



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

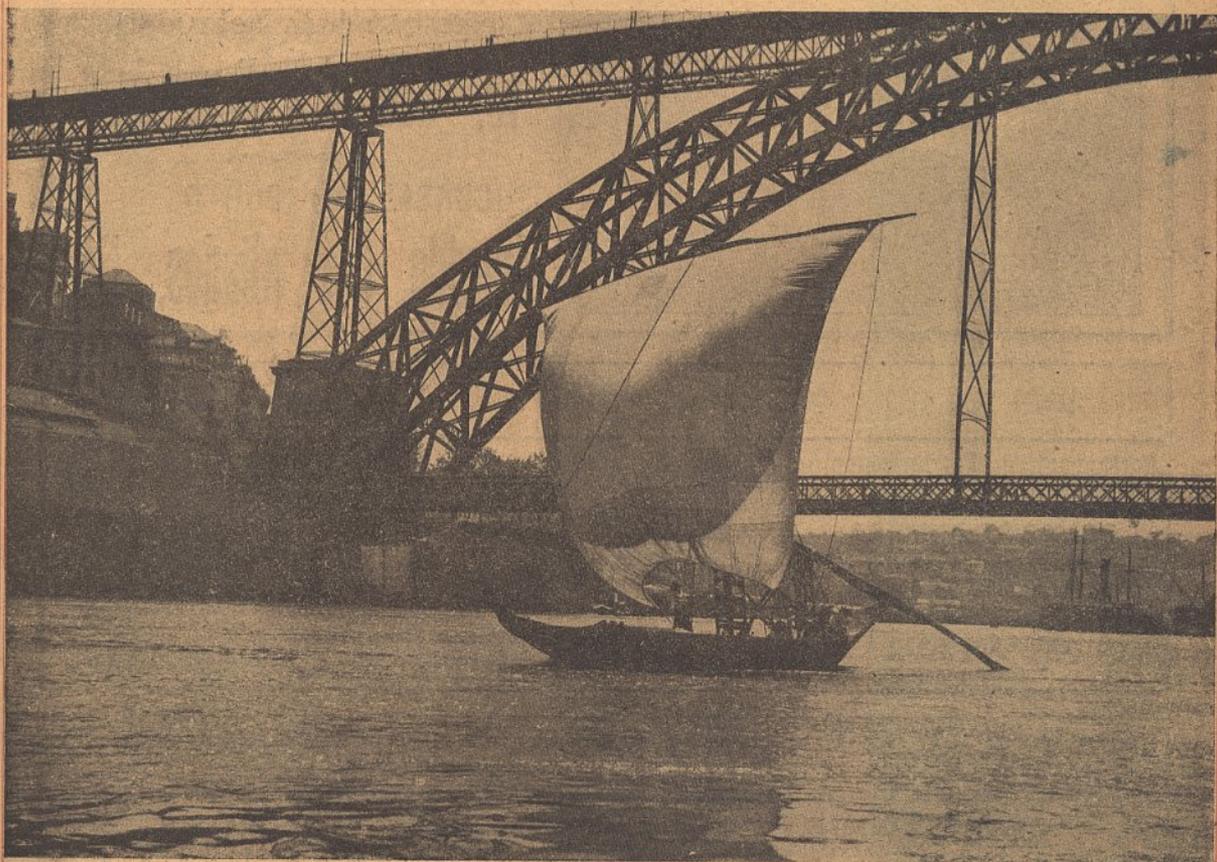
REVISTA QUINZENAL

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

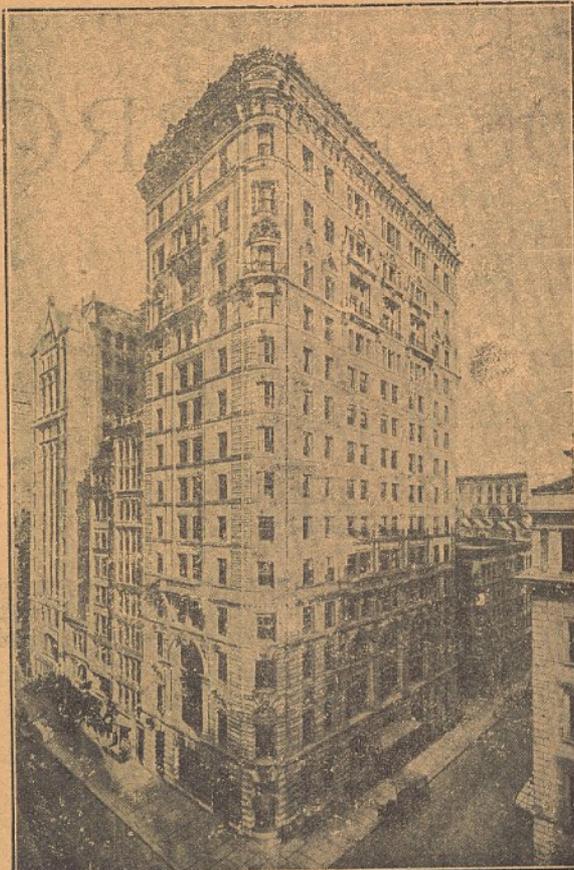
COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO e CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158

P O R T O



Barco no RIO DOURO



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MERA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 22945

LISBOA

Director Gerente — **Joaquim Busto Romero**

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules**

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France



L I S B O A.—Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

SOCIEDADE DAS NAÇÕES

Todos aguardam que a Sociedade das Nações diga da sua justiça a propósito do recente conflito Italo-Etiope.

Wilson, o homem que em 22 de Janeiro de 1917 lançou a ideia da fundação deste organismo, que afinal de contas nunca foi aquilo que os povos sonhavam, espreita irónicamente e aguarda serenamente que essas conclusões sejam uma garantia de paz e socêgo para o bem geral.

É curioso notar que as Ligas Internacionais não são organizações recentes, pois percorrendo a história vamos verificar que cinco séculos antes da nossa era os chineses praticaram a arbitragem internacional, cumprindo tôdas as disposições apresentadas e aprovadas pelos representantes das várias unidades.

Nessa mesma altura, havia na Grécia a Federação das Nações formado por doze povos os quais se faziam representar por certo número de deputados que se reuniam em Conselho nas Thermopylas ou em Delphos. Ali juravam não destruir nenhum povo federado e mesmo no caso de guerra não cortarem as águas potáveis. Se alguma nação federada faltava ao compromisso que havia tomado no referido Conselho o resto da federação enviava um exército bem apetrechado para lhes destruir a cidade, como castigo à sua falta.

A historiar as várias organizações formadas para defesa e interesse dos seus povos, teríamos certamente preencher um livro de alguma centenas de páginas.

Passemos a deante e recordemos que em 1716, appareceu um livro dedicado a Luiz XV pelo abade Saint Pierre que pretendia que o rei lhe patrocinasse a ideia para proposta a todos os soberanos da Europa de uma Liga de paz perpétua e irrevogável, mantida permanentemente por um Conselho de Embaixadores que resolveriam tôdas as questões ou divergências suscitadas entre os vários estados, e o que se não submetesse seria castigado pelo mesmo processo da Federação das Nações da Grécia.

Este projecto do abade Pierre foi bastante lido e

(Continúa na pág. 413)

A C R I S E

DOS

CAMINHOS DE FERRO

MALES E REMÉDIOS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

VÃO-SE agravando de dia para dia as dificuldades com que lutam os nossos caminhos de ferro, facto económico a que ninguém pode ser indiferente. Nas linhas da C. P., se o tráfego de passageiros revela certa animação, não sucede o mesmo com o de mercadorias, mercê da crise geral e de concorrência do caminhão, que toma incremento em relação à mercadoria rica.

O retraimento da lavoura manifesta-se nos menores transportes de vinhos e de adubos e pela conseqüente diminuição do poder de compra na das transações de várias espécies.

As receitas vão pois diminuindo e por muito que se retraiam as despesas, cuja compressão não pode ultrapassar certos limites sem prejuizo da segurança e comodidade de exploração, a receita líquida vai diminuindo, como é notório. E como em sentido contrário se têm modificado os câmbios, crescem o custo dos materiais e sobretudo os encargos assumidos pelo último convénio para com os obrigacionistas.

A única empresa que se mantém, não florescente porque a afectam as mesmas causas económicas, mas em condições normais em relação aos encargos contraídos, é a Companhia da Beira Alta.

Quanto às de via estreita é sabida a situação anormalíssima em que singular obstinação mantêm a Companhia do Norte há 25 meses. Como se viu, as suas receitas são animadoras e poderiam se-lo muito mais, se não parecesse haver o propósito por parte da sua adminis-

tração intrusa de a levar à falência e contrariar o seu desenvolvimento. E todavia às suas dificuldades de tesouraria pode a Companhia obviar por uma operação financeira, vantajosa e exequível, que foi impedida em 1933.

Há dois meses foi exposta ao Governo pela Administração legítima a possibilidade de a realizar, desde que o Governo a autorise. Mediante essa operação seriam pagos integralmente todos os crédores e concluído o trôço da Boa Vista à Trindade.

Nenhuma resposta recebeu até hoje.

Que desfecho se pretendeu dar a este caso sem escrupulo? Dele nos ocuparemos brevemente.

A Companhia Nacional continúa sob a acção letal de um contracto de arrendamento de linhas deficitárias, que lhe impõe formidável e comprometedor desequilíbrio financeiro.

Há um remédio eficaz, que a mais elementar justiça e equidade impõem: a revisão do contrato e o pagamento dos *déficits* pelo Estado, que auferê das linhas, avultada receita de imposto e é beneficiado pelo tributo delas à linha do Douro. É monstruoso que à companhia arrendatária, que explora com a máxima economia e reduziu consideravelmente o coeficiente de exploração, se imponha o encargo de um *déficit*, que não pode evitar, nem é da sua responsabilidade.

Conforme temos ponderado, além desse acto administrativo, dever-se-iam efectuar reformas de larga envergadura pela introdução de automotoras e pela construção da transversal de Traz-os-Montes, que satisfaz ponderosas necessidades de ordem económica e militar e permite unificar a exploração de três linhas: do Tua, do Corgo e do Tâmega, ligadas entre si e às linhas da Companhia do Norte.

As linhas do Vouga, em condições regulares de receitas, mas assoberbadas por dificuldades de Tesouraria, facilmente poderiam ser ajudadas a vence-las dando-se, ao mesmo tempo incremento ao seu tráfego pelo porto comercial de Aveiro e pelo prolongamento de um ramal até Cantanhede.

Em todas as linhas se caminha mais ou menos lentamente para uma situação catastrófica por falta de renovação de material circulante.

Cessaram desde o episódio das reparações alemãs, as aquisições de material, a não ser na Beira Alta, que vai continuando a fabricar caruagens e vagões nas suas oficinas.

Em dado momento quiz-se estudar o problema candente das automotoras, em cujo emprego se antevia a realização de consideráveis melhorias da exploração, principalmente nos ramaes secundários, conjugada com a distinção dos serviços de passageiros e mercadorias.

Quando as Companhias iam examinar tão momentoso assunto, chamou-o a si o Estado e encarregou do seu estudo uma Comissão técnica mixta, que há muito desempenhou a sua missão sem que sejam conhecidas as conclusões a que chegou.

Não parece caso esclarecido, pois, segundo julgo, luta-se com duas grandes dificuldades. São caríssimas as automotoras e não há idéas assentes de ordem prática acerca do seu emprego. São com efeito aparelhos de precisão, de conservação e reparação muito difíceis e que exigem para isso oficinas especiais e pessoal especialisadíssimo.

Assim, por exemplo, adquiriu a Holanda um lote considerável de 80 automotoras, que em pouco tempo tinham de ser retiradas da circulação até se resolver praticamente o problema das suas reparações.

Em que ponto se encontra entre nós o estudo dêsse assunto?

Há meses o distinto engenheiro Sr. Vasconcelos e Sá demonstrou, em parecer notabilíssimo unanimemente perfilhado pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que os *déficits* das linhas transmontanas desapareceriam com as reformas possibilitadas pelo emprego das automotoras e conseqüente separação dos serviços de passageiros e mercadorias.

Ficou letra morta êsse trabalho, que além do recurso às automotoras preconizava a revisão do contrato de arrendamento. Um e outro assunto deveria ser objecto de estudo do Conselho Superior, segundo a lei orgânica e depois de lhe ser dado conhecimento do estudo da comissão que examinou o problema das automotoras.

Convém lembrar as atribuições dessa corporação, que andam muito esquecidas.

Eis o que estatue o art. 7.º do Decreto n.º 13.510, lei orgânica da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamentado sobre:

1.º *A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contractos;*

2.º *Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;*

3.º *Os novos tipos de material fixo e circulante;*

4.º *A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;*

5.º *Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações;*

6.º *O exame, sob o ponto de vista do interesse público, do estabelecimento de novas estações ou apeadeiros;*

7.º *Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Covêrno;*

8.º *A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;*

9.º *O exame de litígios entre o Govêrno e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;*

10.º *A liquidação das garantias de juro, quando acerca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;*

11.º *Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidos ao seu exame.*

Como se vê, concessões, problemas de exploração, tarifas, contratos com as empresas, tipos de materia, litígios com as companhias, tudo deve ser material de consulta do Conselho, que não pode ser reduzido a simples chancela de alterações de tarifas, como tem sucedido nestes últimos anos.

Há mais porém. O Conselho tem direito de iniciativa. Não está restrito a emitir os pareceres que lhe forem pedidos. Pode propôr o que entender conveniente em prol do desenvolvimento da rêde ferroviária, conforme o art. 8.º do mesmo diploma.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Govêrno as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rêde ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, económicos e soeiais.

Infelizmente está, desde Maio, vago o lugar de director geral e o Conselho nunca mais reuniu. Anteriormente quasi só se occupava do exame de tarifas e avisos ao público já homologados provisoriamente pela Direcção Geral.

É bem, é mal, essa paralisação de um corpo colectivo destinado a estudar e esclarecer os assuntos importantes relativos a caminhos de ferro?

Eu, por mim tenho que é mal. Os 17 anos de existência do Conselho — que nos primeiros anos de existência com as mesmas funções se denominava *Junta Consultiva de Caminhos de Ferro* — mostraram bem a utilidade da sua

acção em numerosos e importantes pareceres, apesar da renúncia tacita ao seu direito de iniciativa.

Funcionam regularmente os Conselhos de Obras Públicas, de Minas, de Indústria, de Viação, e são ouvidos sobre os assuntos da sua competência. Porque não succede o mesmo com o de Caminhos de Ferro?

Atravessam estes uma crise grave. Não seria demais a cooperação de todos os esforços para a superar ou atenuar, nem se pode menosprezar a existência de um órgão ao qual a lei attribue funções essenciaes e de inegável importância.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1895



O caminho de ferro de Lourenço Marques

Não se estranhe a insistencia. O assumpto vale bem que se volte a elle, tornando conhecidas novas informações, pelo menos aquellas de origem segura e de importancia incontestavel.

Assim julgamos opportuno transcrever alguns trechos de uma carta ultimamente publicada no *Seculo*, pelo nosso prezado amigo e collega sr. Andrade Neves, distincto conductor de obras publicas e minas, que teve occasião de vêr o deploravel estado em que se encontra o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques:

«E'ahi resulta que a linha está assente por fórma que as travessas estão quasi todas podres, que faltam grampos para segurar os carris e que esses até se retiram agora dos alinhamentos para serem postos nas curvas, porque nos armazens debalde se continúa esperando que de Lisboa venha com que possam remediar-se ao de que tão urgentemente se carece e tão instantemente tem sido pedido!

Dá isto logar, afóra os gravissimos inconvenientes que escuso de mencionar, a que, agora, o governador do distrito, pedindo para o Cabo que lhe aluguem locomotivas, não possa accèptar todas as que de lá lhe mandem, porquanto se vier alguma de peso superior a 6.000 kilogramas, a linha, tal como está, não a suporta!

Isto assegura-o, porque m'o testemunharam pessoas de competencia technica e porque o verifiquei, andando de zorra, na linha, a examinar o estado em que ella se encontra

Por tal modo, e dada agora a falta de locomotivas e de wagons da companhia Neerlandeza, o nosso materal de caminho de ferro dispõe por dia de 5 machinas, que nem ha tempo para limpar, e de 120 a 150 wagons, quando 500 não bastariam talvez para satisfazer as exigencias do trafego. E esses wagons de que se dispõe estão a desfazer-se, parte d'elles, para honradamente e a par com a linha, darem uniforme testemunho do zêlo com que os portuguezes curam d'aquilo que mais devia interessal-os

Solução a tal estado de cousas, qual vai ser ella? Ha casas que teem 20 a 50.000 toneladas de mercadorias a expedir

para o interior e por dia estão podendo fazer seguir só de 20 a 50 toneladas pelo caminho de ferro. Outras casas estão até vendendo antecipadamente os carregamentos de madeira e de mercadorias diversas a receber por barcos esperados, visto a incerteza de se dar seguimento ás encomendas. E junto a tudo isto, do Transvaal e Estado Livre vêem chovendo as reclamações sobre as casas commerciaes d'esta cidade, e as quaes se traduzem logo em reclamações dos consules junto ao governador, que a seu turno se vê obrigado a ter de reclamar.»

Linhas portuguezas

Estação central do Porto. — A machina empregada na construção da linha urbana do Porto atravessou no dia 20 de setembro, pela primeira vez, o tunnel da Ave Maria. Ao acto assistiram muitos engenheiros, representantes dos empreiteiros, membros da imprensa, etc.

A machina rebocava alguns wagonetes onde vinham os convidados; ao chegar á cêrca do extincto convento da Ave Maria, foi o comboio saudado pelos trabalhadores e por muitos populares.

Tremvias entre Figueira e Coimbra. — Parece ter cahido no agrado publico o novo serviço de tremvias entre Coimbra e Figueira da Foz, ultimamente inaugurado pela Companhia Real. Nem outra cousa era licito esperar, tratando-se d'um serviço frequente de comboios a preços muito redozidos, entre duas cidades de importancia consideravel.

Novo caminho de ferro em Angola — Como referimos em tempo, estuda-se n'este momento a construção de uma nova linha ferrea em Angola, tratando-se de averiguar qual o ponto da costa d'onde essa linha devera partir, se de Benguella, se de Mossamedes ou de bahia de Lobito.

Segundo carta de um correspondente de Benguella, a linha devera partir d'esta cidade e atravessar os regiões do Dombe Grande, Bailundo e Bihé, fertes e já relativamente povoadas, contando-se já no Dombe magnificas propriedades agricolas.

Benguella é segunda cidade de Angola, sendo para lamentar que a sua grande insalubridade difficulte o seu rapido desenvolvimento.

Pessoal da Companhia Real — O sr. Henrique Monteiro, chefe da repartição da contabilidade do serviço dos armazens, foi nomeado sub chefe do mesmo serviço.

Foi uma acertada escolha que simultaneamente hora o nomeado e quem o nomeou.

A
COMPANHIA NACIONAL
 DE
CAMINHOS DE FERRO
EM 1934

DESPESAS

Linha de Régua a Chaves	2.695.492\$
Linha de Pocinho a Miranda	1.038.086\$
Encargos financeiros do contracto:	
Encargo das obrigações de 9%	45.000\$
Renda fixa — 4.º trimestre de 1933 e liquidação provisória de 1934	201.015\$
Fundo para renovação do material circulante — 1% sobre as receitas do tráfego	32.665\$
	<u>4.012.260\$</u>
<i>Deficit</i>	716.638\$

A crise que atravessam os caminhos de ferro torna mais dignos ainda de exame os relatórios da sua gerência. Temos presente o da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, desdobrado no relatório propriamente dito e num folheto anexo, no qual estão compendiados numerosos dados estatísticos.

Vejamos os resultados da rede própria, cuja existência não variou e que abrange as três concessões: Tua a Mirandela 55 quilómetros, Mirandela a Bragança 80 e Santa Comba-Viseu 50: total 185.

RECEITAS

Linha de Tua a Bragança	2.807.809\$
Linha de Santa Comba Dão a Viseu	1.233.178\$
Receitas fora do tráfego	201.189\$
Garantias de juro liquidas	61.198\$
	<u>4.303.376\$</u>

DESPESAS

Linha de Tua a Bragança	2.556.817\$
Linha de Santa Comba Dão a Viseu	1.271.278\$
Encargo das obrigações	214.994\$
Complemento do encargo das obrigações de 9% — 2.º semestre de 1933 e 1.º semestre de 1934	3.975\$
Abono à Caixa de Aposentações e Socorros para complemento de uma pensão de reforma	17\$
	<u>4.047.082\$</u>
Lucro	256.293\$

As linhas arrendadas: linha do Corgo e do Sabor, tiveram as seguintes receitas e despesas:

RECEITAS

Linha de Régua a Chaves	2.471.034\$
Linha de Pocinho a Miranda	795.515\$
Receitas fora do tráfego	29.072\$
	<u>3.295.622\$</u>

Na rede própria houve aumento de receitas de 201 contos e de despesas de 117, o que deu lugar a 84 para mais na receita líquida. Foram satisfeitos todos os encargos, incluindo os das obrigações. Houve ainda um saldo de 250 contos. Verdade seja que as linhas, principalmente a de Vizeu, carecem, de consideráveis despesas de renovação, mas o saldo existente permite ocorrer aos seus encargos.

Examinando separadamente cada linha, encontramos os seguintes resultados comparados com os de 1933:

	Mirandela		Bragança		Viseu	
	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Receita do tráfego	1.512	1.503	1.212	1.305	1.170	1.253
Despesa de exploração	982	1.042	1.428	1.515	1.301	1.271
Saldo	530	461	-216	-210	-131	-58
Coefficiente	0,65	0,66	1,18	1,16	1,11	1,95

A linha de Mirandela teve um saldo importante que excedeu a soma dos «deficits» das outras. No seu conjunto, o saldo de 137 contos de 1933 subiu a 201 em 1934.

Os coeficientes de exploração do conjunto, foram 0,952 em 1933 e 0,974 em 1934.

Tanto na linha de Bragança como na de Viseu acentuou-se o crescimento do tráfego.

Se deduzirmos do lucro de exploração as garantias de juro ficam ainda 195 contos de lucro líquido. São as linhas arrendadas que tornam difícil e até periclitante a situação da Companhia pela acumulação dos «deficits».

Ha tempos publicou A Voz dois artigos em que esse assunto era versado, tendo como base de estudo o notável parecer elaborado pelo distinto engenheiro Vasconcelos e Sá e que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro aprovou por unanimidade.

Por mais de uma vez tenho mostrado quanto é iníquo imputar os «deficits» de linhas que só podem deixar de o ter mediante profunda transformação dos métodos de exploração, que demanda emprego de dispendioso material circulante constituído por automotoras, para o que não tem disponibilidades a Companhia arrendatária.

Prestou esta relevante serviço encarregando-se de explorar economicamente essas linhas, tendo reduzido a menos de metade o coeficiente de exploração.

A linha do Douro recebe o seu valioso tributo; o Estado arrecada anualmente centos de contos de imposto e 200 contos de renda fixa. E a Companhia exploradora ha-de suportar anualmente cêrca de 700 contos de "deficit" em que o Estado só participa forçado por sentenças arbitrais.

O acordão de 1932 estabelecerá larga e equitativa jurisprudência, que declarava applicável aos exercicios posteriores a 1931, para ser assumido pelo Estado o encargo de 70% do "deficit". Não foi aceite esse modo de vêr e por isso nova arbitragem teve que intervir.

E assim se está arruinando uma companhia, suportando "deficits" que só a justiça legal de um contrato mal feito permite attribuir-lhe contra todos os princípios de honestidade é equidade.

A exploração das linhas arrendadas já devia ter sido abandonada, a não ser facultado á empresa o material preciso para transformar radicalmente a situação, depois da revisão do contrato.

O "deficit" propriamente da exploração (diferença entre as receitas do trafego e despesas de exploração) foi em 1934 de 224 contos na linha do Corgo e de 243 na do Sabor. Há, porém, que juntar encargos das brigades, renda fixa e fundo de renovação do material circulante, o que eleva o "deficit" a 716 contos.

Os coeficientes de exploração foram 1,091 na linha do Corgo, 1,305 na do Sabor e 1,143 no conjunto.

Como estamos longe do coeficiente 4 da linha do Estado.

O que se devia era:

1.º— Imprimir grande actividade ao prolongamento da linha do Sabor até ao Vimioso para melhor servir o planalto e valorizar o troço em exploração;

2.º— Adquirir automotoras pelo fundo especial e pô-las, em condições favoráveis, á disposição da Companhia;

3.º— Rever o contrato de arrendamento em termos equitativos.

O Balanço mostra bem a situação angustiosa da Companhia.

Os seus prejuizos vêm exclusivamente do arrendamento de linhas.

Vemos ainda, pelo Balanço, que, em troca das linhas acrescentadas ao dominio publico no valor de 5.448 contos, adiantou o Estado, até hoje, 4.982 contos de garantia de juro.

Deve-se, porém, observar que o custo das linhas representa despesa quasi toda em oiro, representando, pois, mais de 100.000 contos, enquanto as garantias foram pagas parte em moeda depreciada não se podendo computar em mais de 70.000.

Alem disso tem recebido o Estado avultadas quantias de impostos sem falar nos proventos directos (economia em transportes) e indirectos (aumento de materia colectavel).

Não se amesquinhe, pois, o sistema de garantia de juro, que foi sobremodo vantajosa para o Tesouro de

um modo geral e em especial nas linhas da Companhia Nacional, a qual deve ser objecto de auxilio solicito do Estado com largueza de vistas.

O numero de passageiros atingiu as seguintes cifras:

Mirandela	62.867
Bragança	84.014
Viseu	129.499
Corgo	162.085
Sabor	38.167
Total	476.632

ou mais 19.217 que em 1933.

As receitas de passageiros somaram:

Linhas próprias	1.312 contos
Linhas arrendadas	1.250 "

Houve o aumento de 51 contos nas linhas próprias e 129 nas arrendadas.

A tonelagem de G. V. foi:

Linhas próprias	3.663 toneladas
" arrendadas	2.130 "
	5.793 "

menos 182 toneladas nas linhas próprias e 363 toneladas nas arrendadas que em 1933. As receitas foram respectivamente 339 contos e 319, menos 20 contos que em 1933.

Na P. V. houve:

	toneladas	receitas brutas
Linhas próprias	108.864	2.411
" arrendadas	62.792	1.794

ou mais 11.515 toneladas e 115 contos nas primeiras e 2.629 toneladas e 82 contos nas segundas.

Os percursos dos combóios somaram:

Linhas próprias:

Mirandela	76.830 quilómetros
Bragança	106.372 "
Viseu	102.352 "

Linhas arrendadas:

Corgo	185.601 quilómetros
Sabor	59.060 "

Houve o aumento de 12.113 nas linhas de Mirandela e Bragança e a diminuição de 7.456 na de Viseu.

No Sabor houve mais 572 quilómetros e no Corgo menos 27.

O Anexo ao relatório contem minuciosos mapas estatísticos que me abstenho de analisar para não alongar demasiado este artigo.

Das informações coligidas conclue-se que o problema capital para a Companhia é o da radical mudança de situação do arrendamento das linhas transmontanas e da sua exploração.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

A GUERRA

Um telegrama de Addis-Abeba anuncia que o Imperador da Abissinia assinou hontem a ordem de mobilização geral.

A Italia está já em pé de guerra pronta a lançar-se na luta, na grande luta.

Alegrem-se pois os homens, partidarios da guerra e alegrem-se os negociantes de armamento, que a guerra vai começar.

Tudo está pronto a marchar desde o canhão de grosso calibr e com boca para engulir o mundo a têa punhalada mortal que nada resolve no mundo.

Grandes aviões bem apetrechados marcharam conquistando o ar, até aterrar para conquistar a terra ou para se despedaçarem ingloriamente.

Carros de assalto, metralhadoras de todas as dimensões, espingardas automaticas, polvora, produtos quimicos, tudo se fabrica para que os agentes das vendas ao exército recebam os lucros do seu «esforço» do seu «trabalho».

Alegrem-se pois os homens partidarios da guerra que ela vai começar.

Milhares de homens, em pé de guerra, quer dizer armados e equipados devidamente, marcham, dizem que com alegria para os desertos em conquista não se sabe de quê.

E para isso reuniu-se a grande comissão dos cinco, dos dez, dos vinte, e nada de novo.

Mas, afinal de contas quem manda?

Num rompante louco Mussolini desajudou o mundo e julgando-se no Vaticano escumou a Abissinia e lançou-lhe o vulcão de morte. «Negus» não se negou e só no fim de tantos desafios assinou a ordem de marcha para que o seu povo defendesse a sua terra.

O povo esperou essa decisão nos pontos mais altos da capital onde centenas de homens, com tambores, aguardavam o toque de deitar correias para defesa do país.

Eis o que se seguiu:

«Às 14 horas, o decreto foi lido á multidão, que se manifestou, delirantemente. Sem demora, um grupo de indigenas fez soar alguns tambores colocados nas praças da cidade e logo os das serranias começaram, também, a lançar, no seu ritmo monotonico, a ordem da mobilização. Outros lhes responderam, ao longe, e, assim, em menos de duas horas, de Norte a Sul e de Leste a Oeste do território etiope, ouviam-se os tambores, num conjunto trovejante. De aldeia em aldeia, de

provincia em provincia, a noticia propagou-se, desta forma, com incrível rapidez».

Na verdade, a ordem de mobilização geral pouco modifica a situação militar do país, pois quasi todos os homens válidos das regiões proximas da Eritreia e da Somália, já estavam nos locais designados pelas autoridades militares, na previsão de um ataque italiano. Além disso, os chefes das outras zonas procediam á chamada dos seus dependentes, e todos os dias chegavam a Addis-Abeba contingentes de vários pontos, a oferecer serviços ao «Negus» e a receber armas.

Embora o «Negus» não tencione mobilizar mais de 750.000 homens, a totalidade de efectivos disponiveis deve ser de mais de um milhão de homens. Em todo o caso, em razão do material de guerra de que as autoridades militares etíopes dispõem ser escasso, só uns quinhentos mil homens poderão entrar em campanha.

Na sua maioria, as mulheres etíopes entendem que os seus maridos devem sacrificar a vida pela prosperidade da Pátria e, caso seja necessário, serão certamente as primeiras a incitá-los a tomar armas contra o invasor.

Sessenta carros de assalto incorporados com trinta mil italianos preparam-se para o primeiro ataque; mascararas para os gazes asfixiantes foram distribuidas pelas povoações; metralhadoras e arame farpado carregam navios e no final de tudo isto quem é o culpado?

Ninguem! . . .

BOAS ESPERANÇAS

EM Jersey City (E. U. A.) andavam há dias a tomar banho várias pessoas entre as quais um casal de recém-casados.

O noivo, a certa altura, perdeu o pé e estava prestes a morrer afogado quando a esposa que andava longe, correu logo, agarrando-se ao marido, esforçando-se para o salvar. Este de repente, numa grande aflição, agarrou-se à sua salvadora de tal maneira que lhe tolieu os movimentos. Mas a noiva, sem perder o saque frio, mandou um valente directo ao queixo do marido, deixando-o K. O.

Transportou-o em seguida para a praia e depois de o fazer recuperar os sentidos, foram beber um reconfortante.

Digam lá que esta senhora não tem a pinta para ser uma esplêndida sogra.

FORNECEDORES DO EXÉRCITO

O general Carlos Saéu acaba de publicar o segundo volume das suas memórias revelando nesta curiosa edição os estratagemas que usam os interessados na venda de armamento.

Este official foi duas vezes enviado à Europa como chefe de uma missão para adquirir armamento e encontrou o primeiro agente de venda que se fez passar por um consul chileno.

Um outro enviou-lhe uma pistola de ouro, como «um modelo para ser examinado pelo general».

Em Junho de 1927 pouco depois da minha chegada à

Europa, diz o seu livro, recebe uma carta de um tal senhor S., que dizia ser consul chileno, propondo vender ao meu governo uma grande quantidade de armas, por intermédio duma firma estabelecida no Chile.

Nesta carta não se fazia nenhuma menção de comissões. Mezes depois recebi uma carta desta mesma pessoa oferecendo-me 50.000 dolars se eu conseguisse persuadir o meu governo a comprar tôdas as armas na casa que êle representava. Respondeu-lhe o meu ajudante o tenente Luiz Paez nos seguintes termos: «Acuso a carta, em nome do meu comandante, cujo conteúdo é incompreensível, porque parece que V, o confundiu com um agente de comissões».

Posteriormente em Paris, apresentou-se o director de uma casa que me ofereceu a comissão correspondente ao que pagariam a um agente no Chile se lá o tivessem. Como resposta mandei cortar da lista dos possíveis fornecedores daquela casa. Noutra ocasião, visitou-me um agente que colocou uma magnífica pistola de ouro sobre a minha secretária, dizendo: «Faça favor de a experimentar». Chamei um meu ajudante a quem disse: «Quando você tiver tempo experimente esta pistola e depois queira enviá-la a êste senhor».

O DELÍRIO DAS VELOCIDADES

DE dia para dia aumenta o delírio das velocidades. Por tôda a parte os autobolistas, por falta de cuidado, inadvertência ou ainda por falta de serenidade, causam muitas vezes accidentes graves que é necessário acabar.

Pelo nosso país os camionistas batem o «record» nos excessos de velocidade até que um dia o transito seja definitivamente executado com perfeição e prontidão.

O perigo das grandes velocidades é um caso mundial que aterrorisa de uma forma impressionante e os castigos a aplicar tem de ser muito mais severos que o que são.

Vejamos por exemplo o castigo que é aplicado aos automobilistas que abusam do excesso de velocidade em vários países:

Na América os delinquentes são obrigados a trazer um letreiro em sitio bem visível do carro onde se lê — Êste carro é conduzido por um automobilista perigoso.

Claro que os clientes ao lerem tal letreiro, fogem receando um desastre.

Em Hollywood quando um chauffeur causa algum desastre mortal, alem de pagar uma enorme indemnização é obrigado a conservar-se junto da vitima até que esta seja enterrada.

Diz um periodico que em Sudeslavia o castigo para os delinquentes é muito mais severo pois quando um agente-policia nota o excesso de velocidade dum carro fá-lo parar e fura-lhe os quatro pneus.

Em França os desastres ocasionados por automoveis durante o ano passado atingiram a totalidade de 4.415 dos quais resultaram morrer 4737 pessoas. Mais de 50% destes desastres, segundo uma estatística que o ministro do Interior da França forneceu a todas as perfeiuras, foram devidas a faltas dos motoristas por excesso de velocidade, imprudencia, inexperiencia e por fim falta de obediencia aos regulamentos policiaes.

Cá e lá a roda segue.

ACIDENTES DE VIAÇÃO

PELA ultima estatística da Direcção Geral dos Serviços de Viação, ocorreram, em todo o País, durante o mês de Agosto 269 accidentes com vehiculos automoveis.

O distrito de Lisboa ocupa o primeiro lugar, com 156; depois o Porto, com 45, e seguidamente, Coimbra, com 11; Setúbal, 10; Beja, 8; Leiria 8; Santarem, 6; Aveiro, 5; Evora, 4; Braga, 3; Portalegre, 3; Viseu, Faro e Guarda, 2 cada, e Bragança, Castelo Branco, Viana do Castelo e Vila Real, 1 cada. De todos estes accidentes, 141 foram occasionais, 69, por imprevidencia dos condutores; 35, por imprevidencia dos sinistrados, 14, por deficiencia mecanica dos vehiculos, e 10, por excesso de velocidade. Resultaram destes desastres 16 mortos, 205 feridos e 152 vehiculos avariados.

A Direcção Geral dos Serviços de Viação regista que 85 destes accidentes ocorreram das 14 ás 18 horas; 64, das 18 ás 22; 55, das 10 ás 14; 30, das 6 ás 10; 26, das 22 ás 2; e 9, das 2 ás 6.

205 dos vehiculos causadores eram autos ligeiros, dos quais 11 particulares e 94 de aluguer, sendo 112 com passageiros ou carga e 93 vazios; 119 pesados, dos quais 112 eram de carga e 7 de passageiros; 83 com passageiros ou carga e 36 vazios; 25 «electricos», 15 bicicletas, 13 vehiculos hipomoveis e 8 motocicletas.

A antiguidade dos condutores é assim classificada; 45 de, 1927, 40 de 1934; 30 de 1930; 28, de 1928; 27, de 1955; 25, de 1929; 21, de 1926; 20, de 1931; 17, de 1933; 10, de 1932; 7, de 1924; 7, de 1925; 6, de 1913; 6, de 1915, 6, de 1921; 5, de 1914; 5, de 1920; 5, de 1923; 3, de 1911; 3, de 1916; 3, de 1919; e 3, de 1922; 1 de cada um dos anos de 1912, 1917 e 1918. Além destes, 9 indocumentados ou com carta militar ou estrangeira.

MONUMENTO AOS MORTOS DA GRANDE GUERRA, EM BEJA

A Cidade de Beja, tinha uma divida de gratidão em aberto para aqueles que, sacrificando a vida, combateram em defesa da Patria.

Essa divida vai ser registada, pois está a organizar-se uma Comissão a-fim-de angariar dinheiro para a construção d'um Monumento que perpétue o sacrificio d'aqueles que, filhos da terra, perderam a vida nos campos de batalha.

Oxalá que a Comissão leve a bom termo os seus esforços para que, mais uma vez, se possa dizer que «os mortos não esquecem»!

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Sama

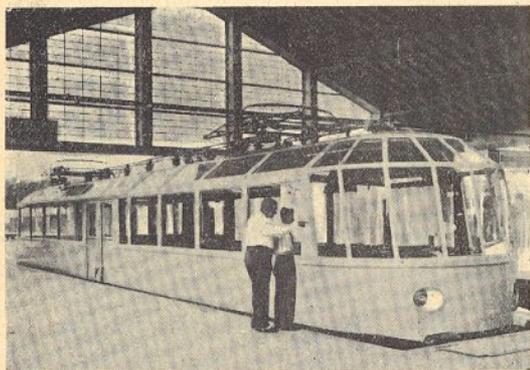
Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA Comemorando o centenário do estabelecimento dos caminhos de Ferro na Alemanha, há uma exposição de material ferro-viário na cidade de Nuremberg.

No recinto da exposição encontra-se o primeiro combóio alemão para o qual, foi especialmente construída uma cópia da locomotiva "Adler", que o rebo-



Combóio de vidro

cou. Contrastando com este combóio está também em exposição uma automotora eléctrica, recentemente construída e destinada a fins turísticos.

Além das vantagens da rapidez e inextinguível conforto, faculta aos seus passageiros uma melhor visão panorâmica, devido à grande superfície envidraçada de que é datada.

Na Alemanha, esta automotora é conhecida pelo «combóio de vidro».

— Segundo estatísticas oficiais, agora publicadas, as rendas totais das estradas de ferro alemãs atingiram, durante o mês de Maio ultimo a soma de 286.32 milhões de marcos, distribuídos da seguinte maneira: tráfego de passageiros e bagagens, 75,03 milhões de francos; tráfego de carga, 183,61 milhões de marcos; rendas extraordinárias, 25,68 milhões. As despesas se elevaram a 310,55 milhões de marcos, distribuídos da seguinte maneira: despesas de tráfego, 285,35 milhões; contribuição para o Reich, 5,85 milhões, serviço de juros e amortização de empréstimos, 2,92 milhões. A importância restante, de 16,49 milhões de marcos, foi empregada na satisfação de encargos fixos.

As estradas de ferro alemãs ocuparam, em Maio, um total de 661.020 homens, dos quais 9.750 eram empregados auxiliares; essa cifra apresentou, em relação ao mês de Abril, um aumento de 4.800. Foram percorridas pelos trens alemães durante o período considerado, nada menos de 61,2 milhões de kilome-

tros, contra 52,2 durante o mês anterior. Os trens de passageiros percorreram 41 milhões de quilómetros e os de carga, 20 milhões.

ESPAÑA Reuniram-se recentemente em assembléa magna, no Centro Mercantil, as forças vivas desta cidade, a fim de se tratar do prosseguimento das obras para a construção do caminho de ferro Corunha-Zamora. Assistiram os deputados pela Galiza, numerosos «alcaldes» galegos e asturianos, bem como representantes das «diputaciones» provinciais. Resolveu-se que os deputados pela Galiza convocassem para uma reunião, que se realizará no Congresso de Madrid, todos os interessados pela continuação das citadas obras, a fim de se procurar uma solução. Nomeou-se uma comissão encarregada de dirigir as negociações. Finalmente, foi aprovada uma mensagem ao govêrno, pedindo que sejam construídas várias unidades navais, a fim de se atenuar a crise do desemprego.

FRANÇA Inaugurou-se há pouco uma nova locomotiva aerodinâmica na linha Paris-Havre das Estradas de Ferro do Estado.

Trata-se de uma machina comum do tipo Pacific revestida de características aerodinâmicas e provida de um dispositivo especial para a fumaça que proporciona boa visibilidade sob qualquer tempo. A velocidade máxima é de 120 kilometros á hora e a economia anual de combustível é calculada em 16.000 fancos.

RUSSIA O plano de construções, cuja realização é imposta a cada comissariado, durante o exercício de 1935, não comporta nenhuma indicação sobre a construção de estradas de ferro. O mesmo acontece nos programas de construções das empresas da Siberia Oriental. Como, entretanto, a questão da defesa nacional ocupa um dos principais lugares nas preocupações dos dirigentes de Moscou, é licito supôr que a União Sovietica reserva somas importantes, cujos detalhes não foram publicados, para construções estratégicas na Siberia Ocidental, cujas fronteiras o govêrno de Moscou julga ameaçadas.

Sabe-se, de outra parte, que prosseguem os trabalhos de duplicação da via do transiberiano e de construção de uma nova estrada de ligação com a região do lago Baikal.

Outro aspecto interessante do plano de 1935, estabelecido pelos comissarios do povo, é a atenção dada á região da Asia Central, que é uma das mais atrasadas da União, sob todos os pontos de vista.

O total dos creditos atribuídos aos diferentes comissariados atinge a 96 bilhões de rublos.

Visado pela
Comissão de Censura

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

N.º 44 — Um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 12^m de comprimento e o peso de 44,9 (¹) quilos por m. l. assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica.

90,8776 T de carril de aço
 535,2 barretas de cantoneira
 666,4 parafusos de via com porcas e anilhas
 7497 «trefonds» correntes
 999,6 «trefonds» de junta
 1249,5 travessas normais
 166,6 travessas rectangulares
 160 h. de capataz de via
 4050 h. de assentador
 2550 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 45 — Um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 18^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l. assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica.

91,4164 T de carril de aço
 222,4 barretas de cantoneira
 444,8 parafusos de via com porca e anilhas
 9540,8 «trefonds» correntes
 667,2 «trefonds» de junta
 1501,2 travessas normais
 166,6 travessas rectangulares
 166 h. de capataz de via
 4080 h. de assentador
 2440 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 46 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 8^m de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l. (²)

20 h. de capataz de via
 656 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 47 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 12^m de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l. (²)

20 h. de capataz de via
 659 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 48 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 12^m de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l. (²)

21 h. de capataz de via
 717 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 49 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 18^m de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l. (²)

22 h. de capataz de via
 732 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 50 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 12^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l. (²)

25 h. de capataz de via
 772 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 51 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 18^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l. (²)

25,5 h. de capataz de via
 781 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 52 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 12^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l. (²)

25,5 h. de capataz de via
 840 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 53 — Levantar um quilómetro de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris com 18^m de comprimento e o peso de 44,9 por m. l. (²)

25,5 h. de capataz de via
 840 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(¹) — Pêso médio por^m l. dos Carris adoptados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

(²) Inclui as operações seguintes:

Tirar as barretas, despregar e retirar os carris para o passeio da linha e retirar as travessas.

N.º 54 — Ripagem de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris, no espaço transversal até 0,ª25 e na extensão de um quilómetro. (¹)

21 h. de capataz de via
425 h. de assentador
1065 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 55 — Ripagem de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0,26 a 0,50, na extensão de um quilómetro (¹)

37,5 h. de capataz de via
600 h. de assentador
1500 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 56 — Ripagem de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0,51 a 0,75, na extensão de um quilómetro. (¹)

45 h. de capataz de via
675 h. de assentador
1688 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 57 — Ripagem de via férrea de 1,ª665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0,ª76 a 1,ª00, na extensão de um quilómetro. (¹)

48 h. de capataz de via
759 h. de assentador
1899 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

(¹) — Consta o trabalho das operações seguintes: Remoção de balastro, ripagem, nivelamento, atacar as travessas e regularizar a banqueta.

(Continúa).

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Aviso ao Público

(1.º Aditamento ao Aviso ao Público E. N. 1.485)

APEADEIRO DE ABRUNHOSA

Desde o dia 25 de Agosto de 1955 abriu à exploração o novo Apeadeiro de **ABRUNHOSA**, situado ao quilómetro 139,89, deixando de fazer serviço a paragem do mesmo nome situada ao quilómetro 140,26.

O novo apeadeiro fará serviço interno e combinado de passageiros, bagagens, pequenos volumes ao abrigo da Tarifa n.º8/108 e mercadorias em grande e pequena velocidade, com as seguintes restrições:

- a) — Não recebe nem expede volumes de peso individual superior a 100 quilogramas, veículos e animais taxados a peso segundo o respectivo artigo da Tarifa Geral.
- b) — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e condução dos volumes para o local onde devem ser carregados.
- c) — As bagagens e cães, recovagens e mercadorias, deverão ser retiradas logo depois da sua chegada, não se responsabilizando a Companhia pela sua guarda nem pelas avarias que possam sofrer.

No Aviso ao Público E. n.º 1.485, passará ao § 1.º sob a nota 2, o apeadeiro de Abrunhosa, suprimindo-se do § 2.º.

O presente, anula e substitui, o Aviso ao Público E. n.º 1.405, de 25 de Abril de 1925.

Lisboa, 14 de Agosto de 1955.

O Engenheiro Director da Exploração,
Fernando d'Arruda.

aviacão

O Cruzeiro Aereo ás Colónias

Na direcção da Aeronáutica Militar prossegue o estudo do respectivo itinerário, a fim de ser submetido à apreciação do sr. ministro da Guerra

Na Direcção da Aeronáutica Militar prossegue o estudo da organização do Cruzeiro Aereo ás Colónias Portuguezas de Africa, que vai ser realizado, como já annunciámos, por uma esquadilha constituída por nove

aviões. Os srs. coronel Cifka Duarte e tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, respectivamente, director e instrutor do cruzeiro, estão a estudar, de colaboração com o sr. major Pinho da Cunha e alguns officiaes da arma, o itinerário da viagem, o qual ficará definitivamente elaborado dentro de poucos dias. Só depois se effectuará a reunião dos officiaes indigitados para constituirem as equipas, das quais participarão componentes das esquadilhas da Amadora, Alverca, Sintra e Tancos.

A data da partida para a viagem ainda não está fixada e só o será depois de serem apresentados ao sr. ministro da Guerra o itinerário e a constituição das equipas.

Os srs. coronel Cifka Duarte e tenente-coronel Ribeiro da Fonseca têm effectuado diariamente alguns vôos para experimentarem os materiais fotográficos e de filmagem que serão utilizados no Cruzeiro.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749 — LISBOA — Norte

Enderço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: Bemfica 336

C R Ó N I C A I N T E R N A C I O N A L

(Continuação da pág. 402)

comentado, chegando Voltaire o filósofo, o poeta francês, a simpatizar com êle de uma maneira geral mas não chegando nunca a pretender pô-lo em execução pelo que Roussean tomou-o a sério, fazendo-lhe uma heróica defesa até que em 1795, o filósofo alemão Manuel Vante — o autor da *Crítica da razão pura* — o desenvolveu, introduzindo-lhe cláusulas mais severas para os prevaricadores.

Robespierre, o homem que tanto cansou e que veio a pagar os seus desmandos no cadafalso em 1794 e Picton e outros homens da França juravam que esta nação não queria mais guerras nem mais conquistas e manifestavam o desejo de todas as nações serem livres e que a Paz universal seria uma realidade, dentro de pouco tempo. Passados dois anos a Asembléa obri-gava Luís XVI a declarar guerra à Austria.

No princípio do século passado os soberanos coligados da Europa formaram um Tratado de Aliança para a manutenção da Paz e sustento de um exército de 150.000 homens.

Em 1865 Passy pedia a organização de uma força que se intitularia de «Liga Internacional e Permanente da Paz», motivo porque foi organizado um Congresso figurando nas listas de adesão, nomes como os de Victor Hugo, o mais illustre poeta francês do século XVI, Carnot, Stuarde Mil, Simon, Paletin e outras individualidades de destaque. É curioso o facto que, quando êste congresso estava reunido na Basiléa, em 1870, rebentou a guerra franco-prussiana.

Várias tentativas mais se fizeram no sentido de converter tôdas as nações a uma Paz perpétua, mas, de balde tem sido todos os esforços empregados.

Após a Grande Guerra, uma das maiores que no mundo se tem registado, Wilson conseguiu como já dissemos a Sociedade das Nações, organização cujo fim era sustentar iternamente a Paz do mundo para bem do nosso semelhante.

De nada nos serviu porque da actual Sociedade das Nações nada mais se espera do que a guerra e sempre a guerra.

~~Feira~~

FEIRA EM MIUZELA

Para a feira que se realiza em Miuzela na 4.ª quinta-feira de cada mês, venderão as estações de Guarda a Cerdeira bilhetes de ida e volta para MIUZELA, ao dôbro dos preços indicados para o mesmo destino na Tarifa Especial Interna n.º 10 (tranvias).

Estes bilhetes serão válidos não só para os combóios tranvias que circulem no referido dia, como ainda para os combóios ómnibus n.ºs 11 e 16 que para tal efeito, terão para-gem no local indicado.

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREIROS, 101-1.º

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

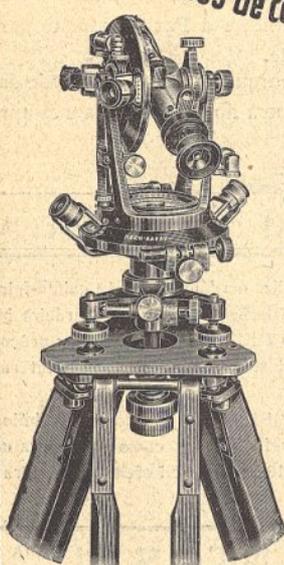
TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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



Kern
AARAV
SUISSE

Boites de compas de précision

INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS
ALIDADES
TEODOLITOS
BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tódas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

Fábrica de Tintas e Vernizes



Tintas e vernizes de tódas as qualidades
e para tódas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, L.da

Rua de Bento Júnior — PORTO

TELEFONE 4594

L U S A B I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.DA

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Southamton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tódas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00



Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

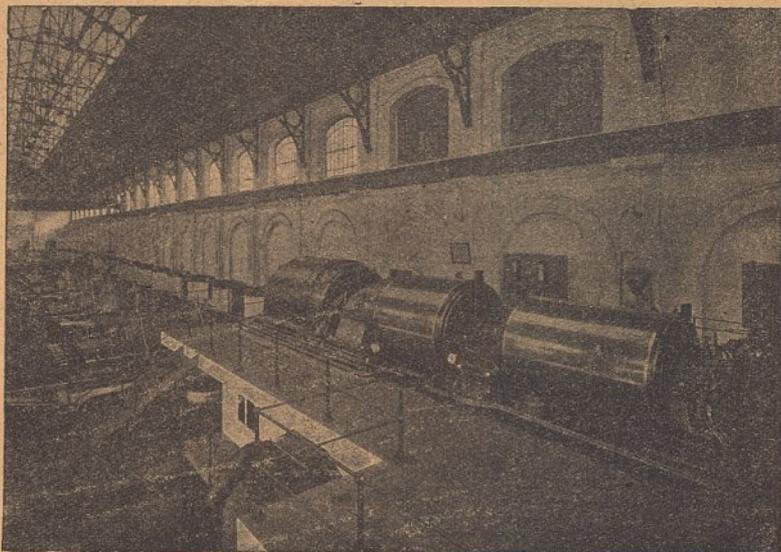
A firma que instalou o maior número de kilowattios nas Centrais Eléctricas Portuguesas—
 A firma que montou o maior número de turbinas a vapor —: em Portugal. —:

Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
 DELEGADO

Escritório tecnico: R. Passos Manoel, 194-2.º



O turbo grupo a vapor de 5,000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Porto

p o r t o

Policlinica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

- Dr. Armando Narciso* — Medicina, coração e pulmões
 ÀS 5 HORAS
- Dr. Bernardo Vilar* — Cirurgia geral, operações
 ÀS 5 HORAS
- Dr. Miguel de Magalhães* — Rins e vias urinarias
 ÀS 10 HORAS
- Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sífilis
 ÀS 6 HORAS
- Dr. R. Loff* — Doenças nervosas, electroterapia
 ÀS 3 HORAS
- Dr. Mario de Mattos* — Doenças dos olhos
 ÀS 2 HORAS
- Dr. Mendes Bello* — Estomago, figado e intestinos
 ÀS 4 HORAS
- Dr. Filipe Manso* — Doenças das creanças
 ÀS 12 HORAS
- Dr. Casimiro Affonso* — Doenças das senhoras e operações
 ÀS 2 HORAS
- Dr. Francisco Calheiros* — Garganta, nariz e ouvidos
 ÀS 3 1/2 HORAS
- Dr. Armando Lima* — Bôca e dentes, prótese
 ÀS 12 HORAS
- Dr. Aleu Saldanha* — Raio X
 ÀS 4 HORAS

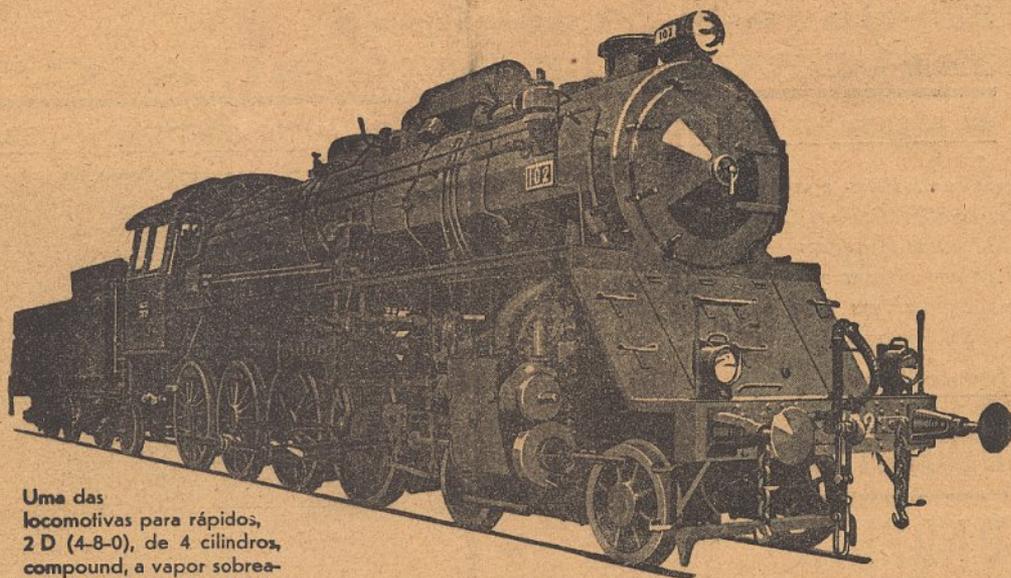
ANÁLISES CLÍNICAS

**Companhia do Caminho
 de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
 CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3
 C O M I T É D E L O N D R E S :
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:
 Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
 1.347. Distância do Lobito à região mi-
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800



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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portugêsas da Metro-
pole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA