pagar 57 contos de diversas dividas, e não será difficil conseguir diminuição nas verbas que as constituem ou o seu addiamento, no todo ou em parte, para epocha mais desafogada e em que o producto das linhas comece a ser mais remunerador.

E quanto perderia o Estado, em productos da exploração da linha do Douro, se a exploração de Salamanca se suspendesse?

Se tal succedesse, o governo hespanhol tomaria logo conta d'ella, mas, como não tem administração de linhas ferreas por sua conta, entregal-a-hia naturalmente (certamente, mesmo) á companhia do Norte de Hespanha, e esta, na justa defeza dos seus interesses proprios e dos do paiz, o primeiro acto que praticaria seria desviar *por completo* para os seus portos do Cantabrico todo o trafego que hoje vem, e promette vir mais, por Portugal.

Que perda presente e futura em resultados monetarios e em importancia commercial representaria para nós este desvio?

E' mais difficil calcular-lhe o alcance do que provar que a medida adoptada foi a unica prudente e de boa administração que nos podia garantir contra maiores prejuizos certos, n'um negocio que nasceu prejudicial e que só com o maior tino se conseguirá não se tornar mais prejudicial ainda.

D'este tino nos parece prova o decreto que põe em novo caminho a exploração da linha.

Este número foi visado pela Comissão de Censura

O TERRITORIO MANDCHÚ, SUAS INDUSTRIAS E CAMINHOS DE FERRO

Por C. MENDES DA COSTA

(Conclusão)

OS CAMINHOS DE FERRO DO SUL DA MANDCHURIA

DÉMOS aos nossos leitores alguns numeros sobre a importancia dos Caminhos de Ferro do Este Chinês, pelo qual se exerce na Mandchuria a influencia russa.

Terminamos hoje a descripção dos Caminhos de Ferro no referido territorio, completando-a com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul da Mandchuria, por intermedio da qual se exerce a penetração e influencia Japoneza.

Continuamos servindo-nos dos dados que nos são fornecidos pelo *Bulletin de L'Union International des Chemins de Fer* e tomamos por base o exercicio de 1925/6, para comparação com os numeros que se seguem.

O comprimento das linhas em exploração era em 31 de março de 1930, sem mudança notavel depois de 1925-26, de 1.116 quilometros, dos quais 757 são da linha de Chang-Chung a Dairen com o seu entroncamento em Porto Artur, e 261 da linha de Mukden a An-Toung. O restante é constituido por pequenos troços, e na sua maioria, fazem a ligação das explorações mineiras com a grande rêde, sendo o ramal mais importante o das minas de carvão de Fushun a Hunho, perto de Mukden, com 63 quilometros.

Ao contrario da rêde da Companhia do Este Chinez, todas estas linhas são de bitola normal o que facilita grandemente a ligação com os Caminhos de Ferro Chinezes em Mukden (Caminho de Ferro de Pekin a Mukden) e com os Caminhos de Ferro Coreanos pela grande ponte de 900 metros sobre o Yalou, entre Au Toung e Shingishu.

A grande linha de Chang-Chung a Dairen, é hoje de via dupla em toda a sua extensão, condição necessaria, para responder ao grande desenvolvimento do trafego.

De 31 de Março de 1926 a 31 de Março de 1930, o material rolante da Companhia, augmentou na seguinte proporção:

Locomotivas de 425 a 458 a mais 7,7 %.

Carruagens para passageiros de 380 a 533 a mais 40,2 %.

Vagões de 6.642 a 8.936 a mais 34,5 %.

A maioria das locomotivas é de quatro eixos duplos, tendo um numero importante de locomotivas de cinco eixos duplos, em virtude da grande intensidade de circulação de comboios pesados de mercadorias. Todo o material para passageiros é de quatro e seis eixos.

A totalidade de vagões de mercadorias é quasi toda de quatro eixos, apresentando uma capacidade média de 30 toneladas de carga, excepto a dos vagões descobertos considerados separadamente, que é de mais de 40 toneladas.

Todo o material, tanto de passageiros como de mercadorias, está munido de freio continuo a ar comprimido e de engates automaticos.

Trafico — O Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria, apresenta uma grande intensidade de trafego, pois constitue a rêde de ligação entre a Europa, o Japão e a China, e é a arteria de exportação para os numerosos productos da Mandchuria em direcção ao porto de Dairen.

O desenvolvimento do trafego, a partir do exercicio de 1925/26 até ao de 1929/30, póde verificar-se pelo mapa a seguir:

	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30
Passageiros transportados	9.109 004	8.290.085	8 263.089	9 702 119	10.410.579
Passageiros-quilometros	892.122.618	970 060 875	1 063.096.966	1.108.181.796	1.087 644.255
Toneladas-mercadorias transportadas	15.045.292	16.535.194	18.427.775	19.525.549	20.461.816
Toneladas-quilometros	5.235.529.599	5.864 452.926	6.525.879.876	6.568 200 106	6 969.080.804
Receitas-passageiros . yens (1)	14.529.942	15.216.353	16.102.952	17.619 293	17.451.585
Receitas-mercadorias . »	80.535.820	89 513.059	94 040.819	97 758.147	101.089.474
Receitas do trafico . »	95.065.762	104.729.412	110.143.771	115 357 440	118.541.059

São para admirar as importantes receitas devidas ás mercadorias que, só por si no exercicio de 1929/30, representam 85,1 % das receitas totais.

(1) O valor aproximado do Yen é de Esc. 9850.

Sob o ponto de vista de passageiros transportados, houve algumas oscilações, no entanto apresenta um aumento de 14,5 % em relação ao exercicio de 1925/26 e 4,2 % em relação ao de 1928/29.

Se compararmos estes numeros com os do exercicio de 1907/8, em que foram transportados 1.500.000 passageiros com uma receita de 3.600.000 yens, notar-se-há que o progresso em 21 anos, é qualquer coisa de notavel.

O numero de passageiros quilometros aumentou continuamente de 1925/26 a 1928/29, em 24,2 %, tendo descido ligeiramente em 1929/30.

O percurso medio do passageiro diminuiu de 114 quilometros a 104,4.

Embora o trafico de passageiros seja de menos importancia que o de mercadorias, a companhia não deixa de se interessar por aquele, promovendo o seu desenvolvimento e aperfeiçoamento.

Compõe-se o seu material de carruagens das 3 classes, do mais moderno e aperfeiçoado, tendo tambem ao serviço luxuosos vagões camas e vagões restaurantes, sendo moderados os preços dos transportes para passageiros.

Para maior facilidade do trafego de passageiros e bagagens entre a Europa e o Extremo Oriente, estudaram-se horarios de comboios e de paquetes, tendo para esse efeito a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul da Mandchuria, tomado parte em diversas conferencias com outras companhias ferroviarias e de navegação.

MAPA DA MANDCHURIA

No que respeita a mercadorias em 1907/8, a tonelagem transportada foi de 1.500.000 toneladas contra uma receita de 6.000.000 de yens, tendo estes numeros ascendido em 1929/30, respectivamente a 20.461.816 e 101.089.474.

Durante os cinco exercicios, de 1925/26 a 1929/30, a tonelagem aumentou 26 %, a tonelagem quilometrica 33,1 % e as receitas de mercadorias 25 %. Este aumento foi sobretudo importante nos dois ultimos exercicios referidos, pois atingiu 5,9 % para a tonelagem, 6,1 % para a tonelagem quilometrica e 3,4 % para as receitas.

O exercicio de 1929/30 beneficiou da suspensão do trafego no Caminho de Ferro do Este Chinez, tendo as mercadorias da Mandchuria setentrional afluido a Chang-Chung, em virtude de não poderem seguir para Vladivostock.

A estação de Chan-Chung tem um importante movimento, chegando em certas ocasiões depois das colheitas, a carregar 600 vagões, dando vasão ás mercadorias que se dirigem para o mar, pelo porto de Dairen.

O grande desenvolvimento do trafego de mercadorias é devido especialmente ao progresso agricola e em particular á produção do feijão soya, produto quasi indispensavel no sustento das grandes populações japonezas, e cuja cultura foi intensificada pelo Japão.

A extracção do carvão das minas de Fushun e Yentai, tambem importante, e o feijão soya concorrem com dois terços do trafego total; assim no exercicio de 1929/30 em 20.461.816 toneladas transportadas, estes produtos concorreram respectivamente com 9.564.551 e 3.291.025.

Para a exportação dá tambem um grande contingente o minerio de ferro que em grandes quantidades é exportado para o Japão.

O numero de toneladas por quilometro explorado em 1929/30 passa de 6.000.000 o que demostra uma intensidade de trafico de mercadorias superior á de todas as redes da Europa.

Juntando ás receitas do trafico as receitas obtidas fora do trafico (receitas de armazenagem e cais) e diversas, o total das receitas do Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria, atingiu:

Em 1925-26	97.395.228	yens
» 1926-27	107.923.567	»
» 1927-28	113.244.180	»
» 1928-29	118.639.090	»
» 1929-30	122.103.743	»

O aumento em cinco anos foi de 24.708.515 yens o que dá uma percentagem de 25,3 %; se se decompuzer este aumento acha-se para as receitas do trafico de passageiros 16,6 % e 25,5 % para o de mercadorias.

As despesas do caminho de ferro nos mesmos anos foram as seguintes:

Em 1925-26	38 800 691	yens
» 1926-27	45.951.623	»
» 1927-28	45.235.835	»
» 1928-29	45.358.065	»
» 1929-30	47.213.508	»

Foi de 21,6 °/₀ o aumento de despesas nos cinco anos, inferior á percentagem obtida no aumento das receitas, devendo notar-se que esta nos três exercicios de 1926/27, 1927/28 e 1928/29, baixou apesar do aumento do trafico.

A alta entre 1928/29 e 1929/30 foi de 6,4 °/₀, devida á maior actividade de exploração caracterizada pelo numero de comboios quilometros que passou de 17.902.790 a 18.126.958.

O efectivo do pessoal afectado exclusivamente ao caminho de ferro passou de 16.622 agentes em 1928/29 para 17.390 em 1929/30, o que corresponde a cerca de 15 agentes por quilometro explorado e 1,2 por 1.000 quilometros de comboios.

Observar-se há, comparando a importancia das despesas com a das receitas, que o Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria apresentou durante os cinco anos citados um coeficiente de exploração cêrca de 35 °/₀, muito inferior áqueles geralmente obtidos nos caminhos de ferro de Europa.

Estas condições vantajosas de exploração não incluem as despesas de manutenção e renovação do material rolante e da via, que em 1929/30 foram de 10.163.350 yens para o material e 8.937.058 para conservação das instalações.

Considerados independentemente dos resultados que a Companhia pôde obter das suas outras empresas, os produtos liquidos do caminho de ferro que foram:

Em 1925/26	58.594.537	yens
» 1926/27	61.971 944	»
» 1927/28	68 008 345	»
» 1928/29	74.281 025	»
» 1929/30	74 890 235	»

representam uma boa remuneração que, passa de 19 °/₀, em 1929-30, do capital social liberado (387.156.000 yens).

Para o exercicio de 1930/31, a estatistica da Union International des Chemins de Fer, indica resultados muito inferiores aos do exercicio precedente.

O numero de passageiros (8.115.808) diminuiu 22 °/₀ e o de passageiros quilometros (718.984.608) 33 °/₀. O percurso medio do passageiro baixou de 104,4 quilometros para 88,6. A regressão do trafico de mercadorias é da mesma grandesa, pois passou de 20.461.816 a 15.193.272 ou seja 25,7 °/₀ para as toneladas transportadas, de 6.969.080.804 a 4.765.510.371 ou 31,6 °/₀ para as toneladas quilometros.

O percurso medio de toneladas desceu de 339 quilometros para 313,7.

No que respeita a receitas a baixa foi de 34,3 °/₀ (11.461.175 yens contra 17.451.585) para os passageiros e de 22,8 °/₀ (77.936.688 yens, contra 101.089.474) para as mercadorias.

Por estes ultimos numeros vê-se que o Caminho de Ferro da Mandchuria, tambem sofreu com a crise, e, alem desta, com o estado de desordem e guerra civil que lavra na China. No entanto, e para terminar, concluiremos que os caminhos de ferro foram na Mandchuria os impulsores do comercio, da industria, e da lavoura, e que em 22 anos estes ramos da actividade economica tiveram um enorme desenvolvimento, como a seguir se demonstra, comparando as importações e exportações nos anos de 1907 e 1929:

	1907	1929	
	HKw Taels (1)		
Importação	30.685.000	329.604.000	974 °/₀
Exportação	22.042.000	425.661.000	1.826 °/₀
Total . .	52.727.000	755.225.000	1.332 °/₀
Saldo . .	— 8.643.000	+ 96.057.000	

As principais importações referem-se a maquinarias e ferramentas.

(1) O valor medio do Haikwan Tael em 1929 era aproximadamente de Esc. 15800.

IMPRENSA

DIARIO DA MANHÃ

Para comemorar o seu primeiro aniversario publicou o nosso presado colega «Diario da Manhã» um numero especial de 40 paginas com uma capa em que figura o Chefe do Estado General Oscar Carmona no seu gabinete de trabalho na cidadela de Cascais.

Traz uma colaboração muito escolhida e presta homenagem a todos os ministros da actual situação assim como ao pessoal dos diversos ministerios que adentro das suas posses teem trabalhado para o progresso do nosso país.

Felicitamos o «Diario da Manhã» assim como a maioria do seu pessoal — gente que trabalha no jornalismo há bastantes anos — desejando longos anos de vida.

DIARIO DE LISBOA

Passou no dia 7 do corrente mais um aniversario o nosso presado colega «Diario de Lisboa».

Felicitamos e desejamos-lhe bastantes anos de vida.

ALBERTO BESSA

Depois de cinquenta e quatro anos de vida jornalistica, deixou de dirigir o «Jornal do Comercio e das Colonias» o nosso querido e presado amigo sr. Alberto Bessa que, durante quatorze anos dirigiu este diario com uma competencia e dedicação inexcedivel, conseguindo uma simpatia grande pela maneira correta e brilhante com que tratava de todos os assuntos por mais delicados que fossem.

Com bastante magua nossa vemos que Alberto Bessa abandona as lides na imprensa, infelizmente a conselho de seu medico.

Dentro em breve vai dedicar-se uma homenagem ao brilhante jornalista e bom amigo.

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

UM ERRO JUDICIARIO

ESTÁ descoberto mais um erro judiciario que nos ultimos tempos tem despertado vivo interesse na opinião publica, e tambem nos apaixonados pelas polemicas que se estabeleceram na imprensa.

Há seis mezes que foi responder ao Tribunal da Boa Hora o motorista da policia civica Francisco Gouveia da Silva Junior, acusado de por ocasião dos tumultos do 1.º de Maio ter morto o caixeiro Armando Gomes da Silva, empregado n'uma drogaria da rua 20 de Abril, pelo que foi condenado na pena de 25 anos de prisão e 15 contos de indemnisação para a familia da victima.

A opinião publica em virtude das declarações das testemunhas contratadas para deporem falsamente, foram n'aquela onda de morte contra o suposto assassino, mais pelo facto de ser um policia de que por qualquer outro, ao mesmo tempo que certa imprensa movia uma campanha e preparava em parte o tribunal para que a machadada fosse dada no inocente motorista.

Outra figura sinistra apareceu aproveitando-se da sua capa de mentiras onde guarda as suas 25 prisões, para merecer de certas pessoas o reparo como o exemplo maximo da mulher portuguesa, como se não houvessem mulheres em Portugal para merecerem um artigo de fundo, um ramo de flores e dinheiro oferecido por um jornalista.

Que tristesa de país.

Que miseria de moral.

O dr. Campos Coelho n'um dos dias do julgamento, depois de varias pessoas o massacrarem para que ele fizesse com que o Gouveia confessasse o crime, ficava por vezes pensativo, apesar de nunca acreditar em tal monstruosidade, e, certa noite em sua casa, depois de um estudo minucioso convenceu o cerebro que realmente o assassino era o Gouveia, vestiu o sobretudo e sem colarinho nem gravata foi ao Limoeiro.

Falou ao Gouveia e estabeleceu-se este dialogo.

— Foste tu o assassino, tenho a certeza absoluta.

— Nunca, lhe respondeu o motorista.

Mas este nunca foi dito de uma maneira tal que o dr. Campos Coelho novamente se retirou e continuou na defesa.

Foi condenado.

Passaram-se mezes.

Finalmente aparece o assassino, aparecem as testemunhas falsas e aparece a «mulher portuguesa» «exemplo maximo da raça» a confessarem a verdade.

Meia duzia de idiotas politicos nojentos para lhes não chamar outro nome dizem que são todos comprados com «dinheirinho» e ajudados por A, B ou C para salvarem o policia e meterem na cadeia o criminoso.

Que imbecis.

Afinal:

Um erro judiciario.

HIGIENE

CÁ para o sitio da *Gazeta* não abunda a higiene por que a preguiça das sopeiras a isso se opõe. Há mesmo mendigos que não teem onde dormir e com «gazua» abrem as portas afim de pernoitarem nas escadas.

Guarda nocturno, temos aqui um grande binoculo para o vermos, e achamos graça só o encontrarmos de dia, quer dizer de madrugada, no seu grande emprego porque de noite tem mais que fazer que andar com uma lanterna na barriga, um chanfalho ao lado e um pacote de chaves a fazer de reclame aos guardas do Limoeiro.

Mas como iamos dizendo os mendigos pernoitam nas escadas e de noite fazem as suas necessidades ali, porque sempre fica mais barato que nas coisas publicas onde se pagam cincoenta centavos e adeantado, porque se não paga... é um ar que lhe dá.

As creadas fazem uns pacotes muito bem feitos do lixo dos caixotes e atiram para a rua, isto as mais atrevidas porque as outras aproveitam a ocasião em que veem falar com o namoro e trazem o pacote debaixo do braço como quem vem do droguista e arrumam-no á porta.

De manhã estão as portas e ruas sujas e impestadas de tripas, espinhas, cascas, etc., que produz um péssimo efeito e é anti-higienico quanto pode ser.

O que acontece aqui acontece em outras ruas principaes onde já tivemos ocasião de notar o mesmo.

Não haverá maneira de terminar com semelhante vergonha?

DENTISTAS

HÁ dias em Hespanha a classe dos dentistas queixava-se da falta de trabalho e lamentava-se que a gente visinha quasi classificava de luxo o tratar dos dentes.

Não sabemos se o tratamento dos dentes em Hespanha é muito caro e se é por esse motivo que os dentistas são recentemente pouco procurados. Não gostamos de dar concelhos mas vamos informar que na America do Norte um cavalheiro que não sabemos o nome especialisou-se em Nova York em tirar dentes a gatos.

Não lhes digo nada. O homem ganha o dinheiro que quer e a bicha é constante de pessoas que levam os bichinhos dentro dum cestinho porque ainda os não ensinaram a ir por seu pé ao dentista.

Querem melhor?...

O V CENTENARIO DA COLONISAÇÃO OU DESCOBRIMENTO DOS AÇORES

SEQUINHOS estamos já da propaganda que temos feito a proposito dos festejos que se devem realisar a proposito do V centenario da descoberta ou colonisação dos Açores.

Por informações muito particulares e de pessoa que nos merece grande reputação sabemos que foi a marinha que se meteu na organisação de qualquer manifestação aos Açores.

Uma figura prestigiosa metida no caso é o glorioso almirante Carlos Viegas de Gago Coutinho que vai, conjuntamente com outros elementos formar a comissão de festas.

Gostariamos de saber, que fez a Sociedade de Geografia e esse Gremio dos Açores que organisou reuniões de paleio, para nada.

Alguns açoreanos ainda vão por sua conta fazendo alguma coisa senão vejamos:

A estátua do Infante D. Henrique em Vila Franca do Campo, Açôres — No paquete *Carvalho Araujo* chegou a Ponta Delgada a estátua do Infante D. Henrique, obra do escultor Simões de Almeida (sobrinho), a qual, em breve, será trazida para esta vila. A' sua inauguração solene efectuar-se-á por ocasião dos festejos do V Centenário do Descobrimento dos Açôres, que se celebra em Agosto próximo. Os trabalhos de aformoseamento do local onde a referida estátua será erigida começaram no dia 15 do corrente.

FRANCEZICES

UMA mulher casada fugiu ha dias de casa, em França, com um amante, levando dois mil francos. O marido enganado limitou-se a reclamar o dinheiro na policia.

— Quanto á mulher — declarou — faço presente dela ao raptor... como castigo.

Na mesma terra, há 5 anos, na gare do Norte uma senhora pregou dois tiros no marido, de quem estava a divorciar-se.

Apesar do ferimento ser grave o marido escapou da morte e a agressora foi presa.

Ao sair agora da prisão, marido e mulher reconciliaram-se, e já não querem o divorcio.

Agora passeiam todos os dias pelas ruas principaes fazendo o reclame á sua moda.

CONTRIBUIÇÕES

COM a tremenda crise que atravessamos os inquilinos exigem dos senhorios grandes abatimentos nas rendas.

O peor é que as repartições de finanças dizem não ter nada com o caso, quando se lhe comunica que se diminuiu a renda ao sr. Cicrano ou Beltrano, regulam-se pelas rendas anteriores para efeito de contribuição e nada teem que ver com a diminuição de rendas.

Paga-se contribuição por rendas que se não recebem.

Certamente o sr. Ministro das Finanças vai verificar o que se passa e fará a justiça que tem feito das outras vezes.

A ULTIMA MENSÁGEM DE MUSSOLINI

Aos camisas negras, o Duce, no dia do 3.º aniverssario da fundação dos «fascios», enviou-lhes a seguinte mensagem:

«O aniversario vem pela decima terceira vez a seguir a um rigoroso inverno, acerca do qual bastantes inimigos de fora e alguns defectistas internos, têm sordidamente especulado.

Mas o povo italiano sabe distinguir uns dos outros.

Apesar de Geneva e dos fortes sacrificios impostos por estes tempos universalmente dificeis, soube dar a expressão de uma calma absoluta e de uma disciplina perfeita. Por seu lado o partido fascista mostrou a todo o mundo, pela sua organização uma grande força-moral e politica e a sua intima adesão ao conjunto da nacionalidade. Esta fé continúa alimentar a ideia lançada em 1919 e anima os seus homens que prestaram juramento junto do Santo Sepulcro e que escolheram como divisa a palavra de combate.

A vontade do partido fascista é de galgar todos os obstaculos, não se importando com as dificuldades; é de elevar o poderio da força moral e fisica da nação; de manter a fé no seu imutavel programa; é de ir ao encontro do povo, á maneira fascista, sem concessões ou indulgencias ás teorias do passado derrubadas pelo fascismo.

Depois de treze anos de memoraveis provas que transformaram a Italia numa Nação e num Estado—sobre o qual o mundo concentra a sua atenção benevola ou hostil nós temos o espirito intacto, tal qual como nos primeiros dias».

Há dias n'um café contaram-me uma cena interessante passada com Mussolini.

Mussolini trabalha em geral cinco dias por semana e muitas vezes perde as noites reservando o sabado e domingo para dar as suas voltas num carro ligeiro, por sinal bastante modesto.

Um dia sahiu de madrugada, depois de vestir um fato de Kaki amarelo e acompanhado do seu chauffeur seguiu no referido carro durante horas e horas. Chegou-se a noite e resolveu parar n'uma terreola. Recolheu o carro e sentou-se depois n'um bar e tomou um café, resolvendo-se depois a ir ao cinema para desopilar.

Uma vez no cinema, aparece a primeira fita que é em geral de actualidades, e no decorrer, nota que se exibia «Mussolini a falar ás massas». Na passagem deste bocado toda a plateia se levanta e faz o gesto do fascio, estendendo a mão o mais que podiam. Mussolini fica sentado e um cavalheiro que estava a seu lado de pé e tambem de mão estendida, ao acabar aquela passagem do filme vira-se para o Duce, e, não o reconhecendo como tambem ninguem dos que estavam no cinema, desfecha-lhe á queima roupa esta lisongeira phrase: A gente tambem não o grama mas se não fazemos isto apanhamos poucas.

NOS BASTIDORES

OS jornaes diarios encheram colunas de prosa a proposito do incidente Eva Stachino-Zulmira Miranda publicando gravuras das actrizes e dos agentes á saída e á entrada do Tribunal, e até da cadeia, etc., etc..

Foi um alarido enorme em que uns diziam ter sido a actris Zulmira Miranda agredida com uma tesoura afirmando outros que o foi simplesmente com as unhas pulidas ou engraxadas da D. Eva.

Mas afinal isto é um caso tão banal dentro dos bastidores que acho não merecia a importancia que lhe teem dado.

E' raro o dia em que dentro dos bastidores do teatro não há bazanada de criar bicho e no final ficam todos muito amiguinhos e até serve de aperitivo para uma ceia de confraternisação como aconteceu ha anos na cidade invicta.

Emfim um reclame para a nova epoca.

NA RUSSIA VERMELHA

DIZIA há dias um jornal da tarde que os militares francezes que teem ido á Russia observar o que ali se passa em materia militar — regressam aterrados, com a formidavel maquinaria de guerra que possuem.

Deve ser exagero...

A proposito de coisas do *Exercito Vermelho* e da *Revolução Social* contou há dias um jornal da provincia.

Proudhon, o grande defensor dos pobres, dos oprimidos, dos fracos, de todos os trabalhadores, propagandista acerrimo duma organisação social melhor do que aquela em que viveu, profetisou, assim, o que viria a ser a «revolução social»:

«A Revolução Social—escreveu Proudhon—só poderá conduzir a um imenso cataclismo, cujo efeito imediato será:

Esterilizar a terra; encerrar a sociedade numa camisa de forças; matar á fome trez ou quatro milhões de homens: quando o Governo estiver sem recursos, quando o País não tiver produção nem comercio; quando a capital, esfomeada, bloqueada pelas provincias, não pagando, não expedindo, não tiver mantimentos; quando os trabalhadores, desmoralizados pela politica e pelo «chômage» das oficinas, procurarem viver de qualquer maneira; quando o Estado exigir as pratas e as joias dos cidadãos para as enviar para a moeda; quando as buscas domiciliarias forem o unico modo de cobrança das contribuições; quando os bandos esfomeados percorrerem o Paiz, organizando a pilhagem; quando o camponês, de arma carregada, guardando a sua colheita, abandonar a cultura; quando o primeiro moinho de trigo fôr pilhado, a primeira casa forcada, o primeiro archote aceso, a primeira mulher violada; quando o primeiro sangue for vertido; quando a primeira cabeça cair; quando a desolação e a abominação se espalharem por todo o País;

Oh! então saberão o que é uma Revolução Social. Uma multidão desenfreada, ebria de vingança e de furor—eis os alicerces da Revolução chamada Democratica e Social.»

Que tal este guardanapo?

NO TRIBUNAL

E agora para desopilar.

O juiz — é o reu acusado de, sem razão, ter dado uma bofetada a uma dama, que ia soccegadameate sentada num comboio.

O reu — Sem razão, sr. juiz? Queira V. Ex.ª escutar...

Entrei no comboio e sentei-me junto dessa dama. Entra o revisor e pede-me o bilhete. Eu meto a mão no bolso, tiro o dinheiro, pago, meto lá o bilhete... e pronto! A minha vizinha, essa, abre a sua maleta, tira uma saquinha fecha a maleta, abre a saquinha, tira uma carteira, fecha a saquinha, abre a carteira, tira o dinheiro, fecha a carteira, recebe o bilhete, abre a carteira, mete o bilhete, fecha a carteira, abre a saquinha, mete a carteira, fecha a saquinha, abre a maleta, mete a saquinha, fecha a maleta.

Nisto vem o chefe dos revisores. Eu tiro o bilhete do bolso e apresento-o. O referido chefe dá-lhe a «trincadela» e eu torno a meter o bilhete no bolso. A minha visinha abre a maleta, tira a saquinha, fecha a maleta, abre a saquinha, tira a carteira, fecha a saquinha, abre a carteira, tira o bilhete, fecha a carteira, mostra o bilhete, abre a carteira, mete o bilhete, fecha a carteira, abre a saquinha, mete a carteira, fecha a saquinha, abre a maleta, mete a saquinha, fecha a maleta.

Daí a pouco chega outro revisor. Eu tiro o bilhete do bolso e apresento-o. O revisor dá outra «trincadela», e eu torno a guardar o bilhete. A minha vizinha abre a maleta, tira a saquinha, fecha a maleta...

O juiz interrompendo — Se você continua, prego-lhe uma bofetada!...

O reu — Ora vê o senhor juiz?! E ainda diz que eu não tive razão em dar uma bofetada nessa dama...

A importancia das Comunicações Maritimas em Moçambique

Pelo Coronel A. LOPES GALVÃO

A NOSSA provincia de Moçambique tem, por hora, todos os centros populosos de alguma importancia no titoral e sendo assim, as comunicações entre eles estabelecem-se por via maritima.

Os seus caminhos de ferro servem principalmente o «hinterland» estrangeiro que o nosso territorio barra.

Lourenço Marques serve principalmente o Transvaal; Beira serve principalmente as Rhodesias e já agora, o Niassaland, Vila João Belo, Inhambane, Quelimane e Moçambique são tambem testas de pequenas linhas de penetração que por emquanto fraca influencia teem exercido no desenvolvimento do territorio.

A provincia toda, incluidos os territorios de Manica e Sofala, tem abertos ao comercio 19 portos os quais são, ao mesmo tempo, centros populosos de maior ou menor importancia.

Os portos de maior movimento são os de Lourenço Marques, Beira e Moçambique. Alguns dos restantes, como Porto Amelia, ainda recebem navios de longo curso; mas a maioria dos restantes, são simples portos de cabotagem.

O movimento total de entradas e saídas, em todos os portos elevou-se, em 1930, a 6.131 navios com uma tonelagem de arqueação bruta total de 19.374.347 toneladas.

Os tres principais portos tiveram o seguinte movimento:

Lourenço Marques . . .	1.671 navios
Beira	1 286 »
Moçambique	1.248 »

Vê-se assim que Lourenço Marques leva a palma a todos os portos, o que é natural, visto ser a capital da Provincia. Outro tanto acontece com a tonelagem de arqueação bruta.

	Toneladas
Lourenço Marques	7.751.240
Beira	6.310.667
Moçambique	2 497 278

Nos numeros antecedentes está incluida a navegação de longo curso e a cabotagem.

Para se ajuizar da importancia de uma e de outra convem fazer a sua discriminação.

Portos	Longo curso		Cabotagem	
	N.º de navios	Tonelagem	N.º de navios	Tonelagem
Lourenço Marques .	1 281	7.454.399	390	296.841
Beira	920	5.888 926	366	421.741
Moçambique . . .	334	2 255 308	914	241.970

Em movimento de entradas e de saídas de navios, o porto de L. Marques está pois em primeiro logar. O seu movimento em navegação de longo curso, afasta o mesmo bastante do porto da Beira, mas na cabotagem este, embora com menor numero de entradas, está acima em tonelagem de arqueação.

Moçambique fica a perder de vista.

Vejâmos agora se o movimento de passageiros e de mercadorias acompanha o ritmo da navegação.

Reportando-nos ainda ao ano de 1930, nos tres principais portos acima referidos, o movimento em passageiros e em mercadorias embarcadas e desembarcadas foi o seguinte:

Portos	Passageiros		Mercadorias (Toneladas)	
	Embarcados	Desembarcados	Embarcadas	Desembarcadas
Lourenço Marques .	33.471	34.532	453.543	384.273
Beira	7.133	6.503	447.280	335.909
Moçambique . . .	4.710	5.124	59 294	29.790

Vê-se assim que, em volume do trafego os dois grandes portos da Provincia são L. Marques e Beira. E o primeiro tem ainda neste caso a supremacia sobre o segundo.

Mas se tem a supremacia em tonelagem de mercadoria não a tem em valores da mesma. Assim, ás mercadorias que transitaram por L. Marques foi atribuido um valor de 11 milhões de libras, emquanto que ás que transitaram pela Beira foi dado o valor de 17 milhões: diferença sensivel a favor deste ultimo porto.

Causas: exportação de cobre e minerios mais ricos pelo porto da Beira.

O movimento dos restantes portos da Provincia é ainda bastante reduzido, Antonio Enes regista 14.794 toneladas, Chinde 53.742, Inhambane 13.303, Quilimane 25.260 e Macuse 19.972.

Pela ordem de grandeza devem ser assim seriados:

Chinde . .	com	53 742 ton.	valendo	566.450 Lbs.
Quelimane .	»	25 260 »	»	681.480 »
Macuse	»	18.972 »	»	276.200 »
Inhambane	»	13.303 »	»	330.600 »

Também nestes portos a ordem dos volumes não coincide com a ordem dos valores. A mercadoria que saí por uns portos é sensivelmente mais rica do que o que saí por outros.

Quelimane, tendo um movimento, em tonelagem, muito inferior ao do Chinde, em valores está acima deste porto comparado com Moçambique, Quelimane, em tonelagem não chega a realizar 1/3 do movimento de Moçambique; em valores realiza 2/3.

Por Quelimane saem as oleaginosas como a Copra e saí o Sisal: por Moçambique sai grande quantidade de milho e tambem o amendoim.

* * *

Sendo os portos verdadeiras gares maritimas do territorio que servem, vê-se que a gare da Beira serve interesses mais importantes que L. Marques.

E' certo que este porto compartilha do trafego do Transvaal, região aurifera mais rica de todo o mundo.

Mas o porto da Beira serve uma rêde muito maior e está, por assim dizer, só em campo, emquanto que L. Marques sofre a concorrencia de Durban, East London, Porto Elizabeth e até do proprio Cabo que fica a uma distancia quasi dupla do Rand.

As frutas, o milho e outros produtos, e até o proprio carvão que deveriam ser exportados por L. Marques vão, quantas vezes, para o Cabo da Boa Esperança.

O Comércio Maritimo de Moçambique e as marinhas que o servem

O valor total das mercadorias embarcadas e desembarcadas nos diferentes portos anda á roda de 32.199.470 libras.

Que navios transportam essa mercadoria?

E' o que vamos ver, guiando-nos pela Estatistica do Comércio e da Navegação.

Nacionalidades dos navios	Numero de navios	Tonelagem de arqueação	Mercadorias transportadas Toneladas
Inglesa	1 173	4 607.458	1.097 285
Portuguesa	**1.112**	**1.335.410**	**237.845**
Holandeza	321	1.243.288	138.830
Alemã	255	1.275 944	155 606
Italiana	71	475.550	29.867
Japoneza	48	231.821	20.379
Americana	42	260.115	91.740

A' testa do rol está a marinha ingleza em numero de navios, em tonelagem de arqueação e em mercadoria transportada.

Segue-se lhe a marinha portugueza. Mas quão distante fica dela na tonelagem transportada!

O quadro anterior dá noticia das marinhas de maior movimento. Mas de muitas outras nacionalidades ali vão navios.

Ao todo são 15 os pavilhões que em 1930 frequentaram os portos de Moçambique. Até a marinha grega se fez representar embora sejam praticamente nulas as relações comerciais com a Grecia.

A marinha Belga faz-se representar por mais de uma entrada por mez, mas os seus navios em regra só entram na Beira.

As marinhas da Suecia, da Noruega, da Dinamarca, todas elas ali vão embora com mercadorias que não são dos seus proprios paizes, em regra.

Quasi toda a mercadoria importada em Moçambique é estrangeira.

Não está a nossa industria metropolitana, nem está o mercado nacional em condições de abastecer Moçambique. Compreende-se por isso que a maioria da mercadoria, importada neste nosso dominio, seja transportada em navios estrangeiros.

Além disso muita da mercadoria que passa pelos nossos portos de Moçambique é mercadoria em transito, sendo a maioria dela ingleza. Isto não quer dizer que a nossa marinha mercante não podesse compartilhar desse movimento de importação em larga escala, desde que trabalhem como trabalham as outras marinhas que também não transportam carga das suas proprias nacionalidades.

Mas se uma razão ha para justificar a importação em navios estrangeiros, até mesmo de mercadoria que a provincia consome, outro tanto não acontece com a exportação dos produtos oriundos da provincia.

Destes, se exceptuarmos o açucar e o milho que veem em larga escala para Portugal, por não encontrarem melhor mercado lá fora, os restantes pesando muitas dezenas de milhares de toneladas escoam-se para o estrangeiro em navios estrangeiros.

Os produtos do solo e os produtos da industria da Provincia exportados em 1930 andaram por 177.000 toneladas. Pois em navios portugueses pouco mais de um terço terá embarcado.

Este facto, bem lamentavel, nem ao menos encontra explicação na coincidencia, que se não dá de embarcar nos navios da nacionalidade do destino. Assim, a maior parte das oleaginosas vai para França, e os navios que as transportam são em geral holandezes e alemães.

Não poderia ao menos Portugal arrecadar a importancia dos fretes transportando a mercadoria nos seus navios?

Porque se não tenta isso?

A navegação franceza para Moçambique é insig-

nificante e não apresenta tendencias para aumentar. Apesar disso é para França que se encaminha a maior quantidade de oleaginosas que a provincia produz.

CONCLUSÃO

E' indispensavel que a nossa marinha mercante se habilite a compartilhar mais largamente do trafego que dos diferentes portos europeus segue para Moçambique, entrando em concorrencia com as marinhas das outras nacionalidades. E' de recomendar que as autoridades da provincia estudem a maneira de se conseguir que os produtos do solo e das industrias Moçambicanas saiam dos portos da provincia embarcados em navios portugueses, embora em demanda de países extranhos emquanto Lisboa se não prepara para ser ela o centro de distribuição e, melhor ainda, de valorisação dessa grande riqueza que já hoje Moçambique produz.

Se temos as materias primas, porque não havemos de transformá-las em nosso proveito?

Porque dar as nossas materias primas a estranhos quando tanto delas carecemos para valorisar o trabalho nacional?

Ha tanto que fazer...

A' TABELA

COMPETIÇÃO

Os jornais diários publicaram há 4 dias esta notícia:

Ao que parece, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, respondendo à concorrência das carreiras de auto-carros, vai estabelecer em todos os percursos afectados pela via ordinária viagens rápidas em automotoras, movidas a óleos pesados e com capacidade para 80 passageiros. A primeira carreira será até Setubal, preparando-se, para isso, ao que nos informam, o vapor «Évora», que fará a ligação com o Barreiro. Estabelecer-se-á, depois, a viagem Lisboa-Évora, que durará apenas duas horas.

Até que finalmente vêmos atacado de frente o grave problema da competição ou concorrência entre o caminho de ferro e a estrada. Todos os dias as empresas de caminhos de ferro, estáticas, ensimesmadas, devido a um fartum de exploração sem concorrência, andavam apavoradas com a actividade progressiva dos serviços de camionagem, que, dia a dia, lhes iam roubando passageiros e mercadorias.

Não é só cá que a batalha do *rail* e da *estrada* se trava. Pelo contrário, só há pouco tempo é que até nós chegou o conflito, quando lá fóra se vai já chegando a uma solução. Emquanto nos meios ferroviários da Alemanha e da Inglaterra a inquietação se atenua graças à intervenção quer dos governos quer da parte da própria administração das companhias, em Portugal a luta chega ao seu máximo, pois as carreiras de transportes por estrada, aumentam dia a dia e a crise dos caminhos de ferro atinge um máximo, que a C. P. segundo a nota dos jornais procura fazer parar indo ao encontro da solução moderna, atual, inteligente e certeira.

No estudo feito às causas — aliás quási visíveis até aos leigos — desta crise, escreveu há dias um economista francês:

Os passageiros são atraídos pelo barateamento relativo das comunicações automóveis; preferem pagar um preço de transporte que atinge às vezes metade do preço do bilhete de caminho de ferro, a fazer a viagem mais ràpidamente. Mas, quando são as próprias companhias que fazem os percursos e combinam os horários com os do caminho de ferro, como sucede na Companhia do Midi, os perigos da concorrência diminuem. Por outro lado quando se apresenta a alternativa de construir uma linha férrea nitidamente deficitária ou substitui-la por uma auto-estrada, é esta a solução que se impõe. Por exemplo, na Suécia, a linha projectada de Oevertornea a Pagala, de 112 quilómetros de extensão será substituida por uma estrada cuja construção diminuirá 700.000 francos por ano o *déficit* previsto para o caminho de ferro.

Para o transporte das mercadorias em camions, constatou-se que a economia realizada graças a êste meio de transporte tem uma tendência para diminuir à medida que o percurso aumenta. Em Inglaterra torna-se igual a zero para um percurso de 123 quilómetros e as vantagens são a favor do caminho de ferro para distâncias superiores, atingindo 26 % para 235 quilómetros.

Como se vê, o problema tem sido minuciosamente estudado em toda a parte procurando-se a solução que melhor se adapta. Em Portugal, pela notícia que acabamos de transcrever, é a própria companhia, em perigo de receitas e interesses, que vai concorrer consigo própria.

É uma solução que beneficiará ainda o público.

ARMANDO FERREIRA

L. DE MENDONÇA E COSTA

No dia 18 do mês findo pelas 22 horas passou o nôno aniversario da morte do nosso querido e nunca esquecido amigo L. de Mendonça e Costa.

Bastantes vezes nesta redacção se recorda o nome do fundador desta revista e em todas as ocasiões em que moscas venenosas procuram dar a sua ferroada aproveitando-se dos logares que ocupam ade tro dos caminhos de ferro, alguns até arranjados por Mendonça e Costa, lembramos ainda que se ele fosse vivo não nos passavam as «rasteiras» que nos teem passado, felismente sem graves consequencias porque ainda temos amigos nas companhias ferroviarias.

Ao passar mais este aniversario, curvamo-nos reverentemente sobre esta figura, nobre exemplo de honestidade, de honradez e de bondade.

A REORGANISAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCEZES

(CONTINUAÇÃO DO ARTIGO PUBLICADO NO N.º 1.031)

Pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

AS reformas projectadas nos metodos ou meios de exploração são concebidas, de modo a tirar vantagem das possibilidades e outros metodos de transporte, em especial da locomoção automovel e para garantir uma correlação eficiente dos serviços.

O ideal é o transporte de *porta a porta* e este poder-se-ha alcançar, tanto no que diz respeito a passageiros como a mercadorias, com uma organisação apropriada de serviços de recepção e de distribuição, convergindo ou irradiando de *centrais* de caminhos de ferro, situados a 25 quilometros cada uma; sendo fechadas ao trafego as estações intermédias.

Presentemente, as estações encontram se situadas a cada 5 quilometros e as paragens de comboios a distancias tão frequentes não são necessarias, nem para desejar.

A instalação de serviços em estrada, partindo das chamadas *centrais*, devem trazer muito trafego em maior escala, com a vantagem de concorrerem para as facilidades de viagem nas regiões ou distritos tributários. Egualmente se projecta a melhora de ligações entre os serviços de caminho de ferro e as viagens em avião.

O projecto em vista, conserva a maior parte das linhas existentes, mas muda radicalmente os processos de exploração. Os serviços de comboios ficarão limitados para a condução de vagões completos e o transporte de volumes pequenos de centro a centro. Os serviços de passageiros em percursos pequenos e em linhas sem importancia serão mantidos, por estrada ou via ferrea, por meio de unidades motoras ligeiras e economicas, que tambem serão empregadas no serviço de mercadorias destinadas a comerciantes retalhistas.

Os serviços nas linhas principais entre as estações *centrais* serão mais rapidos com a eliminação de paragens intermediárias; emquanto que o emprego de vehiculos de estrada, automotoras e de tipos novos de vehiculos mixtos caminhando sobre carris ou estrada, dará serviço melhor em ramais e distritos adjacentes, com redução de despeza.

Os serviços secundarios serão feitos de ordinário, pelas estradas, de modo a permitir transportes de porta a porta, mas poder-se-hão empregar as linhas ferreas, sempre que resulte uma exploração mais eficiente. Quer dizer, estes serviços complementares serão adequados ás condições locais e ás suas necessidades.

Segundo as circunstancias, as mercadorias ou produtos de retalhistas serão levadas de porta a porta ou dos depositos locais (que podem ser as estações encerradas á exploração), empregando-se para estes transportes os caminhões de estrada ou sobre carris. Far-se-ha ou será mantida a recolha e a entrega obrigatória de mercadorias, unicamente em zonas, far-se-hão condições especiais, conforme as necessidades. Os comboios de mercadorias circularão nas linhas secundarias, segundo as necessidades do trafego e poderão tomar as expedições em grande velocidade e para as estações *centrais*.

Estas inovações que se projectam não podem fazer-se de repente. Devem ser introduzidas por etapas e os detalhes de organização devem ser encontrados com experiencias, antes de se fazerem as mudanças em ponto grande.

A Companhia do Norte (Compagnie du Nord) tem pendente um pedido para lhe ser autorisado a realisação de ensaios, n'um sector da sua rêde. Os resultados, que espera obter, é primeiramente uma grande redução no numero de combóios que circulam nas suas linhas secundárias. Espera, igualmente, conseguir, uma exploração em melhores condições dos serviços locais, com uma despeza inferior, por meio do automovel ou de automotoras. Pretende-se que, onde as automotoras se empreguem, não serem sugeitas aos regulamentos actuais de exploração, no que dizem respeito á sinalização e á guarda de passagens de nivel. Em vista de serem as automotoras relativamente leves e á facilidade de arranque e de paragem podem ser consideradas como vehiculos de estrada.

Se se pretende colher a maxima vantagem da flexibilidade e economia dos novos meios de transporte, é essencial afrouxarem-se convenientemente, os regulamentos de exploração.

A Convenção Franceza de 1921, que rege as relações das companhias entre si e com o Estado, póde ser mantida ou executada na sua totalidade, mas as condições de exploração decretadas durante o periodo de 1852 a 1883 devem ser modificadas, para se adaptarem com as possibilidades e condições da viação automovel.

GUARDA

ASSENTE na planice elevada, nas faldas da Serra da Estrela, eleva-se a cidade da Guarda, que foi «feia, fria e farta»; e que, hoje, de feia, apenas tem a tradição.

Sentinela avançada de terra de Portugal; vigia atenta aos inimigos de fóra; a cidade da Guarda enternece-nos pela historia de seus bravos habitantes que, em todos os tempos foram dos mais aguerridos na defeza do solo natal.

Perde-se na noite dos tempos a historia da Laucia Oppidiana dos romanos; baralham-se confusas, as lendas curiosas da Guarda ou Warda.

A historia para nós começa na reconstrução de Sancho I que lhe deu foral, confirmado por Sancho II; reformado por D. Manuel I.

Sabe-se com certeza que o nome lhe veio de ser a ataláia mais avançada da Beira; o primeiro obstaculo oposto ás investidas dos que em todos os tempos tentaram impedir a formação do reino de Portugal.

Antigamente cercada de poderosas muralhas apoiadas em fortissimas torres e bastiões, ainda hoje se avalia a solidez dessas construções pelo velho castelo que domina lá no alto; tão poderoso que, ainda nas guerras peninsulares do alvorocer do seculo XIX serviu de ponto d'apoio ás tropas em acção.

Pouco resta das fortificações; mas o que ali existe causa-nos assombro, faz-nos pensar com respeito nas fortes gerações que nos precederam, de indomavel vontade.

Com o seu cariz enegrecido, a Guarda afinal, sorri junto ás margens do Mondego que ali perto corre num vale formosissimo, cheio de casas magnificentes, de quintas opulentas.

A velha catedral, restaurada com invulgar inteligencia, é uma maravilha de pedra que D. João I construiu, para substituir as antigas Sés sem beleza nem grandeza, arruinadas pelo tempo, descuidadas pelas lutas constantes.

Iniciada a construção com D. João I, só no reinado de D. João III foi terminada; gotico rico e flamejante, a sua mole imensa, mas graciosa, causa admiração a quantos vão estudar as suas pedras, donde se desprendem as mais formosas paginas da nossa epopeia nacional.

O paço dos bispos; a casa da misericordia; a velha igreja romanica de milen, são documentos historicos de de primeira plana que nos dizem o labor proficuo e fecundo dos senhores da terra d'então.

Patria de Ruy de Pina, o velho cronista dos nos nossos Reis, viu desenrolar-se dentro das suas fortes muralhas episodios inesqueciveis da historia de Portugal.

Com o renascimento da vida municipal que nos trouxe o actual regimen governativo de Portugal, a Guarda tem-se aformoseiado dia a dia, tornando se uma bonita cidade; valorisando os seus monumentos, que, como a camara municipal são documentos preciosos do viver das gentes portuguesas; ajardinando os seus largos e passeios; tornando sadia e sã a vida com o seu clima privilegiado onde vão beber a vida tantos que a morte espreita e que tão carinhosamente a Guarda recebe, restituindo-os á vida!

A Guarda, impulsionada pelo conjuncto de vontades que se lhe dedicaram, resurge para uma nova era de prosperidade que é a gloria dos seus filhos.

CONDE & GIÃO

End. Telegraf. CONDÃO

Unica casa na Guarda que tem PREÇO FIXO

Secção de Lanificios com ATELIER de Alfaiataria

A que mais compra e a que mais vende. A que tem maior sortido e a que tem melhores preços. **Comprando muito, compra bem.** E comprando bem, vende barato. Vendendo barato, **a preços que ninguem acompanha,** vende muito, e por isso o seu sortido é enorme. Tem fazendas para todos os gostos, facultando tudo em grandes lotes. Para cada estação do ano faz compras adequadas. **Para a estação que corre:** Os melhores agasalhos; o maior sortido de malhas; as melhores fazendas de abáfo. Enorme sortido de fazendas para **casacos de senhora;** lindos e distintos padrões de fazendas para sobretudos. AGENTES DAS COMPANHIAS DE SEGUROS **TAGUS** E **FIDELIDADE**

GUARDA

Fabrica de Paramentos Eclesiasticos e Deposito de Artigos Religiosos

Imagens, flores artificiais e artigos proprios para brindes

CASA SUCENA

(FUNDADA EM 1914)

17, R. Eliodoro Salgado, 29

GUARDA

Casa do Bom Café

Joaquim Dias Lopes

Torrefação e moagem de cafés

Movida a electricidade

Esquina da R. da Torre, Em frente da Sé Catedral

GUARDA

Hotel Santos

Proprietario: MANUEL RELVAS

O hotel mais Central da cidade da Guarda

Otimos aposentos e serviço de meza esmerado

Recomendado aos Ex.mos Viajantes, pela modicidade de preços

GUARDA

Hotel-Restaurante de GUARDA-GARE

Administração moderna, genuinamente portuguesa. Explendidos serviços de Hotel e Restaurante. Aberto á chegada e partida de todos os comboios. Reservam-se quartos por correspondencia.

Garage para recolha de automoveis

Casa Confiança

AMERICO L. VALERIO

Mercearia, Drogaria e Ferragens

Deposito de Bacalhau — Vendas por junto e a retalho

29, Rua 31 de Janeiro, 33

GUARDA

Chapelaria e Sapataria de Felisberto Cardoso

RUA 31 DE JANEIRO, 3 GUARDA

MANUEL VINHAS

GUARDA

Fazendas e Mercearia — Papelaria — Livraria e publicações nacionais e estrangeiras

PADARIA ALIANÇA

RUA BATALHA REIS, N.º 61

Fabrico esmerado e higienico de todos os tipos de pão pelos mais modernos processos mecanicos

A padaria mais bem montada da provincia

GUARDA

Marcenaria Mecanica e Agencia Funeraria

DE

Alexandre da Costa Alves

GUARDA

Nesta oficina fazem-se mobilias completas e moveis avulso em todas as qualidades de madeira. Fazem-se tambem urnas funerarias

Secção de artigos funerarios

Ha sempre em deposito todos os artigos necessarios para funerais e trasladações

Oficina com maquinas movidas a electricidade

A SORBONNE DE PARIS

Como todos os annos, está organizado na Sorbonne, de Paris, durante as férias de verão, um curso de estudos de francez.

O programa completo comprehende: durante seis semanas lições quotidianas, por pequenas classes, de dicção, gramatica, conversação, explicação literaria, composição—paralelamente, durante duas semanas, conferencias universitarias sobre a civilização franceza actual por altas personalidades—e, ao mesmo tempo, alojamento e pensão em casas escolhidas pela direcção dos cursos; passeios—conferencias em Paris e sua região; viagem final aos mais belos sitios da França (castelos do Loire, da Bretanha, da Normandia).

O programa completo é dada numa primeira sessão de 3 de Julho a 24 de agosto, havendo uma segunda sessão, com programa mais abreviado, de 1 de Agosto a 28 de Agosto.

A direcção do curso está entregue a um funcionario da Universidade de Paris, o Sr. Henri Goy, director do escritorio de informações scientificas (Sorbonne-Paris) que já é conhecido dos universitarios estrangeiros por sua organização dos Cursos de Civilização Franceza.

É a ele que devem dirigir-se os nossos compatriotas desejosos de se informarem bem sobre os cursos de verão da Sorbonne.

CAMBIOS

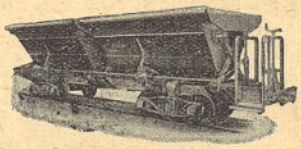
CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109$80	110$20
Paris	1$14,9	1$15,3
Madrid	2$24,0	2$24,8
Nova Iorque	29$12,4	29$23,0
Zurich	5$66,5	5$68,6
Roma	1$50,1	1$50,7
Bruxelas	4$08,4	4$09,9
Amsterdão	11$80,0	11$84,3
Berlim	6$91,8	6$94,3
Praga	$86,4	$86,7
Riode Janeiro	—	—
Libra Ouro	—	—

MATERIAL KRUPP

para LINHAS DECAUVILLE

Material fixo: *CARRIS em todos os pezos e perfis, ECLISES e PARAFUSOS, PLACAS de fixação, TRAVESSAS metalicas, AGULHAS e CROXIMAS com comprimentos, raios e bitolas desejadas, PLACAS GIRATORIAS de todos os feitios, etc.*

Material rolante: *LOCOMOTIVAS a vapor ou a motores, LOCOMOTORAS, WAGONETAS e CARROS para todos os materiaes a transportar, EIXOS, RODADOS, RODAS, CHUMACEIRAS das mais diversas execuções, etc.*



PEÇAM ORÇAMENTOS E CATALOGOS Á

AGENCIA KRUPP, Cudell & Weltzien, Limitada

LISBOA, Avenida da Liberdade, 3-1.º

Telegramas: KRUPPAGENT
Telefone 2 5058

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA

Procução, transporte e distribuição de energia electrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

INSECTICIDAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS — Praia do Ribatejo

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa

Telefone (P B X) 0158

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despezas — Para carga e passagens trata-se com

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtensão em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)
Barquillo, 18
Telefone, 19329
Caixa Postal 137

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

TINTURARIAS

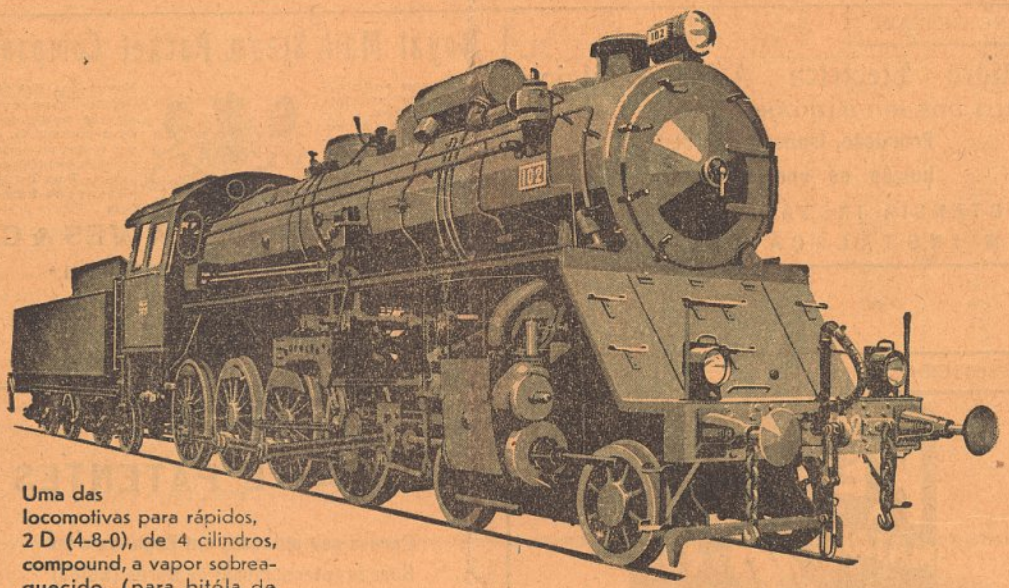
TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



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

BEIRA ALTA,

fornecidas em 1930 por **HENSCHEL & SOHN A. G.**

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêsas da Metropole e Ultramar.

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA