

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 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

S U M A R I O:

O Algarve, por CARLOS D'ORNELLAS. — Projectada definição de comboios «Tramways». — A Mandchuria, os bandidos Chinezes e Japonezes. — Ecos & Comentarios, por SABEL. — Elogio da viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — O novo «ferry-boat» EVORA da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Parte Official. — Tarifas ferroviarias. — Cambios. — A Exposição Internacional da Luz e do Som. — Os nossos mortos. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Ha quarenta anos. — Linhas estrangeiras

1932

ANO XLV

16 DE FEVEREIRO

NUMERO 1060

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 JOAO 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 GASPAS

AUGUSTO FERREIRA GOMES

JEREMIAS SILVA (Medico)

O ALGARVE

E sem duvida o Algarve um dos pedaços de territorio portuguez que na epoca presente oferece aos seus visitantes um aspecto surpreendente pelo delicioso perfume das suas floridas amendoeiras que transformam a terra algarvia n'um belo jardim, cheio de encantos e maravilhas, e pela verdura exessa que nos seus extensos bosques nos dão alma e amor.

O Algarve não tem preciosos monumentos nem obras d'arte importantes e artisticas, porque os poucos que tinha, foram destruidos pelos terremotos de 1719, 1722 e 1755 que lh'es arruinaram parte das suas vilas e aldeias, mas tem a sua paisagem cheia de atractivos e de beleza, destacando-se os surpreendentes pomares de romanzeiras e lorangeiras; os extensos bosques de figueiras, alfarrobeiras, amendoeiras e oliveiras; as serras onde abundam os sobreiros, azinheiros, medronheiros, castanheiros e carvalhos e os pinheiros que à beira mar se agrupam e nos oferecem um magestoso encanto. Nas suas pequenas casitas salientam-se as chaminés esguias e rendilhadas que se desafiam em aperfeiçoamento e trabalho.

O Algarve que infelizmente nós portuguezes mal conhecemos é na boa estação de inverno um atapeado de verdura e cheio de luz do seu lindo ceu azul, abençoando a terra produtora em que os arados fabricam o pão nosso de cada dia.

Apesar do sr. Jaime de Cortezão dizer que os algarvios são um pouco candidos de sentimentos mas no fundo interesseiros, mesquinhos, pouco hospitaleiros, estreitos de espirito, não vendo nada para fóra da sua nesga de terra ou do seu barco de pesca, cultivando diligentemente o solo mas sem capacidade de iniciativa, satisfeitos com o fruto que lhes cai nas mãos e o peixe que lhes vem ter á borda d'agua, não encontro tamanhos defeitos nos algarvios devendo dizer, em abono da verdade que a mulher algarvia é bastante comparada á mulher açoreana no que diz respeito ao arranjo de sua casa, poupada, aceiada, ordeira e amiga da familia e o algarvio é em geral alegre e amigo de conversar.

Entre muitos dos atractivos do algarve temos Alte, uma das aldeias mais importantes do concelho de Loulé, bastante escabrosa e dizem até ter sido muito torturada pelos romanos e arabes que ali pesquisaram em procura de minerio que não encontraram.

A 2 quilometros de Alte está situada a igreja de Santa Margarida que a 500 metros da povoação tem a «Fonte Grande» onde a agua córre com extraordinaria abundancia e da qual publicamos hoje a gravura de pagina.

CARLOS D'ORNELLAS.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha (») pesetas.	35.00
França (») francos.	100
Africa (»)	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

PROJECTADA DEFINIÇÃO DE COMBOIOS "TRAMWAYS"

UMA REPRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS

VEIU a lume na imprensa o texto de um decreto, que ia ser promulgado, definindo, para efeitos do decreto que concedeu o adicional de 10 %.

As empresas resolveram fazer uma representação conjunta, em que definissem claramente a sua situação jurídica em materia de tarifas e classificação de comboios.

Publicamos a seguir esse importante documento doutrinário.

Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comercio e Comunicações

Os abaixo assinados, delegados das Empresas concessionárias ou exploradoras de caminhos de ferro do Continente, vem manifestar respeitosamente a V. Ex.^a, em nome das mesmas, a extranheza e a magoa que lhes causou o texto do decreto que veio a lume nos jornais de 3 do corrente com a advertencia de que ia ser por V. Ex.^a publicado no *Diario do Governo*.

Entenderam as empresas que essa inserção prévia tinha por fim facultar aos interessados as representações que houvessem por conveniente a fim de se evitarem protestos e reclamações subsequentes e de acomodar o texto definitivo do diploma projectado ás circumstancias do caso devidamente ponderadas.

No preambulo respectivo afirma-se:

1.^o — que no Decreto 20.702 de 30 de Dezembro ultimo se omitiu a definição de comboios **tramways** ou tranvias, exceptuando da applicação do adicional de 10 % sobre os preços de transporte concedido por aquêle diploma, no qual se enumeravam as respectivas excepções;

2.^o — que dessa omissão tem resultado, na applicação do decreto, discordancia do espirito que o determinou.

Por isso será decretada, para valer como lei, uma definição de comboios **tramways** para efeito do Decreto n.º 20.702.

Antes de analysarem essa definição e de mostrarem a sua inadmissibilidade técnica e jurídica, julgam os abaixo assinados dever desfazer um equívoco do referido preambulo, que o infirma irrecusavelmente e que o exame perfuntorio do Decreto n.º 20.702 evidencia.

Observa êste que as diversas empresas, reclamaram concessão igual á que á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fôra feita por Decreto n.º 19.718 de 1 de Maio, de um adicional de 10 % sobre todas as cobranças de trafego com determinadas excepções. Por isso concede no art. 1.^o êsse adicional generalisado a todas as empresas, mas com character facultativo para as mesmas, em vez de ser preceptiva a cobrança, como no Decreto n.º 19.718.

O § único do mesmo artigo enumera as excepções, a primeira das quais se refere, como o § 1.^o do art. 2.^o do Decreto anterior, a **bilhetes de tramways**.

Em nenhuma dos dois diplomas há a minima referencia a comboios **tramways**, nem tinha que haver, pois se tratava de preços de tarifas e os dos chamados **bilhetes de tranvias** constam em cada empresa de tarifas especiais com essa denominação. Estipulam-se nelas preços reduzidos, entre deter-

minales pontos e fazem-se restrições ás condições genericas da tarifa geral, como em todas as tarifas especiais, aliás. Taes são, para este, a limitação de classes e composição de comboios, de expedição de bagagens, a par da admissibilidade de passageiros em paragens fora das estações e apeadeiros, da venda de bilhetes em transitio, etc. Reservam-se, além disso, as Companhias o direito de indicar os comboios em que são a limitados êsses bilhetes.

Acham-se, pois implicitamente definidos os comboios **tramways**. São os que as empresas estabelecem e designam, nos seus horarios aprovados, para applicação da tarifa especial respectiva.

E' da sua iniciativa o estabelecimento desta, como a designação de aquelles, sem lhe poderem ser impostos uma ou outros. Succede até applicar-se a tarifa especial só a parte do percurso de certos comboios. Impôr portanto determinada tarifa e outra coisa não é a excepção do adicional — a comboios que o Govêno define por lei serem **tramways** para êsse efeito, é atropelo dos direitos das empresas pela invasão dos que os seus contractos lhes conferem, não podendo uma lei geral alterar contractos aprovados por lei ou dela derivados e que tem pois o character de lei especial.

Tão grave é esta que-tão de principio, que não pode deixar de ser versada ponderadamente.

I

O decreto de 31 de Dezembro de 1864, diploma basilar do nôsso regime ferroviario, considera, no art. 19.^o, as empresas **comissarias de transporte ou recoveiras**, sujeitas, como taes, aos preceitos, que enumera, do Codigo Commercial, cujo art. 395.^o (na remodelação de 1888) estatue que os transportes por caminho de ferro serão regulados pelas regras geraes do mesmo Codigo e pelas disposições especiais das respectivas concessões ou contractos.

Se examinarmos os que se acham em vigôr poderemos dividi-los em dois grupos.

No primeiro, que abrange as linhas concedidas com ou sem subvenção quilometrica, mas sem garantia de juro, figuram, principalmente, a de 1859 das linhas de Norte-Leste, de 1878 da da Beira Alta, de 1882, das de Lisboa-Cintra-Torres. Em todas são sensivelmente identicos os preceitos relativos ás tarifas.

Assim, o de 1859 estabeleceu no art.º 44.^o, como preços maximos nas linhas do Norte-Leste, os que estavam já então em vigôr. Era prevista a sua revisão quinquenal. Após uma redução só poderiam ser elevados de novo ao cabo de seis mêses.

Nos casos de desacordo cada uma das partes poderá estabelecer, como maximos, os preços das tarifas francesas que constarem dos cadernos de encargos, isto é, as chamadas **tarifas legaes**, diversas das geraes e especiaes e que estipulam os preços maximos. No caso de querer o Govêno impor á empresa reduções de tarifas com que ela não concorde, pode-o fazer mediante lei especial, garantindo-lhe, porem, o produto bruto total do ultimo ano e mais o aumento progressivo medio do ultimo quinquenio.

O art. 45.^o confere ao Govêno a facultade de generalisar

obrigatoriamente, em igualdade de condições, reduções das tarifas concedidas a um ou mais expedidores.

O art. 46.º, relativo às despesas acessórias, não incluídas nas tarifas de transporte, estatue que serão fixadas pela empresa com aprovação do Governo.

O art. 47.º deixa à empresa a fixação dos comboios e a sua marcha, com sujeição às regras de policia para segurança, que o Governo tem o direito de estabelecer, «ouvida a empresa».

Tal é a lei especial que completa a lei geral.

São absolutamente identicos os preceitos dos art.ºs 38.º, 39.º e 40.º do contrato de 1878 da Beira Alta, e os dos art.ºs 36.º e 37.º do de 1882 de Lisboa-Cintra-Torres. O art. 38.º d'este ultimo proíbe os contractos particulares, inovação que se introduziu nos contractos posteriores.

Entretanto fôra promulgado o Regulamento de policia e exploração de 1868, complemento do Decreto de 1864.

O art.º 42.º atribue às empresas a iniciativa das tabelas de comboios, que submete á aprovação prévia.

O art.º 44.º manda regular anualmente as taxas das despesas acessórias e o art.º 45.º determina que as tabelas de preços de transporte e despesas acessórias, estejam constantemente afixadas nas estações.

O art.º 46.º manda submeter á aprovação do Governo qualquer alteração dos preços das tarifas antes da sua publicação.

Nenhum outro preceito sobre tarifas se contem no referido diploma.

Dêle resulta, em conjunção com o Código Commercial e os contractos de concessão, o seguinte regime legal das tarifas.

Há os preços máximos dos contractos, ou tarifas legaes, que entre nós coincidem com as geraes, não se fazendo a distinção vigente em França.

O Governo só pode impôr a sua diminuição por lei, garantindo, porem, ás empresas determinada receita.

As empresas teem o direito de reduzir os preços em determinadas condições com a prévia homologação do Governo. Fazem-no, em tarifas especiaes, que submetem á homologação sem que lhes possam ser impostas.

Do mesmo modo são da sua iniciativa a especie e numero de comboios e as suas tabelas de marcha, submetidas á aprovação do Governo, especialmente sob o ponto de vista da segurança.

As tarifas especiaes concedem reduções de preços como nas de condições determinadas, diversas, em parte, das da tarifa geral.

O segundo grupo de contractos é caracterizado pela garantia de juro. Figura nêle o de 1883 da linha de Torres-Figueira-Alfarelos, de 1884 da linha de Foz-Tua a Mirandela, de 1885 do ramal de Vizeu, de 1885 da da Beira Baixa, de 1902 da de Mirandela a Bragança, e 1907 das do Vale do Vouga.

Em todos se prescreve que o Governo decretará as tarifas, enquanto durar a garantia de juro, e se proíbem os contractos particulares. Quando se entre no periodo de reembolso, as empresas passam a ter a iniciativa das tarifas com a equiparação a determinadas linhas no caso de desacordo.

Acham-se quasi todas as linhas no periodo de reembolso, tendo pois cessado o direito de imposição de tarifas pelo Governo. Ficam obrigatorias apenas as tarifas legaes ou geraes.

Nunca porém usou o Governo do seu direito, deixando á iniciativa e ao prudente arbitrio das empresas a elaboração das tarifas especiaes, que submetiam á sua homologação.

A nossa legislação ferroviaria teve por fonte e modelo a legislação franceza, sendo analogos os regimes das concessões nos dois países.

O trecho seguinte do autorisado especialista de direito administrativo aplicado ás obras publicas, *Aucoc*, define iniludivelmente a situação jurídica:

«Aos concessionários pertence a iniciativa, ao Governo o direito de veto. A iniciativa nas mãos das com-

panhias permite-lhes que procurem as combinações mais produtivas e ao mesmo tempo mais satisfatorias para a massa dos interesses em jogo. O veto nas mãos do Governo, permite-lhe impedir combinações abusivas, que lesariam o interesse público e feririam a equidade».

Do mesmo modo, o illustre ferroviário e eminente economista *Colson*, autoridade máxima contemporânea na especialidade, formula as normas jurídicas vigentes em França, identicas ás que entre nós resultam das leis e dos contractos.

«O principio fundamental da matéria, é que a iniciativa das modificações de tarifas, nos limites dos máximos fixados no caderno de encargos, pertence ás companhias, mas que essas modificações não podem ser postas em vigor sem a aprovação do Ministro, que tem poder descricionário para conceder ou recusar a homologação». (Transports et tarifs).

Desenvolvendo esta doutrina, o mesmo tratadista observa:

«As companhias propõem as tarifas, subordinando muitas vezes as reduções, que elas conteem relativamente ao máximo legal, a certas condições, que julgam vantajosas para si. O Ministro só tem o direito de aprovar ou reprovar as suas propostas em bloco, tais quais as apresentam. Não pode, por exemplo, homologar uma redução de preço sem a homologação do prazo de transporte, que ela tem por condição». etc.

«Na prática, a necessidade das companhias obterem o assentimento do Ministro para pôrem em vigor as tarifas que julgam susceptíveis de lhes angariar tráfego vantajoso, dá á Administração os meios de obter as modificações, que pela sua parte julga úteis. O Ministro em tal caso, notifica a companhia que a sua proposta só será homologada, se modificar tal parte, cortar tai outra, ou acrescentar certas disposições. A companhia examina se tem mais vantagens em aceitar as condições da Administração ou em renunciar á proposta. Entabulam-se negociações e raras vezes se deixam de acabar por um acôrdo».

E' longa, mas luminosa a citação, applicável ás normas jurídicas e administrativas vigentes entre nós e que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro tem posto em relevo nos seus pareceres.

Quando as perturbações economicas originadas pela guerra surgiram após 1914 e se acentuaram, as empresas viram menospresado o seu direito de recoveiros, de nivelar os seus preços de transporte com a situação dos mercados. Só tardiamente lhes foram concedidas sucessivas sobretaxas, inferiores ao que deviam ser, umas vezes por decretos, outras por simples portarias e até por lei, que as esbulhava do direito de dispôr livremente dessas receitas suplementares, atropelo que só foi espurgado da legislação em 1926, em que se atenderam os protestos das empresas.

Excluíram-se das sobretaxas, que deviam ser uniformes, pois provinham de fenomenos economicos geraes, certas mercadorias e estabeleceram-se mais tarde multiplicadores diversos, em sua substituição, sem se atender a que a diferença do valor das mercadorias já é atendida na taxa da tarifa.

Á parte essas anomalias, filhas das circunstancias excepcionais, tem-se respeitado o direito de iniciativa das empresas em materia de tarifas especiaes. Quando seja menospresado por imposição de certas reduções, bem poderão elas defender os seus interesses, procurando compensações no dominio de concessões feitas com tarifas especiaes, de muito maior alcance para o publico.

As empresas são pois unanimes em afirmar perante V. Ex.ª

os direitos indiscutivelmente derivados dos seus contractos e que procurarão manter integros e defender por todos os meios que a lei lhes facultar, mormente pela iniciativa no estabelecimento ou denuncia de tarifas especiaes.

Esclarecida assim esta grave e ponderosa questão prévia de principios, importa descer ao caso concreto de definição de comboios **tramways**, que se projecta formular em decreto com força de lei.

11

O art. 1.º desse projectado diploma considera, para efectos do art.º 1.º do Decreto n.º 20.702 «**comboios tranvias ou tramways, alem dos actualmentc assim designados, aqueles cujo percurso não exceder quarenta quilometros e que normalmente transportem passageiros que se destinem ás suas occupaões profissionaes ou delas regressem**».

Esta definição, que nenhum ferroviario perfilhará, applica-se a **todos os comboios** com percurso até o limite fixado. Para os mesmos comboios deixa de ser applicavel aos domingos e dias feriados, ou a certas horas da noite. Se se crearem novos comboios tramways com maior percurso, é-lhes applicavel o adicional; aos já existentes não o é.

Vejamos quaes são os verdadeiros caracteristicos desta especie.

Os comboios chamados **leves**, introduzidos em França na rêde do Estado e autorizados por decreto de 1889 com o proposito de economia na exploração, mormente em serviços suburbanos. Eram caracterizados pela limitação do numero de eixos a 16; pela dispensa do fogueiro eventualmente substituidos pelo condutor e supressão do furgão entre a maquina e as carruagens.

Já em 1885 a Companhia do Norte creara os comboios tramways, com paragem fóra das estações, venda de bilhetes em transito a passageiros sem bagagem, restrição do numero de classes ou de veículos. Assim se facilitava o aproveitamento das linhas à população disseminada pelos campos e aldeias e se melhoravam os serviços suburbanos. Para chamar o trafego applicaram-se tarifas especiaes com preços reduzidos.

Entre nós iniciou esse genero de comboios a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e todas as outras os introduziram sucessivamente nos horarios, **com excepção de uma única: a Sociedade Estoril**, cujos comboios não tem paragens fóra das estações ou apeadeiros com edificios e venda de bilhetes.

Todas as companhias, excepto aquela Sociedade, crearam tarifas de bilhetes de tramways, vendidos para os comboios para isso designados. Todos indicam nos seus horarios quais são os seus comboios dessa designação. A definição tacitamente consagrada é que «**comboios tramways são aqueles em que se permite a utilização de bilhetes da tarifa desse nome**», a qual pertence mais propriamente aos bilhetes especiaes, que aos comboios.

Além desses bilhetes, todos, mais ou menos, tem procurado dár facilidade ao trafego, especialmente ao suburbano, multiplicando os comboios, creando bilhetes de assinatura, dando facilidades especiaes a operarios, aprendizes, estudantes, pessoas de familia dos assinantes, militares graduados, excursionistas, grupos de artistas, etc.

As reduções assim concedidas excedem por vezês 80% da tarifa geral.

A Sociedade Estoril, para desenvolver o trafego, procedeu à dispendiosa electrificação da linha, de que lhe provem consideravel encargo de juro e amortisação do respectivo capital. Todas tem procurado melhorar os serviços e encurtar a duração do trajecto. Todas estão sofrendo a concorrência da camionagem, que se mantem em situação privilegiada.

O decreto n.º 19.718, que concedeu á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o adicional de 10%, era preceptivo, pois dizia «**cobrar**». Foi a propria Companhia que propoz a exclusão dos bilhetes de tramways.

Vem o decreto n.º 20.702, que apenas autorisou o adicional, tornando-o facultativo. Manteve a exclusão de aqueles bilhetes, o que era para a referida Companhia a continuação do que propuzera. As outras aceitaram essa exclusão, embora a não achassem em rigôr justificada, em certos casos. A excepção não abrangia comboio algum da Sociedade Estoril e deixava sujeitos ao adicional muitos comboios curtos das outras empresas.

Ficou assim ultimada e assente a modificação das tarifas com o requinte de ser regulada por decreto com força de lei, de character contractual desde que fosse aceite e applicado, pelas empresas.

Vir agora exceptuar comboios que não estavam incluídos na categoria de tramways, mediante uma definição inaceitavel por inadequada, equivale a promulgar uma lei com efeito retroactivo, violando o direito que tem as Companhias de determinar a extensão da applicação das suas tarifas, o que se afigura duplamente injusto.

Se elas tem tarifas de bilhetes de tramways e se se passa a denominar assim os novos comboios, que o não eram, o publico que os utiliza reclamará a applicação dessa tarifa mais reduzida e além disso ficará isento do adicional: duplo prejuizo para as empresas. Se se não applica a tarifa, pois o projectado decreto que respeita apenas ao adicional, o comboio será tramway para um efeito, não o sendo para outro.

Tão incongruente se afigurou a definição a quem a redigiu que desde logo deixou previsto o modo de lhe modificar o alcance. O art.º 2.º do projecto estatue que «as empresas poderão demonstrar perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, quais os comboios, compreendidos no limite dos quarenta quilometros que entendem não deverem ser considerados tramways».

Não se vê a possibilidade de demonstrar que um comboio curto não transporta normalmente passageiros que se destinem ás suas occupaões profissionaes ou delas regressem. A não ser comboios dominicaes ou fora das horas normaes do trabalho, não ha nenhum que não tenha aquela função normal, a não se inquirir dos passageiros o motivo da sua viagem, que bem pode ser determinada pelas occupaões profissionaes, mesmo fora das horas que lhes são geralmente consagradas.

Como se se houvesse presentido a inanidade dessa salvaguarda, vem ainda o art.º 3.º conceder ao Ministro a faculdade de excluir da classificação de tramway determinados comboios mediante requerimento das empresas e parecer da Direcção Geral. Em que se podem fundar aquelas e esta? Na maior extensão do comboio? Não, porque ha comboios tramways cujo percurso excede muito o limite previsto. Na função que desempenham? Tambem não, porque na variedade dos seus horarios correspondem as multiplas exigencias das occupaões do publico. Viajam uns de manhã outros de tarde; regressam no mesmo dia ou noutra.

Na natureza dos bilhetes que para elles se vendem, pois são os bilhetes de tramway os que o decreto n.º 20.702 isentou do adicional?

Tambem não, porque o projectado decreto modifica essa disposição, transferindo para o comboio a isenção relativa ao bilhete e impondo-a portanto para qualquer bilhete nêles utilizado.

Assim, por exemplo, a Sociedade Estoril, que não tem bilhetes de tramways e cujos comboios caem quasi todos sob a alçada da definição proposta, com que fundamento pode requerer a revogação do decreto, que não seja o protesto contra a violação dos seus direitos?

E como pode ser atendida se as suas linhas são as únicas em que o adicional motivou reclamações? Ou estas são atendidas, ao que parece visar o projecto de decreto, ou este é revogado pelo deferimento da representação da Sociedade, por considerações que se applicam a todas as linhas.

Já a Companhia do Norte formulou anteriormente a sua reclamação bem fundamentada perante a noticia do que se pretendia fazer, tendo vindo em resposta a publicação do pro-

jecto de decreto e a noticia da proxima promulgação. Que sorte podem ter pois outras reclamações.

Não será de extranhar que as empresas defendam os seus legítimos interesses, usando dos direitos que lhes assistem ácerca de tarifas especiaes, modificando as tarifas de tramways, retirando concessões que redundam hoje em consideravel beneficio do publico.

São manifestas as dificuldades com que elas lutam. Veem dia a dia cerceadas as suas disponibilidades e como se hão de resignar a ver-lhes retirada parte da concessão que há um mês lhes foi feita e que pozeram em pratica sem opposição do publico, a não ser exactamente onde mais carecia de fundamento legal?

Com sentimento declararam pois os abaixo assinados a V. Ex.^a, em nome das mesmas empresas, que é inaceitavel a definição projectada, aliás inutil para a applicação do Decreto n.º 20.702 e pedem a V. Ex.^a que se não efectue a promulgação do novo decreto.

Ousam ainda lembrar a V. Ex.^a que a lei organica da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e do Conselho Superior dos mesmos, declara taxativamente no seu art.º 7.º que a este compete dar parecer fundamentado sobre exploração commercial de caminhos de ferro; sobre todas as propostas de tarifas geráes e especiaes; sobre o exame de litigio entre o Govêrno e as empresas, emergentes da execução dos contractos de concessão.

Pelos seus delegados sabem as empresas que não foram submetidas a exame de Conselho nem as concessões de adicionais feitas por Decreto n.º 19.718 e 20.702, nem a projectada definição de tramways, que vai originar penosos litigios, como fica atraz previsto.

Seja-nos licito lembrar a V. Ex.^a, a conveniencia e até legalidade de submeter préviamente ao exame de aquella Corporação consultiva assunto de tanta monta e da sua competencia, conforme a define a respectiva lei organica.

Temos a honra de desejar a V. Ex.^a

Saúde e Fraternidade

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

(a) *Joaquim Abranches*

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

(a) *Ruy Ennes Ulrich*

Pela Sociedade «Estoril»

(a) *Virgilio de Figueiredo*

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

(a) *Pedro Joyce Diniz*

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

(a) *Francisco de Mello Breyner*

Pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga)

(a) *Fernando de Souza*

A MANDCHURIA, OS BANDIDOS CHINEZES E OS JAPONEZES

DOS PERIÓDICOS:

Os adidos militares estrangeiros que como observadores examinaram tanto a frente chinesa como a japonesa das operações da Mandchuria ficaram estupefactos perante as proporções fantasticas que aqui assumiu o bandoleirismo. No entender destes adidos militares, um exército japonês de 100.000 homens teria que fazer durante mais de um ano para poder acabar com o poderio dos bandidos na Mandchuria. E como não é provavel que o Japão mande a Mandchuria forças que nem de longe se aproximem desta cifra, ha que contar com o manter-se este estado de coisas por tempo indefinido.

A hegemonia dos bandidos tomou durante o ano passado a sua forma mais grave. As imensas hostes dos generais chineses, que poderiam facilmente abater os bandidos, nada fizeram, pode dizer-se contra eles. Já alguns meses antes de começar o avanço japonês em setembro passado os chefes dos bandidos tinham podido estabelecer-se comodamente nas imediações de cidades como Mukden e Kurbine, como corpos de exército bem organizados, sem que ninguem os importunasse.

Durante todo o ano passado esteve acampado a menos de 8 quilometros da rica cidade de Kurbine um perigoso exército de bandidos, que cometeu toda a especie de tropelias. Mais de 100 cidadãos abastados, chineses e russos, foram sequestrados pelos bandidos, que exigiram depois enorme resgate pela sua libertação. A situação exacta do quartel general dos bandidos era bem conhecida do comandante chinês da praça de Kurbine, pois pode dizer-se que os bandidos se avistavam a olho nú, tão perto se encontravam. O comandante chinês nem de longe, sequer, tentou qualquer coisa contra eles.

O bandoleirismo na Mandchuria tem um passado de muitos anos. Alguns dos exércitos que ainda hoje existem foram criados há 50 anos antes. Estão bem disciplinados e têm, em geral, um espirito mais guerreiro e batalhador que as tropas chinesas. Tem até sucedido que, ao lutarem com os japoneses, estes se têm visto na necessidade de recorrer a meios mais energicos do que os usados contra as tropas regulares.

Desde o mês de Outubro do ano passado lutam os japoneses contra os bandidos. Aeroplanos lança-bombas destruíram já mais dum grupo desses bandidos. Calcula-se que as bombas dos aeroplanos e as metralhadoras tenham causado milhares de baixas entre os bandidos,

ao passo que os japoneses apenas tiveram a lamentar a perda de alguns centenares de homens.

Apesar desta energica accção dos japoneses contra os bandidos, o bandoleirismo piorou ainda nos ultimos meses. Milhares de soldados regulares chineses passaram para as hostes dos bandidos. Separados por completo dos exércitos da Mandchuria, não tiveram outro remedio senão lançar mão das armas para viver. Saquearam e arrasaram mais de cem cidades, mais ou menos importantes, e o numero de cidadãos pacificos que foram assassinados chega a milhares.

Segundo calculos moderados, ha hoje na Mandchuria mais de 200.000 bandidos chineses perfeitamente organizados em pequenos grupos. Pelo menos metade deles é de homens práticos e resistentes, acostumados durante anos a uma vida nomada, não receando cometer toda a especie de crueldades. Esta categoria de bandidos é para as tropas regulares um inimigo incomparavelmente mais perigoso que um exército dos mais habéis soldados. Não é pois de admirar que os japoneses, sempre na expectativa dum ataque do exército chinês, possam fazer pouco contra os bandidos.

Os observadores militares estrangeiros seguiram com pasmo as duras provas a que se viu sujeito o diminuto exército japonês de 16.000 homens desde setembro passado. Muitos deles asseguram que as melhores tropas do mundo não teriam podido suportar os enormes esforços que as tropas japonesas houveram de fazer na Mandchuria. Os proprios japoneses somente podem manter-se com constantes renovações de tropas.

Desde principios de outubro não houve um unico dia em que não houvesse em qualquer lugar da Mandchuria um combate ou encontro.

Muito frequentemente os japoneses não têm perdido um só homem nesses combates, porem as marchas forçadas e outros trabalhos de campanha durante o inverno rigoroso puzeram as tropas á prova. Muitos dos adidos militares afirmam que a campanha na Mandchuria excedeu muito em crueza as piores privações da guerra mundial. Colocou, sem duvida as tropas japonesas perante uma situação difficil, que ellas souberam enfrentar e suportar de uma forma espiendida.

ECOS

&

COMENTARIOS

Por SABEL

PUBLICAÇÕES SUSPENSAS

NÃO tem conta as revistas e jornais que tem suspenso a sua publicação por causa desse mirabolante aumento do papel que parece não ter razão de ser.

Suspendeu recentemente o «A B C» e agora anuncia-nos a revista «A Guerra» que vai terminar a sua publicação.

A «Revista Insular e de Turismo» também pouco tempo terá de vida. Vão publicar os dois números que faltam para não prejudicar os seus assinantes e depois suspende até melhores dias.

Decididamente, enquanto não acabar o bloco que conseguiu captar as simpatias dos altos e fazer com que eles não deixem importar papel estrangeiro, os nossos papeleiros rotulados com a *industria nacional* farão a campanha, fazendo os aumentos que lhes apetecer e ganharão rios de dinheiro.

SINALISAÇÃO DAS ESTRADAS

O que se está fazendo com a sinalização das estradas é demasiadamente aborrecido ao ponto de uma Companhia de petroleo fazer afixar nas estradas a uma altura de 2 metros umas chapas triangulares, sahindo fóra da estrada uma parte do triângulo o que é bastante perigoso para os cavaleiros e mesmo vehiculos que durante a noite fazem o trajecto pelas estradas da linha de Oeste, onde mais abundam as referidas chapas.

A maioria das referidas chapas estão bastante damnificadas exactamente pelo seu perigo o que resulta que as pessoas que são prejudicadas por elles fazerem o possível para os derrubar.

A C. N. DE NAVEGAÇÃO

NOS ultimos tempos tem aparecido a publico jornaes que se entregam ao grande mister do ataque, uns agredindo, parece, com certa base, outros com o fim de, pescando nas aguas turvas, arranjam o sustento dos seus interesses.

Um desses periodicos atacava com gana a Companhia Nacional de Navegação e o seu director o sr. Cardoso Leitão, pessoa que não conhecemos e que não nos interessa conhecer.

Sabemos porém é que, anteriormente a essas campanhas os barcos da velha Empreza faziam as suas carreiras e tinham permanentemente trabalho para o seu pessoal o que agora não acontece pois os barcos estão atrelados ás muralhas e o pessoal está desempregado, estando quasi paralisado por completo o trafego na Companhia.

Gostavamos de saber o que anda á volta da grande historia e de tamanho misterio.

A EXTINÇÃO DA GORGETA

A Associação dos Empregados de Cafés e Restaurantes do Porto reclama a extinção da gorgeta e o cumpro-

mento do decreto n.º 20.164 de 6 de Agosto de 1931, pelo qual se torna obrigatoria a admissão de pessoal portuguez numa percentagem de 75%, podendo o restante ser estrangeiro e pedindo que no mesmo diploma se extinga a chamada gorgeta, substituindo-a por uma percentagem, respectivamente de 20% nos cafés e 10% nos hotéis e restaurantes, a cobrar ao cliente.

E' justissima a aspiração da laboriosa classe desde que não façam o que fizeram ha cinco ou seis anos que muitos hotéis resolveram incluir na conta do cliente a percentagem de 20% para os criados e os mesmos nos aguardavam ás portas do quarto ou da rua esperando nova gorgeta e quando a não recebiam mostravam uma das muitas caras que costumam fazer.

O DESEMPREGO

O Instituto de Seguros Sociaes Obrigatorios e de Previdencia Geral forneceu á imprensa uma nota sobre a situação do desemprego em Portugal até 31 de Dezembro do ano findo, onde se apura que o numero de desempregados em todo o paiz em e Agosto do referido ano atingira 38.225 individuos de ambos os sexos.

Em Setembro, Outubro, Novembro e Dezembro atingiu 39.190, sendo os distritos mais sacrificados os de Lisboa, Faro, Portalegre, Evora, Porto, Setubal e Beja.

O FISCAL DO SABUGO

RECENTEMENTE publicaram os jornaes noticias sobre o caso do conservador de estradas José Fernandes Braz, que tanto deu que falar na imprensa diaria e a que nesta mesma secção demos larga publicidade no numero de 1 do corrente.

As diligencias iniciadas para o apuramento das responsabilidades, que são bastante graves, e que recaem sobre o ex-conservador José Braz, teem dado bastante resultado depondo já srs: João Lourenço Basilio, Manuel Antunes Guite, Manuel Teodoro, Marcelino Gonçalves da Silva, João Marques Malveiro, Viuva Seabra, João Sequeira, Joaquim Alves Simões, Manuel Bruno Jorge, José Quirino Filipe, Domingos Vicente Marcos, Bernardo dos Santos, Manuel Marques, Joaquim Pereira, José Pereira, Justino Fernando, José Gaucho, Estevam Albogas, Jeronimo Mateus, Alfredo Rodrigues Conde, José Pedro Canas, Adelino Feliciano, 2.º sargento Correia, Antonio Justino, Jorge Lourenço, Joaquina Nogueira, Antonio Baleia e Sebastião Pexilga.

Perto de 300 pessoas se juntaram no lugar do Sabugo no local das investigações, afim de fazerem os seus protestos.

A' noite, por ordem das auctoridades competentes, retiraram, do referido lugar, o ex-conservador de estradas e sua familia.

Houve queima de foguetes e bailes populares durante a noite, em sinal de regosijo pela sahida do referido funcionario, sendo distribuido um manifesto ao Povo do Sabugo manifesto este que exaltava as figuras que procediam com criterio ao inquerito e saudava o Administrador do Concelho de Cintra, Junta Autonoma das Estradas, acabando com um viva ao Povo do Sabugo e arredores, á Justiça em Portugal, etc.

Recentemente em virtude do engenheiro sr. Bento de Oliveira, ter desistido de continuar a sindicancia, foi nomeado o sr. Carlos Pimentel que em Cintra começou de novo inquerito, devendo ouvir nos dias 18 e 19 novamente as testemunhas que já depuzeram.

Em maus lençoes está metido o referido conservador de estradas que tantas acusações graves lhe pesam.

ELOGIO DA VIAGEM

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ENTRE os altos e baixos desta vida, um dos prazeres mais fundos, que o mundo nos oferece, é inegavelmente o das viagens.

Qual o homem, na normalidade das suas aptidões, que voluntaria e decididamente recusa, no ensejo propício, a oportunidade de recreativamente se deslocar, do ponto onde habitualmente estaciona, para visitar coisas novas, ver regiões inéditas aos seus olhos, avançar mais pelo seio do mundo?

Viajar é sempre uma festa para a inteligência, um banquete para o espírito, banquete onde o anfitrião é a Natureza, essa artista requintada, que tamém é a ensombrear de azul o prato delicado do entardecer, num lago da Suíça; como a molhar de sol a graça saltitante dum riacho entre relvados, como a estrondear na espuma enfurecida da vaga, que se choca com limosas penedias.

Viajar é dilatar a vida, é crescer no mundo, é dominar, é subir. Assim como o campónio sertanejo, que não conhece da humanidade senão a dúzia de almas do povoado onde nasce e morre, verme inútil e escuro, cuja candeia baça do espírito nunca um dia despediu um vislumbre de mais luz, que lhe inspirasse o desejo de saber o que existe para além dessas montanhas que lhe fecharam a vida como louza dum túmulo, como lage que lhe fécha a inteligência, assim o homem que viaja, que vai além das montanhas, que transpõe os rios, que corta os oceanos, que vive entre gentes que não são aquelas do sitio em que nasceu, êsse homem, vinte anos que esteja cá neste mundo, vive mais do que o sedentário montanhês, que nunca procurou saltar a barreira onde a sua vida se encerrou, e o viajante vive mais, dizia, do que o campónio da nossa comparação, mesmo que êste faleça em idade proventa.

Viajar é conquistar o mundo palmo a palmo. Parece que cada légua nova, que avançamos, nos entra na algibeira do espírito, a terra é mais nossa, ganhamo-la pela própria vontade que nos levou a procurar conhecê-la.

Foi a viagem que venceu o mundo, foi a viagem que gerou a civilização. Os grandes viajantes, cujas naus desafiaram os mares eriçados de atemorizado-

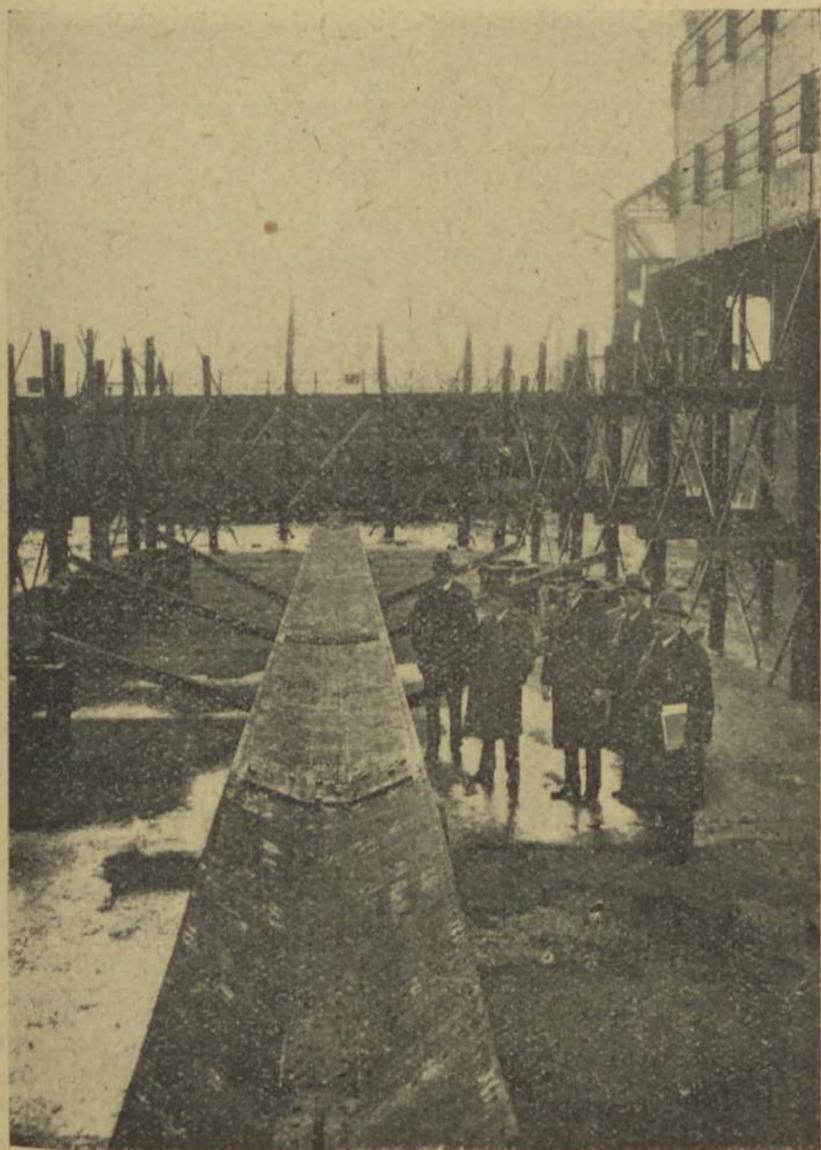
ras lendas, ou aqueles que se embrenharam nas florestas virgens, percorreram os escaldantes desertos, franquearam as mais temíveis montanhas, se aventuraram pelos perigosos glaciais, êsses homens fizeram tanto para o mundo como os grandes inventores, os grandes médicos, os grandes generais e, acrescento, os grandes artistas, pois o culto da beleza também ajuda o bem estar da humanidade, talvez tanto como a cultura da matéria.

E já que falamos de arte, meditemos um momento. Artista é genericamente o criador do belo, seja o pintor que faz da tela uma imagem quasi viva, seja o músico que nos diz o que outro musico sentiu ao escrever determinada página lírica. Mas artista é também aquele que não cria beleza mas a sente e a compreende. Artista não é sem duvida o que escabeceia ante um nocturno de Chopin, esburaca uma tela de Rubens, risca um fósforo em marmore precioso. Mas aquêle que sente e compreende a concepção do artista, vitra com êle enfim percebe o próprio «eu» murmurar-lhe que se êle pudesse, diria aquelas mesmas coisas tam lindas e tam belas, cujo significado atinge e aplaude, esse homem será um *aficionado*, um *dilettante*, uma dessas quaisquer coisas como se convencionou apelar os amadores da arte, mas o que não se pode deixar de lhe chamar é artista. E portanto, não será também o viajante igualmente um artista?

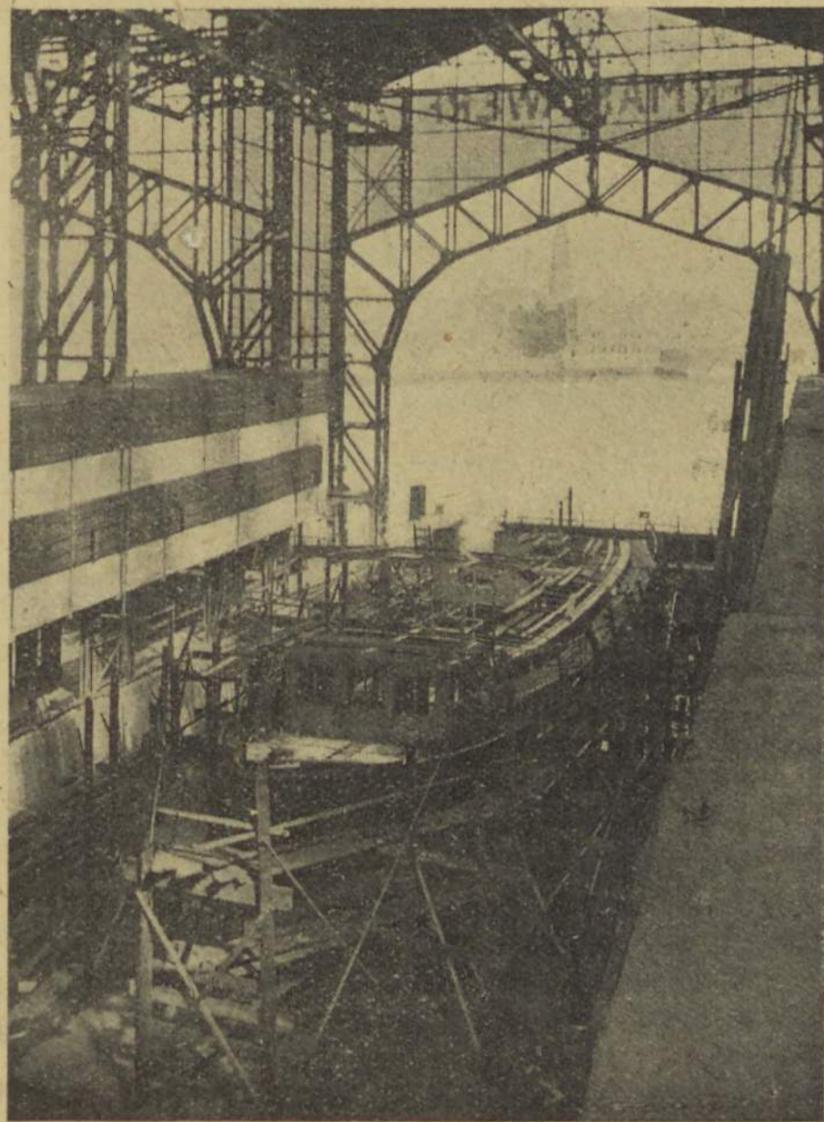
E' um cultor do Belo—e que Belo então! o auge da perfeição, a arte sublime, a Natureza! A magestade dos montes arrebatá-o, a poesia das matas entenece-o, o ciciar dos regatos comove-o, a grandeza do oceano emudece-o de admiração. E não é então êste ser, cujo espírito se comove ante a beleza natural, um verdadeiro e declarado artista?

Viajar é indiscutivelmente um dos mais completos deleites espirituais que o mundo nos reserva. E não me vou alongar nos beneficios de ordem material que a distração do turismo consigo traz.

Que melhor terapeutica para os neurasténicos e hipocondricos do que uma bem orientada excursão? Viajar não é ja um recreio para o espírito. É, quasi, com certeza, uma necessidade corporal.



O assentamento da quilha



Em plena construção

O novo "ferry-boat" EVORA

DA

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

O ferry-boat «Evora» que foi recentemente adquirido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para transporte de passageiros entre o

Terreiro do Paço e o Barreiro e que já se encontra em serviço, é uma esplendida unidade para esta espécie de serviço fluvial e é a melhor que actualmente está em uso em Pórtugal.

Foi construído nos estaleiros da casa KRUPP, trabalhando com motores sistema Diesel, podendo desenvolver uma força de 500 H. P. e uma velocidade de 13 nós., permitindo fazer uma viagem ao Bar-

reiro e volta em 25 minutos, o que representa uma economia de tempo enorme, comparando com o tempo gasto por outros barcos até agora em uso.

Os motores são dos mais modernos, e este barco apresenta uma novidade que são as hélices executadas em aço inoxidável «Krupp» V2A, material que é pela primeira vez aplicado num barco destes, e que apresenta uma resistência superior á do aço, e além disso permite dar ás hélices um feitiço mais

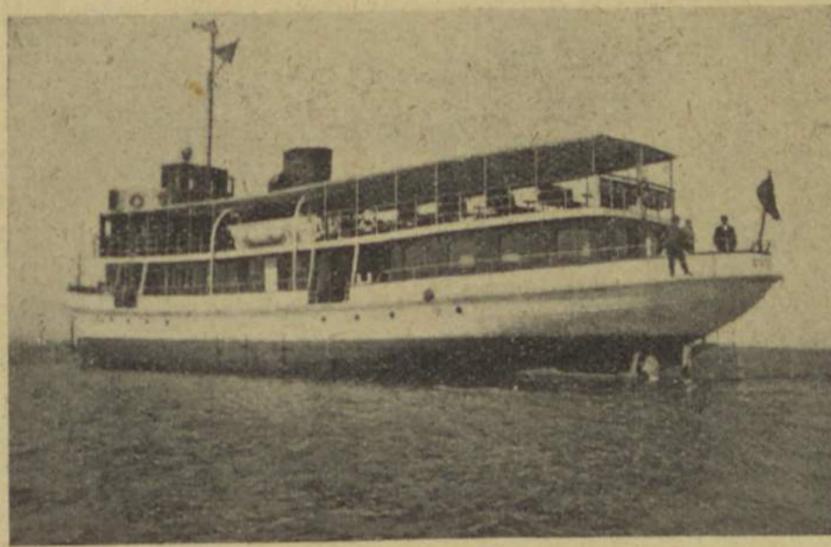
delgado, e portanto aumento de efeito das mesmas.

A casa das máquinas é bastante espaçosa permitindo aos maquinistas poderem trabalhar num grande á vontade, o que não sucedia nos barcos movidos a vapor. Além de estas e outras comodidades para os tripulantes possui este barco excepcional conforto para os passageiros. Todos os salões são providos de ventoinhas oscilantes e de extintores de incendio.

A proa é reservada aos passageiros de terceira classe, sendo a popa para

as acomodações dos de primeira, tendo todas estas classes além de vastos salões lindamente decorados, assentos no convés superior protegidos por toldos. Além disto este vapor tem um esplendido bar onde podem ser fornecidos aos passageiros durante o trajecto, sandwiches, bebidas, etc.

Com esta bela unidade fica a Companhia Portuguesa possuidora duma embarcação das melhores, usadas para o efeito de transporte de passageiros.



«O Evora»

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Publicamos hoje o texto integral do D. n.º 20.702 de que demos noticia na *Gazeta* de 16 de Janeiro ult mo.

Decreto n.º 20:702

O decreto n.º 19:718, de 1 de Maio último, concedeu à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses um adicional de 10 por cento a aplicar sobre todas as cobranças de tráfego, com determinadas excepções, durante quatro meses, prazo que o decreto n.º 20:508, de 14 de Setembro último, prorrogou até 31 do mês corrente.

Procurava o Governo, com aquela providência transitória, simultaneamente com outras que visavam a compressão de despesas, habilitar a referida Companhia a suportar a diminuição de receitas que se vinha acentuando desde 1929 e a compensá-la das diferenças que porventura viessem a resultar da efectivação de um projecto de unificação tarifária então em estudo.

A baixa de receitas afecta também desde algum tempo as restantes emprêças, as quais, para não terem de levar a redução de despesas a limites incompatíveis com a regularidade dos serviços, a conservação do material circulante e fixo e a indispensável manutenção do pessoal, reclamam também idêntica providência.

Por seu lado o Governo pretende se reforme não só a organização tarifária das rédes exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mas a de todas as outras linhas, como se deseja se combinem estas com as de todos os outros meios de transporte, para conveniente resolução do momentoso problema da distribuição dos produtos agrícolas e industriais.

Por isso, usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A título transitório, são autorizadas as companhias de caminhos de ferro a cobrar um adicional de 10 por cento, de aplicação facultativa a estabelecer nos respectivos avisos ao público, sobre todas as cobranças de tráfego.

§ único. O adicional não pode incidir sobre os preços de bilhetes de tranvias e transportes de batatas, frutas, hortaliças, legumes verdes, adubos, fungicidas e insecticidas, e ainda sobre os transportes de serviço postal efectuados nas condições do artigo 132.º da tarifa geral.

Art. 2.º A autorização constante do artigo anterior é por seis meses.

Art. 3.º O Ministério do Comércio e Comunicações promoverá o estudo duma reforma tarifária interessando a todas as emprêças ferroviárias, de forma a fomentar o transporte de mercadorias e passageiros.

Art. 4.º É revogada a legislação em contrário e especialmente os decretos n.ºs 19:718 e 20:508, respectivamente de 1 de Maio e 14 de Setembro do ano corrente.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com fôrça de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir,

publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 30 de Dezembro de 1931. — ANTONIO ÓCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mário Pais de Sousa — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — António Lopes Mateus — Luiz António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Decreto n.º 20:765

Determina que seja 3 o coeficiente de multiplicação das taxas e rendas a que se refere a tabela A anexa ao decreto n.º 10 176 (Fundo de viação e turismo).

— Foi assinado um diploma mandando inscrever no orçamento de receitas extraordinarias em vigor para o corrente ano economico, a quantia de 30.000.000\$00 para a execução de obras e melhoramentos indispensaveis nas linhas ferreas do Estado.

Sómente durante os anos economicos de 1932-33 e 1934-35 as despesas a que se refere o artigo 6.º do decreto 20.618 de 4 de Dezembro de 1931 serão exclusivamente custeadas pelo subsidio nos termos dos artigos 1.º e 2.º do mesmo diploma.

Será satisfeita em conta da verba inscrita no Orçamento do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado, de harmonia com as disposições deste decreto, o custo dos trabalhos já effectuados pelas Companhias arrendatarias e em divida que exceda a doação da alinea b) no n.º 1 do artigo 5.º do citado orçamento.

Decreto n.º 20:801

Manda inscrever no orçamento do Ministério em vigor no corrente ano económico, a quantia de 30.000.000\$ sôb a rubrica: «Produto de parte do empréstimo destinado á execução de obras e melhoramentos indispensaveis nas linhas férreas do Estado».

Decreto n.º 20:842

Cria a Administração dos Portos do Douro e Leixões, em substituição da Junta Autónoma das Instituições Maritimas do Porto (Douro Leixões).

Portaria n.º 7:285

Autoriza a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a emitir uma segunda serie de obrigações na importância de 6.000.000\$, acrescida da quantia correspondente aos juros intercalares, em obrigações do valor nominal de 100\$, ao juro de 7 1/2 por cento ao ano, pago aos semestres, e amortizaveis no prazo máximo de quarenta anos, destinada á construção da linha férrea da Boavista á Trindade.

Publicou mais o seguinte:

Térmo de alteração ao contrato de 5 de Fevereiro de 1907, celebrado entre o Estado e a Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer á l'Etranger, para a construção do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Despachos pela Comissão Liquidataria dos Caminhos de Ferro do Estado sobre movimento de pessoal.

Ministerio da Guerra

Decreto n.º 20:874

Autoriza os portugueses residentes no estrangeiro e na situação de refractários a vir a Portugal, onde poderão permanecer cento e oifenta dias, sem que durante este espaço de tempo fiquem sajeitos ás sanções das leis e regulamentos militares em que estejam incursos.

Ministério das Colonias

Rectificações ao decreto n.º 20.789, que autoriza a colônia de Angola a contratar na Caixa Geral de Depositos, Credito e Previdencia a abertura de um credito em conta corrente, a

um juro anual não superior a 7 por cento, destinado á continuação das obras e apetrechamento do porto do Lobito e ás despesas a efectuar com a fiscalização das mesmas obras.

Decreto n.º 20:766

Autoriza o govêrno geral do Estado da India a abrir um crédito de 445:242 rupias, a fim de ocorrer no presente ano económico aos encargos de construção e conclusão da ponte de Borim.

— Vão ser publicadas as portarias nomeando os srs. major Jorge Castilho e engenheiro geografo Canto Rezende para substituirem os srs. capitão de fragata Camilo Laroche Semedo e capitão-tenente João Augusto Capêlo, nos cargos de delegados de Portugal na missão de revisão da fronteira Moçambique-Rodesia do Sul. Os officiaes substituidos estão encarregados de um importante trabalho na comissão de Cartografia e por isso não podem desempenhar aqueles cargos.

Ministério da Marinha

Decreto n.º 20:788

Determina que a comissão nomeada por portaria de 30 de Janeiro de 1922 passe a ser designada por comissão do domínio publico marítimo e continue funcionando no Ministério da Marinha junto da Direcção Geral da Marinha e fixe-lhe as suas attribuições.



Tarifas ferroviarias

Segundo dados citados em umas declarações do director da Companhia de Caminhos de Ferro Madrid-Zaragoza y Alicante, as tarifas médias de passageiros e mercadorias, nos diversos países da Europa, são :

	Passageiro quilometro	Tonelada quilometro	
Espanha	0,054	0,10	
França {	Este	0,044	0,093
	Estado.	0,043	0,163
	Midi	0,057	0,136
	Norte	0,049	0,093
Paris-Orleans	0,052	0,129	
Portugal.	0,068	0,124	
Inglaterra {	Great Western	0,091	0,145
	London N. E.	0,073	0,145
	Southern	0,091	0,20
Alemanha	0,081	0,108	
Suissa	0,117	0,235	
Italia	0,118	0,145	

C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$25,6	1\$26,1
Madrid	2\$50,9	2\$51,8
Nova Iorque	31\$83,8	32\$95,4
Zurich	6\$21,3	6\$23,6
Roma	1\$65,2	1\$65,8
Bruxelas	4\$41,3	4\$45,9
Amsterdão	12\$88,7	12\$93,4
Berlim	7\$57,7	7\$61,5
Praga	\$94,3	\$91,6
Rio de Janeiro	1\$91,5	1\$92,2
Libra Ouro	—	—

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800



Este numero foi visado pela Comissão de Censura

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

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adiante na secção de anuncios.

Advogados - O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

Agua Termal - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfaiates - Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

Automoveis - Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés - Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas - Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade - A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo - Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias - Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições - Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hotels - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Inseticidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças - Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Maquinas - A maquina póde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd. - Madieiras, - Praia do Ribatejo.

Material electrico - Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos - Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Mercearias - A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia - A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa - R. dos Ingleses, 28, 1.º. - Porto.

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios - Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias - A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anunciada, 11 e 12 - Lisboa.



P O R T O / P A L A C I O D E C R I S T A L

A EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DA LUZ E DO SOM

REALISA-SE NO PORTO NO PALACIO DE CRISTAL

Têm sido inumeras as adesões recebidas pela Comissão Organizadora da Exposição Internacional da Luz e do Som, que se realizará de 1 a 15 de Maio, no Palacio de Cristal, no Porto.

O ministro dos Negocios Estrangeiros sr. Comandante Fernando Branco enviou de Genebra um officio, acolhendo com grande satisfação a iniciativa portuense.

Na 1.^a Exposição Internacional da Luz e do Som que se realiza em Maio, no Porto, todas as modalidades electricas estarão expostas, todos os detalhes serão exhibidos ao numeroso publico, na grande vitrine que é o formidavel «hall» do Palacio de Cristal.

Ao encontro da comissão tem chegado o alto patrocínio do Estado, que vê neste certame mais uma formidavel força da actividade nacional, que de dia para dia mais se desenvolve.

Depois de sua ex.^a o sr. Presidente da Republica, o sr. presidente do Ministerio acaba de enviar a sua valiosa adesão, dando desta forma o cunho official á grande exposição para a qual se preparam os melhores fabricantes nacionais e estrangeiros.

O sr. Presidente da Republica, chefe do governo e ministro do Estrangeiros farão parte da comissão de honra da exposição, assistindo á sua inauguração.

Os nossos mortos

JOSHUA BENOLIEL

Acabamos de perder uma das figuras mais curiosas no nosso jornalismo, o criador da reportagem fotografica na imprensa portuguesa.

Benoliel era uma figura pouco vulgar e, cheio de vida e de grandes conhecimentos conseguiu um lugar des destaque não só em Portugal como no es-



trangeiro, onde tinha bons conhecimentos e amizades das altas figuras que o destacavam na sua intimidade.

Conheceu a Imperador Guilherme II, da Alemanha, Eduardo VII, rei de Inglaterra, D. Afonso XIII ultimo rei deposto em Espanha e D. Carlos, a quem Benoliel acompanhou nas suas viagens a Londres e Madrid assim como a D. Manuel nas suas viagens a Madrid, Paris e Londres.

O autor destas linhas foi uma pessoa que bastante antipatisou com Benoliel e depois de uma scena desagradavel passada á porta da Brasileira do Chiado, em que teve que intervir, notou que a maioria das perseguições e das acusações que lhe faziam era motivada pelo seu dever de profissional.

Nessa noite alguém pretendia agredir Benoliel com o pretexto de lhe ter tirado uma fotografia na prisão e publicado na «Ilustração Portuguesa».

A meu vêr onde estava o crime de Benoliel?

E assim por ele marcar na sua agitada vida de jornalismo conseguiu criar uma serie grande de inimisades.

Não quero dizer com isso que ele não tivesse os seus defeitos, mas quem os não tem?

O seu funeral foi uma verdadeira apoteose ao seu valor, a sua figura de destaque que, marcou durante a sua vida.

Deixa-nos saudades esse companheiro de tantos anos.

No seu funeral a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fez-se representar pelo seu redactor C. Costa.

Á familia enlutada sentidas condolencias.

FRANCISCO CALVENTE

Com bastante desgosto damos hoje a noticia da morte do sempre dedicado amigo velho desta casa sr. Francisco Calvente.

Francisco Calvente não era uma pessoa vulgar e a sua simpatia por esta revista vem da sua grande amisade pelo nosso falecido director Mendonça e Costa de quem era grande amigo e que depois da sua morte nunca faltou Francisco Calvente de nos enviar um dos seus cartões sempre que passa mais um aniversario da morte de Mendonça e Costa e sempre que passava o aniversario do seu nascimento.

E assim desapareceu Francisco Calvente, comerciante honestissimo, vitima de uma angina de peito, deixando viuva, a sr.^a D. Maria Vandrell Urrêa de Calvente. Era pai das sr.^{as} D. Manuela Calvente de Mourato Grave, casada com o sr. dr. Antonio Mourato Grave, advogado; D. Germana Calvente de Barahona Costa, casada com o sr. 1.^o tenente João Carlos Barahona e Costa, e D. Maria Calvente Vendrell.

O funeral realizou-se no dia 14, pelas 15 horas, da sua residencia para o cemiterio dos Prazeres.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e «Revista Insular e de Turismo» estavam representadas pelo seu redactor Carlos Mendes da Costa.

GUEDES DE OLIVEIRA

Victimado por uma cirrose hepatica, faleceu, no dia 13, no Porto o ilustre escritor e jornalista Henrique Guedes de Oliveira que há 40 anos trabalhava no «Primeiro de Janeiro».

Guedes de Oliveira nasceu em 24 de Janeiro de

1865, no lugar de Ingilde, freguesia de Campilo, concelho de Baião. Foi, criança ainda, para o Porto, que considerava a sua verdadeira, terra natal. Desde rapaz que se dedicou ás letras, tendo colaborado, com a idade de 12 anos, em muitos jornais escolares. Aos 15 anos, foi nomeado correspondente do velho jornal o «O Bejense», sendo, pouco mais ou menos, dessa época o seu primeiro livro de versos — «Causticos», a que se seguiram vários panfletos, o «Vendilhão do Templo», e os «Cafres». Colaborou, mais tarde, no «Zé-Povinho», e, no «Tan-Tan». Depois da saída de João Chagas da direcção do «Republica», foi o principal elemento da fundação do periodico seu sucessor — a «Republica Portuguesa».

Escreveu para o teatro e foi um gazetilheiro que deu brilho na «A Parodia» onde escrevia com o pseudonimo de «Tito-Livio».

Á Redacção de «O Primeiro de Janeiro» e á Asso-

ciação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, apresentamos sentidas condolencias.

Sufragios

GENERAL GUILHERME BANHOS

Por alma do sr. general Guilherme Carlos Lopes Banhos, pai do nosso director Carlos d'Ornellas Lopes Banhos, e em comemoração do segundo aniversario do seu falecimento, rezou-se no dia 13 uma missa, pelas 11,30 horas, na igreja dos Martires a que assistiram algumas pessoas.

JOSÉ MARTINS RAMAJAL

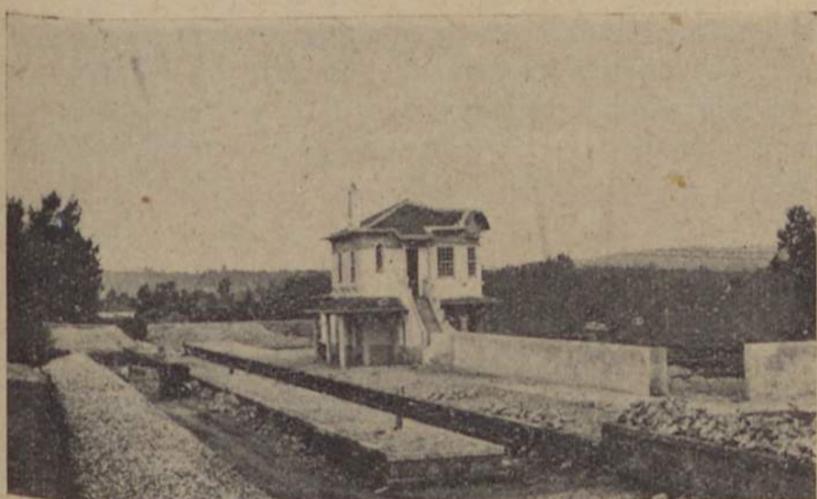
Por sua alma e comemorando o 1.º aniversario do seu falecimento, deste nosso querido amigo rezou-se hontem 15, pelas 10 horas, uma missa na igreja dos Anjos.

C. O.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

NA LINHA DA SENHORA DA HORA Á TROFA FICARAM CONCLUIDAS TODAS AS OBRAS E LIGADA A VIA

No dia 11 ficaram concluidos os trabalhos da linha da Senhora da Hora á Trofa, que, no dia 6, 7, 8 e 9 de Março do corrente será solenemente inaugurada por ocasião da visita presidencial.



Estação de Castelo da Maia

Dentro em pouco estará aberto á exploração este novo ramal de via ferrea, o qual representa para o norte do país um importantissimo melhoramento.

Este beneficio deve-se ao esforço e dedicação do nosso prezado amigo sr. Eduardo Placido, illustre presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O ultimo troço de linha ficou ontem ligado na estação de Bougado.

Pouco depois das 10 horas da manhã, dirigiram-se para aquela estação os srs. Eduardo Placido, engenheiros Vasconcelos Porto, illustre director da Exploração, e Visconde da Ermida, o empreiteiro Boris, Antonio Pinto Machado e pessoal superior da Companhia do Norte.

O sr. Eduardo Placido procedeu á cerimonia da junção do ultimo troço de linha, apertando o ultimo «trefond».

Entre os presentes trocaram-se efusivos cumprimentos, sendo grande o contentamento, pois a cons-



Estação de Barreiros depois do assentamento

trução de toda a linha foi feita com a maior felicidade.

Todo o norte aguarda com anciedade a inauguração solene da nova linha.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Fevereiro de 1892

Boletim financeiro

A crise financeira, que ha quasi um anno assoberba o paiz, trazendo as maiores difficuldades á sua administração, aggravou-se e complicou-se inesperadamente pela demissão do sr. Marianno de Carvalho e pelas circumstancias que determinaram como que uma liquidação forçada da nossa situação, precipitando acontecimentos, que talvez conviesse mais aos interesses do paiz, ter retardado para ver se era possivel attenuar mais ou menos sensivelmente as suas consequencias. O sr. ministro da fazenda, sr. Oliveira Martins, entendeu que, perante a gravidade da crise, avultando os encargos do estado e um enorme desequilibrio orçamental, a primeira e a mais urgente necessidade era procurar, por todos os meios, realisar o equilibrio do orçamento, ainda que para isso se recorresss a sacrificios extremos. A opinião, revelada, com extraordinaria coragem, da verdade da situação financeira do paiz, dispol-o desde logo a auxiliar a obra do governo, exigindo apenas energia e desassombro na sua acção reformadora, promptidão e firmeza na execução dos seus processos de economia. Dominado por estas rasões supremas da salvação publica o sr. ministro da fazenda foi obrigado a adoptar para as suas medidas financeiras as soluções mais rudimentares e, por isso mesmo mais praticas, visto que as urgencias do momento lhe não permittiam o estudo e elaboração de planos mais vastos e mais complicados.

Assim, o sr. ministro da fazenda, recorreu a expedientes já conhecidos da nossa administração financeira e de que já haviam lançado mão alguns dos seus antecessores (sr. Falcão em 1848, sr. Fontes em 1852, sr. de Samodães em 1869) isto é, redução nos juros da divida publica, deducções nos vencimentos do functionalismo, e lançamento de addicionaes sobre as contribuições do estado, tudo isto subordinado a um plano de lançamento proporcional e distribuição progressiva. Paralellamente á apresentação d'estas medidas o governo procurava, pelos diversos ministerios, reduzir tanto quanto possivel, sem desorganisar os serviços publicos, as despesas do estado, reduções que se comprometteu na commissão de fazenda a fazer exceder a somma de 3.000 contos de réis. O paiz não recebeu mal as propostas do sr. ministro da fazenda e isto indica claramente que reconhece a gravidade da situação, e comprehende que sem sacrificios onerosos será impossivel salvar a nação de um desastre horroroso em que poderiam sossobrar a sua independencia e liberdade. Está muito adiantada na camara dos senhores deputados a discussão das medidas de fazenda, estando concluido a generalidade e devendo provavelmente terminar n'esta semana a especialidade, por forma que os projectos respectivos, depois de approvados pela camara dos dignos pares, convertidos em lei do paiz, possam ser começados a executar no dia 1.º de março proximo futuro.

A attitude, firme e correctã, do governo portuguez causou excellente impressão no estrangeiro, e os principaes jornaes financeiros da Europa, notoriamente os inglezes, allemães e francezes, manifestaram-se favoraveis á re-

ducção do juro da divida publica, como meio de assegurar a resolução da crise, e de preparar uma vida nova no nosso regimen economico, fazendo todos justiça á tradicional honradez e hombriedade portugueza e mostrando-se confiados nos recursos do paiz, que reúne elementos de sobra para liquidar os seus compromissos e restaurar as suas finanças. Apenas alguns jornaes politicos, especialmente os inglezes, que se nos têm mostrado particularmente hostis, tiveram algumas palavras de protesto contra a redução do juro da divida publica, classificando-a como prova de que Portugal não pode mais honrar os seus encargos, nem que o facto não tivesse precedentes e em nações muito mais poderosas e de muito maiores recursos do que nós. A verdade é que, ainda mesmo com a redução proposta de 30 p. c. a renda portugueza ficará sendo uma das primeiras da Europa e das que mais vantajosamente podem ser aproveitadas para emprego de capitaes.

A crise de trabalho aggravou-se consideravelmente na ultima quinzena especialmente em Lisboa e Porto. A causa principal d'esta crise é um excesso de população operaria accumulada nas duas capitaes, excesso produzido pela immigração de operarios nacionaes e estrangeiros, que nos ultimos annos affluiram aqui por causa do extraordinario desenvolvimento dado ás obras publicas e particulares. Circumstancia digna de notar é esta. Na actual crise não se manifestou ainda um facto caracteristico das crises motivadas pelo excesso de população operaria, isto é, a concurrencia do salario. Os operarios sem trabalho não o procuram nem o acceitam por menor preço do que o normalmente estabelecido, de modo que o salariado se tem mantido inalteravel, succedendo mesmo que, em relação a certas classes, se tem elevado alguma cousa, o que representa uma excepção curiosa aos phenomenos geraes das crises d'esta ordem.

A questã dos caminhos de ferro. Julgamos util reproduzir aqui as condições — não conhecidas ainda em Lisboa — do accordo que acaba de realisar-se entre os *comités* dos obrigacionistas francezes e o sr. conde de Burnay, presidente do conselho de administração da *Companhia Real*. Estas condições, formuladas n'uma carta dirigida por mm. Kergall e Cottet ao sr. conde de Burnay são do teor seguinte: — «Os *comités* estão resolvidos a delegar cada um dois administradores debaixo das seguintes condições que devem ser acceites pelo conselho: — 1.º — O conselho tomará todas as medidas necessarias para que o balanço se conclua o mais promptamente possivel; — 2.º — Se d'esse balanço resultar que os rendimentos da companhia não são sufficientes para equilibrar os encargos, o conselho reclamará do governo a lei necessaria para regularisar a situação da Companhia e dar aos credores a administração effectiva de sua hypotheca até ao momento em que esteja em dia o pagamento integral das obrigações, juro e amortisação; — 3.º — O conselho assegurará o funcionamento da commissão acima mencionada e deverá igualmente auxiliar a obra da reorganisação da Companhia.»

Linhas estrangeiras

Espanha O govêrno espanhol acaba de nomear uma comissão composta por autoridades de destaque no meio ferroviario a fim de estudar os convenientes e inconvenientes da exploração de caminhos pelas Michelines, e quais as possibilidades de adaptação em Espanha. Esta comissão deverá proceder aos seus estudos nas fabricas Michelin em Clermont-Ferrand.

—No dia 31 do passado mez de Janeiro, em vista da sua difficil situação económica foi suspensa a exploração da linha de Valdepeñas a Puertolano.

França No parlamento francês está-se estudando um projecto de emprestimo de 1.000 milhões de francos para cobrir o deficit da exploração dos caminhos de ferro nos ultimos anos.

Italia Está terminada a construção do tunel sob os Apeninos, tendo de extensão 19 quilometros, o segundo do mundo se atendermos ao seu comprimento.

Durante a sua construção que demorou dez anos morreram por diferentes causas e accidentes 70 homens, tendo as obras importado em cêrca de um milhão duzentos e cincoenta mil contos.

Belgica De 4632 quilometros que comporta a rêde ferroviaria deste país, 794 são explorados electricamente. Em 1929 foram electrificados 49 quilometros, tendo este numero subido em 1930 a 112, esperando-se que em 1931 se tenha dobrado esta cifra.

Em vista de se ter tornado muito onerosa a electrificação, a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro propõe-se substituir o trafego a vapor nas pequenas linhas, parcial ou totalmente, por automotoras ou autobus e para certas linhas novas projecta estabelecer os «trolley bus».

Alemanha Uma fabrica constructora de material ferroviario, terminou a construção de um vagon para transporte de grandes pesos até 100 toneladas. Compõe-se de quatro bogies, sendo dois de cinco eixos e dois de quatro o que soma um total de 18 eixos para um só veículo.

—Com o fim de solucionar em parte a crise do desemprego, o governo autorisou a Sociedade Geral de Caminhos de Ferro a construir onze linhas secundarias com uma extensão total de 420 quilometros.

—O ano financeiro ferroviario do Reich apresentou «deficits». A cifra das receitas sobe a perto de 3.890 milhões de marcos, contra 4.590, em 1930. Em comparação com o ano de 1929, que foi de prosperidade, houve uma perda de 28 por cento. As baixas de maior vulto são registadas com o trafico de mercadorias.

—Uma companhia de caminhos de ferro está construindo uma serie de novos carros auto-motores para empregar no trafego rapido das grandes linhas alemãs. As novas viaturas, que poderão atingir a velocidade de 150 quilometros á hora tem 42 metros de comprimento e são munidas de motores electricos com a força de 410 cavalos colocados á frente e á retaguarda. Os carros têm capacidade para 102 passageiros e serão empregados na linha Berlim-Hamburgo.

Mexico O governo mexicano concedeu a exploração de uma granja a 80 familias ferroviarias, devendo os productos da mesma ser transportados pelos caminhos de ferro do Estado.

Brasil A electrificação das linhas férreas suburbanas alcançará o alto da Serra do Mar, o que suprimirá o consumo de óleo combustivel e reduzirá em 50 % a queima de carvão na Central do Brasil. A electrificação estender-se-á a tôdas as linhas da Central, para o que se abrirá concurso público. A comissão respectiva estuda o assunto, estando a pesar neste momento a possibilidade de se iniciar o serviço com energia eléctrica gerada em instalações de autónomo. É possível que se aproveitem as quedas de água.

Marrocos O total dos caminhos de ferro (Protectorado francês) explorados pela Regie des Chemins de Fer, em Marrocos, atinge ao total de 1.098 kilometros, assim distribuidos:

	Kims.
Norte:	
Linha de Kenitra a Udzzan, aberta á exploração em 1925	158
Prolongamento por Ain Defali e Fez-el-Rabi 1926	65
Linha de Kenitra a Meckra El Ader	54
Total.	277
Sul:	
Linha de Casa Branca á Marrocos.	250
Linha de Magazan a Boco Laouna—(Em construção)	—
Linha de Rabat a Khemisset (minas de ferro em construção).	—
Total.	250
Léste:	
Linha de Fez a Oudjada.	401
Ramal por Ksabi	170
Total.	571

É interessante notar que em algumas regiões a linha de 0,^m60 subsiste, não obstante a existencia da linha de bitola larga (1,^m44). Assim, a capital do sul do Imperio Marrocos (Marrakesch), está ligada a Casa Branca por duas linhas. Mas a linha de 0,^m60 não está integrada na Régie.

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo
RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA

Produção, transporte e distribuição
:-: :-: de energia electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM



MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS
BARATAS
PERCEVEJOS
PULGAS
TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
103. Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL - C. 1717 LISBOA

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 SECA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires - Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas - 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 obtenção 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 Propiedade 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

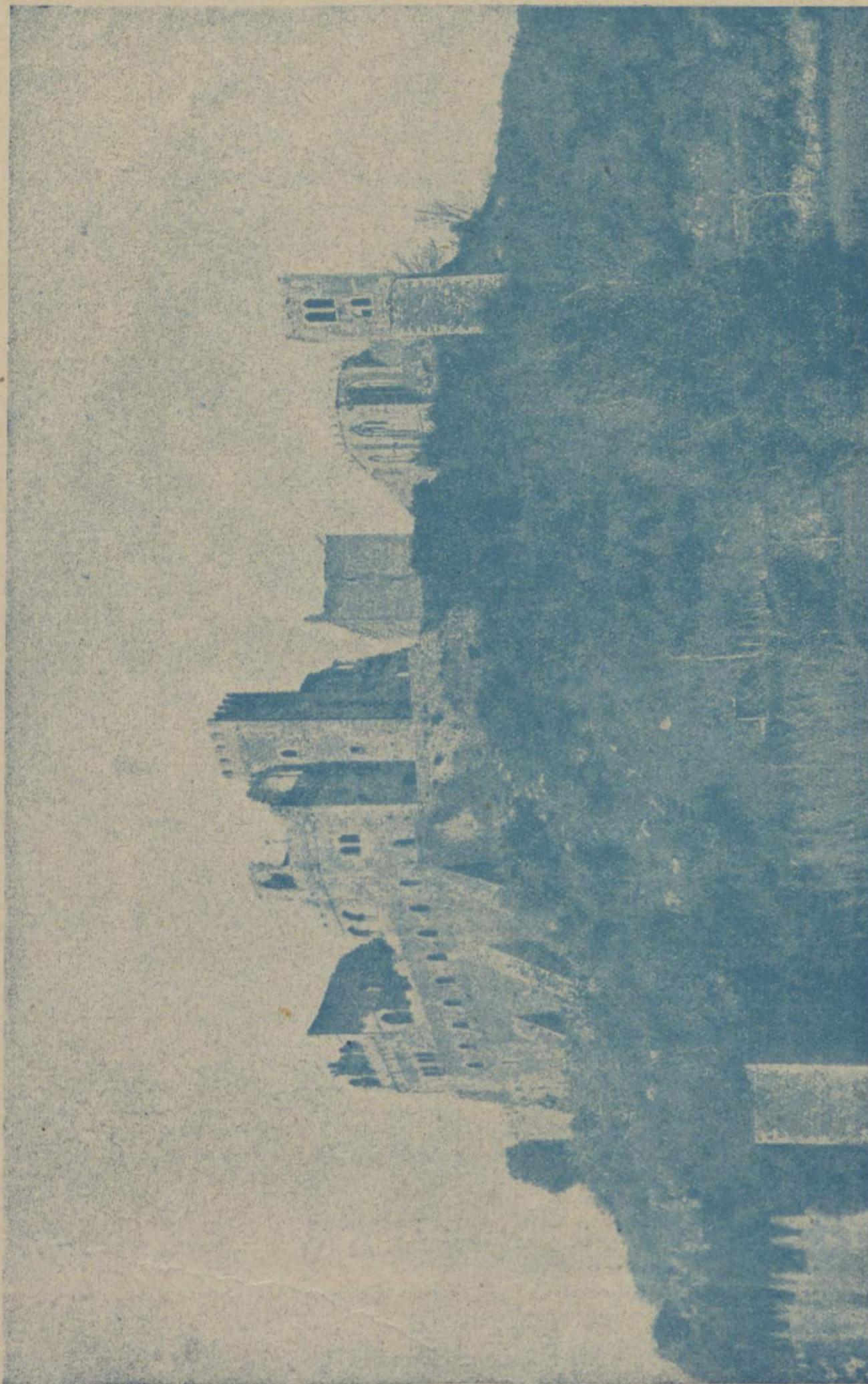
Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades

:-: rivalizando com as dos fabricantes :-:

:-: :-: ingleses, 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.



C A S T E L L O D E L L E R I A