

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 890

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Janeiro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

EDITOR

Carlos d'Ornellas

## Anexos d'este numero

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.*—1.º, Aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 4—g. v.  
10.º, 11.º e 12.º Aditamentos á Tarifa Internacional n.ºs 312 3º1 e 3º2—g. v.  
10.º Aditamento á Tarifa Especial P. H. F. n.º 3—g. v.

## SUMMÁRIO

A linha de Vizeu a Foz-Tua por *J. Fernando de Souza* . . . . . Pag. 21

Mortos Ilustres. . . . .	24
O tunel do Rocio por <i>Jayme Gallo</i> . . . . .	25
O Porto de Loanda por <i>Manuel de Melo Sampaio</i> . . . . .	62
Linhas portuguezas. . . . .	27
Reflexões sobre o momento económico e social por <i>Augusto da Costa</i> . . . . .	28
Linhas estrangeiras. . . . .	29
A competencia do automobilismo no caminho de ferro por <i>Andrade Gomes</i> . . . . .	30
Viagens e transportes. . . . .	33
M. Gustave Noblemaire. . . . .	33

# A Linha de Vizeu a Foz-Tua

III

## A sua função económica

por J. FERNANDO DE SOUZA

NOS dois numeros anteriores da *Gazeta* fizemos a historia da classificação da linha de Vizeu a Foz-Tua, incluída no plano da rede complementar ao Norte do Mondego, que foi decretado em 15 de Janeiro de 1900. Publicámos um esboço geográfico desse plano, pelo qual á referida linha foi atribuída Moimenta (proximidades) como ponto de cruzamento com a outra linha classificada, Regoa a Vila Franca das Naves.

Mostrei como a directriz primeiro escolhida pela comissão tecnica, com Vila de Ponte para cruzamento fôra devido á existencia dos estudos de uma linha de Vizeu ao Pocinho, cujo primeiro troço era o de Vila da Ponte por Aguiar da Beira, que ela aproveitou. Essa directriz foi elaborada pelo Governo após audiência das estações consultivas competentes.

Depois da publicação da lei de 1923, que autorizou a concessão da linha á companhia Nacional de Caminhos de Ferro com a garantia de juro de 7% sobre o capital necessario para a construção, procedeu aquella a estudos, cingindo-se á directriz da comissão de 1898 isto é, seguindo de Vizeu ao lado da estrada em direcção á portela da Aguiar e a Vila da Ponte.

Surgiram reclamações encontradas que depressa se fundiram.

Queriam uns que a linha se aproximasse do Dão para servir a região vinícola e o conselho de Penalva do Castelo. Pretendiam outros que fosse servir a parte

mais rica do concelho de Satam constituída pela freguezia da Ribeira d'Ave e se aproximasse o mais possível da sede do concelho de Vila Nova de Paiva.

Conjugadas as duas reclamações, pedia-se que um traçado sinuoso atendesse ambas, alegando-se que as linhas secundarias deviam servir o melhor possível os diversos centros de população regional.

Para nos pronunciarmos sobre a directriz mais conveniente importa definir primeiro a função económica da linha projetada.

Parece á primeira vista que, sendo destinada a ligar as duas linhas de Foz-Tua a Bragança e Vizeu a Santa Comba, não só para unificar a sua exploração como para facilitar as relações das duas provincias, deve ser essa a sua função predominante, que importaria conciliar todavia com o fomento regional, que não pode ser menosprezado.

A' população transmontana servida pela linha de Bragança pertencem 10 concelhos, cuja população com soma de 162.000 habitantes.

A zona entre Foz-Tua e Santa Comba abrange 16 concelhos com 246.000 habitantes. Construída a linha da Regoa a Vila Franca, fica parte do districto de Vila Real com 168.000 habitantes e tres concelhos: Lamego, Armamar e Tarouca, com 51.000 habitantes ligados com Vizeu e parte da Beira Baixa.

Sendo as linhas de interesse geral destinadas a assegurar as relações entre partes diversas de um paiz ou entre este e os paizes visinhos, como tal pode e deve ser classificada a nova linha.

Util é sob esse ponto de vista, mas pouco importantes serão as relações assim asseguradas.

Trata-se de regiões agrícolas simulares, que entre si poucas permutas realizam e tem o Porto por principal mercado de abastecimento do que importam e de consumo ou transito do que exportam.

As linhas de Bragança e de Chaves são, como as de Miranda, afluentes da do Douro e a de Vizeu a Santa-Comba é-o da Beira Alta.

Tambem não se podem esperar desvios de trafego nas relações para o Sul da Pampilhosa.

○ percurso, todo em via larga, é de 243 k. de Foz-Tua á Pampilhosa por Campanhã; por Vizeu, quasi todo em via estreita, é de 216 k. proximamente. A diferença, de 27 k. a favor do segundo itinerario, pouco vale comparada com a maior duração da viagem. Mais valor tem as relações locais que a linha servirá. E' o trafego regional e não o do transito o que predominará. A região servida é populosa e tem riquezas agrícolas, que demandam transportes faceis.

A linha é pois ao mesmo tempo de interesse geral e local, sendo a segunda função a predominante. Para bem a desempenhar deve aproximar-se dos diversos centros de produção, ainda que se alongue assim o traçado com sacrificio do trafego de transito, que demandaria o traçado mais directo possível.

Para podermos atribuir com sufficiente aproximação determinado rendimento a uma linha em projecto importa analisar o trafego de linhas simulares.

Como é sabido, o trafego provavel de uma nova linha calula-se, com a possível aproximação, pela aplicação de um coeficiente de deslocação anual á cifra da população de uma *zona directa* de 5 a 6 kilometros de cada lado da linha e das *zonas indirectas* exteriores áquella, que possam ser consideradas ainda tributarias da linha, embora em menor grau. A uma e outras se applicam coeficientes diversos, tanto para o movimento de passageiros como de mercadorias, diferenciando-os ainda, conforme se trata de zonas puramente agrícolas ou industriaes.

E' obvia a incerteza dos resultados de taes calculos.

A análise do trafego das linhas já existentes na região constitue base mais segura de apreciação, a que vamos pois recorrer.

### Linha de Foz-Tua a Bragança

A linha de Foz-Tua a Bragança abrange duas concessões distinctas: a de 1884, do troço de Foz-Tua a Mirandela, com 55 km. e a de 1902, de Mirandela a Bragança, com 80 km.

O primeiro foi aberto á exploração em 19 de Setembro de 1887, tendo sido 1888 o primeiro ano completo de exploração. O segundo só ficou todo aberto em fins de 1907. Nos mapas seguintes resumiremos os resultados principaes da exploração nesse ano, no de 1913, que precedeu a guerra, e no de 1923.

### Linha de Foz-Tua a Mirandela

	1888	1913	1923
Numero de passageiros.	26.795	40.250	82.437
" " "	12.965	33.408	33.220
Por kilometro:			
Receia bruta.	570\$	1.179\$	13.618\$
" liquida	-189\$	583\$	2.497\$

### Linha de Mirandela a Bragança

	1908	1913	1923
Numero de passageiros.	46.355	65.049	110.165
" " toneladas	20.791	22.631	22.729
Por kilometro:			
Receita bruta.	632\$	683\$	9.002\$
" liquida	3\$.	92\$	-2.119\$.

Convem observar que de 1913 a 1923 o movimento de mercadorias ficou estacionario. Aumentou o de passageiros por influencia da guerra e da febre d'especulação comercial subsequente.

Tomemos as linhas no seu conjunto, com 135 kilometros, comparando os anos de 1913 e 1923.

	1913	1923
Passageiros . . . . .	196.290	192.602
Mercadorias (ton.) . . . . .	56.039	55.965
Por kilometro:		
Passageiros-kilometros . . . . .	—	56.074
Mercadorias— " (ton.) . . . . .	—	18.028
Receita bruta . . . . .	888\$	10.883\$
" liquida . . . . .	292\$	-238\$

Importa observar que nos totais de passageiros e mercadorias figuram em duplicado os que de uma das linhas passam á outra. Foi assim que em 1923 a tonelagem de Foz-Tua a Mirandela subiu a 33.408 ton., quando fôra apenas de 27.392 em 1904, cifra que já incluía o trafego, servido por estrada, da zona superior ou a ela destinado.

As receitas mal cobriram as despesas d'exploração, pois com o deficit d'exploração de 32.260\$80 ha que encontrar apenas 17.260\$93 de receita fora do trafego.

Por aqui se avalia a escassa productividade das linhas transmontanas.

A tonelagem das principaes mercadorias transportadas na linha de Tua a Bragança foi a seguinte:

Aubos . . . . .	5.178 toneladas
Cereaes . . . . .	3.447 "
Madeiras e lenhas . . . . .	3.748 "
Vinhos . . . . .	2.728 "
Sal . . . . .	2.008 "
Comestiveis . . . . .	1.938 "
Azeite . . . . .	1.824 "
Cortiças . . . . .	1.571 "
Batatas . . . . .	1.502 "
Metaes . . . . .	1.192 "
Fructas secas e verdes . . . . .	1.603 "
Peixe . . . . .	662 "
Minerios . . . . .	649 "
Gado (cabeças) . . . . .	7.784 "

Os productos exportados ou importados representam principalmente relações commerciaes com o mercado do Porto e não devem ser contados senão como parte minima do transito da nova linha.

O mesmo se pode dizer dos passageiros, embora o seu numero possa crescer bastante com a facilidade de relações entre as duas provincias.

**A Linha de Santa-Comba a Vizeu**

Vejamos agora os resultados da exploração da linha de Vizeu a Santa-Comba, concedida em 1885, com 50 km. e cujo primeiro ano completo d'exploração foi 1891.

	1891	1913	1923
Numero de passageiros.	51.946	87.009	140.189
" " mercadorias	8.204	80.642	40.936
Por krlometro :			
Passageiros — kilometros	—	—	86.481
Toneladas — kilometro .	—	—	23.487
Receita bruta . . . . .	606\$	1.331\$	18.821\$
" liquida . . . . .	4\$	628\$	5.130\$

Esta linha, que serve uma região mais rica e populosa e mais frequentada por excursionistas que a de Traz-os-Montes tem tido notavel incremento no seu trafego.

Importa indicar a tonelagem das principaes mercadorias transportadas em 1923:

Madeiras e lenhas . . . . .	16.872 toneladas
Vinhos . . . . .	1.451 "
Comestiveis . . . . .	1.963 "
Cal. . . . .	1.288 "
Cereaes . . . . .	744 "
Metaes. . . . .	697 "
Minerio . . . . .	866 "
Peixe . . . . .	366 "
Sal . . . . .	831 "
Resinas . . . . .	631 "
Azeite . . . . .	209 "
Aubos . . . . .	385 "
Batatas . . . . .	236 "
Gado (cabeças) . . . . .	2.092 "

Vê-se que um total de 40.936 toneladas quasi metade e representada por madeiras, lenhas e resmas.

Se tomarmos agora no seu conjunto as linhas exploradas pela Companhia Nacional, dos dados estatisticos por kilometro em 1923 resalta a manifesta superioridade da linha de Vizeu.

	Tua	Vizeu	Conjunto
Kilometros explorados.	135	50	185
Passageiro -- kilometros	56.074	86.481	64.292
Toneladas "	18.028	23.487	19.506
Receita bruta . . . . .	10.883\$	18.821\$	13.028\$
Receita liquida . . . . .	-238\$	5.130\$	1.212\$

**Linha do Vale do Vouga**

Resta-nos, como elemento de comparação, registrar os dados estatisticos relativos á linha do Vale do Vouga, com os seus 176 kilometros, cujo primeiro ano de exploração completa foi o de 1915, já influenciado pela guerra.

	1915	1923
Numero de passageiros . . . . .	421.118	665.217
Numero de toneladas . . . . .	67.483	107.032
Por kilometro :		
Passageiros — kilometros . . . . .	—	148.250
Receita bruta . . . . .	1.029\$	19.661\$
Receita liquida . . . . .	353\$	2.651\$

No ano de 1924 a receita bruta kilometrica deve subir a perto de 31.000\$00 por kilometro e a receita liquida ser perto de 6.000\$00, muito superior à média da Companhia Nacional, por virtude da densidade de população na região servida.

Convem mencionar as principaes mercadorias transportadas em 1923.

Madeiras e lenha . . . . .	47.216 ton.
Diversos. . . . .	7.004 "
Carvão . . . . .	7.135 "
Cortiça . . . . .	4.330 "
Vinho. . . . .	5.043 "
Telha e tijolo . . . . .	4.072 "
Cereaes . . . . .	2.581 "
Mineraes. . . . .	2.274 "
Sal . . . . .	2.266 "
Farinhas. . . . .	1.598 "
Ferragens. . . . .	1.482 "
Batatas. . . . .	1.596 "
Pedra . . . . .	1.540 "
Cal e cimento . . . . .	1.558 "
Taras. . . . .	1.349 "
Barro e areia. . . . .	1.196 "
Arroz. . . . .	791 "
Castanhas . . . . .	426 "
Vidros e louça . . . . .	575 "
Legumes. . . . .	327 "
Gado (cabeças). . . . .	4.046 "

Quasi metade da tonelagem provem dos transportes de madeiras, como na linha de Vizeu a Santa Comba.

Para confronto das duas linhas importa referir os seguintes numeros relativos ás expedições de Vizeu em 1923 :

	Vouga	C. N.
Passageiros. . . . .	34.087	31.769
Mercadorias. . (ton.). . . . .	7.320	5.752

Importa observar que a linha do Vouga tem apenas 10 anos de exploração completa e se mede 176 km., a de Vizeu e Santa-Comba serve as relações com as linhas de Beira Alta, Beira Baixa e Norte.

A nova linha serve uma zona em parte comparavel á tributaria da de Santa-Comba, e no resto menos productiva.

A receita liquida deve ser superior á media geral das linhas actuaes da Companhia Nacional. Suponhamos que se eleva a 2.000\$00.

Com largo optimismo iremos porein até 4.000\$00 por kilometro.

Eis a base financeira sobre que devemos calcular os encargos provaveis, o que deixaremos para outro artigo.

## MORTOS ILUSTRES

Parece que uma vaga de maldição passa pela terra portuguesa, anulando-lhe todas as vontades e todos os valores como um castigo de Deus.

Uns após outros vão desaparecendo envoltos no misterio da morte, os homens e os símbolos.

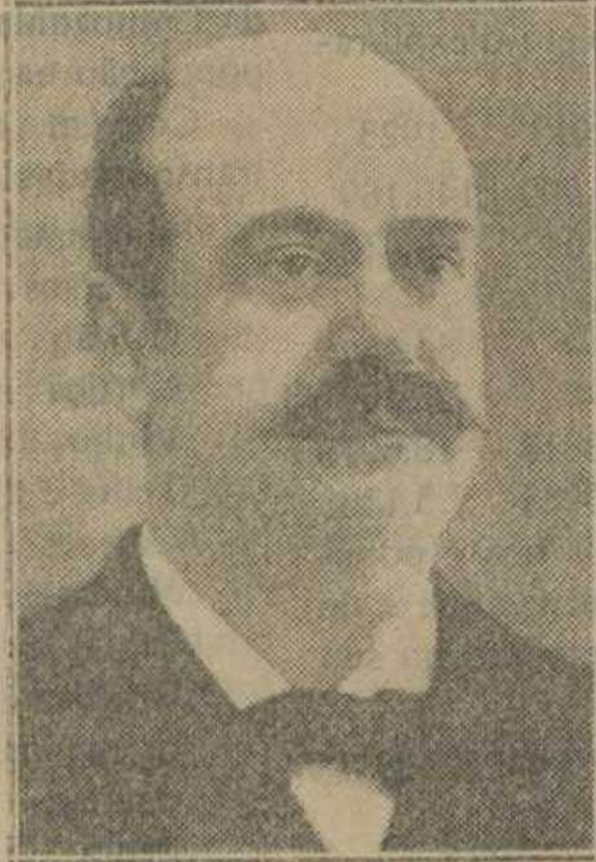
### Conselheiro de Estado

#### JOSÉ ADOLFO DE MELO E SOUSA

A biografia deste antigo homem d'Estado, que foi um verdadeiro homem de bem, já está mais ou menos escrita e divulgada pela imprensa diária que lhe prestou as homenagens que elle merecia. Não temos pois a pretensão de a fazer. Apenas algumas palavras em sua memória aqui queremos deixar gravadas como preito de homenagem.

Dotado de uma invulgar inteligência, elevou-se pelo seu trabalho e pelo seu valor aos mais altos cargos do meio comercial e financeiro e também da política do tempo da Monarquia.

Deputado e Conselheiro de Estado, tendo sempre recusado o lugar de ministro da Fazenda, para que foi convidado por diversas ve-



#### Dr. Antonio Sardinha

Era um grandíssimo espirito, um grandíssimo caracter e, se é possível, um coração ainda maior.

Em menos de vinte anos de vida literária António Sardinha, absorvido aliás por mil e uma preocupações, teve ainda tempo para criar uma obra que, por muitos aspectos, é muitíssimo superior a tudo quanto se fez nos últimos cincoenta anos em Portugal. Como poeta, como historiador, como sociólogo, como jornalista, António Sardinha

foi sempre um renovador, o maior o mais extraordinário movimentador de ideias do nosso tempo. Do nosso tempo, só?

Não. Nunca ninguem antes d'ele soube assim imprimir uma direcção tão firme e tão nitida ao pensamento português. E assim em nenhum aspecto da vida mental portuguesa deixou de ficar impresso o rigor da sua personalidade inconfundível. As suas ideias es-

palhava-as elle com um entusiasmo, uma vivacidade, e uma convicção que deslumbrava e prendia. Cultíssimo,—a sua cultura nunca a aferrolhou guardando-a avaramente para si. Derramava-a largamente por todos—amigos ou indiferentes, a todos prendendo e seduzindo pelo brillantismo e espontaneidade do seu

No curto espaço de horas 3 homens illustres desapareceram da scena da vida, abrindo um hiato na vida portuguesa e surpreendendo-nos dolorosamente.

O Conselheiro José Augusto de Melo e Souza, o dr. Antonio Sardinha e o dr. Anibal Soares.

zes, foi governador do Banco de Portugal, de onde ainda era director á data do seu falecimento, director de outros bancos e Presidente do Conselho da Administração e da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, lugares estes que desempenhou com rara distincção, sendo sempre o seu conselho ouvido atentamente e respeitadas as suas opiniões.

O seu funeral foi uma grandiosa manifestação de sentimento tão digna d'ele como dos que lha prestaram.

Paz à sua alma.

A' sua illustre familia, bem como à companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que perdeu um dos seus melhores colaboradores, envia a *Gazeta* a expressão do seu fundo pesar.

viver mental. Era humano porque era um apóstolo. Vivia das suas ideias e para as suas ideias. Transformou a mentalidade do seu tempo neste país, passou a Espanha e ao Brasil, e em toda a parte venceu. *Memento homo!* António Sardinha, o lutador impávido, o formidável doutrinador, aquele que — como o acentuou Hipólito Raposo junto do seu ataúde,— *foi em Portugal o fronteiro-mor do pensamento católico*; o altíssimo poeta do puro amor cristão, das grandes virtudes nacionais, do lar, das pequeninas coisas familiares e da terra — morreu!

#### Dr. Anibal Soares

Com a morte do sr. Dr. Anibal Soares, desapareceu uma das figuras mais interessantes do jornalismo politico dos ultimos tempos.

Escriptor elegante e vernaculo, logo revelado por um romance publicado no seu tempo de estudante, *Ambrosio das Mercês*, o dr. Anibal Soares colaborou em diversos jornais, exercendo actualmente o espinhoso cargo de director do *Correio da Manhã*.



# O TUNEL DO ROCIO

Previsões sobre seu futuro...

por JAYME GALLO

ESTA obra d'arte, sem duvida a maior no seu genero que existe no paiz, é bem conhecida de todos para que nos possâmos dispensar de fazer aqui a sua apresentação.

Porem, boatos de natureza mais ou menos alarmante tem chamado, de maneira especial, a atenção do publico para essa obra e, por isso, julgâmos interessante pormenorisar um pouco o seu estado actual, e tambem, considerando os esforços dispendidos com ella pela C. P., fazer algumas previsões sôbre o seu futuro.

Esse "intestino" ferro-viário, atravessando uma das maiores altitudes de Lisboa (115 metros) tem, como se sabe, a origem sôb a calçada da Glória e o terminus na estação de Campolide vencendo por uma recta de 2600 metros d'extensão, o desnivel de 25 metros existente entre os patamares das estações de Rocio e Campolide. Bem se pode admitir como contendo a intensidade de serviço d'uma quadrupla via, visto que duas duplas vias n'ele ingressam (as linhas duplas de Oeste e Cintura).

Ao publico que o conhece apenas de passagem ou pelos boatos é naturalmente indifferente a vida sem desfalecimentos, d'esse orgão ferro-viário, funcionando quer de dia, quer de noite mesmo a altas horas, quando sôbre elle repousa tranquilo nas suas habitações. Sujeito a cuidados a vigilancia, cessam nele as circulações apenas durante algumas horas da madrugada, para se dar logar á pratica dos cuidados dispensados quotidianamente, com dedicação por um grupo d'homens, da mesma forma superiormente conduzidos.

A C. P., não se poupando ás despesas necessárias, tem gasto com êsse tunel quantias bastante apreciáveis. Mas... não julgue o leitor que por motivo da sua tão apregoada ruina.

Tal não succede, felizmente; bem pelo contrario; com os pés direitos de rija pedra siliciosa e a abóboda d'optimo tijolo massiço, o tunel propriamente dito mostra-se eterno e dispensando preocupações. Falando daqueles dispendios, queremos referir-nos apenas á conservação das vias, constituídas por carris Vignole do tipo mais forte de 18 metros, (45 kilogramas por metro corrente), os quaes tem, apesar de tudo, duração muito limitada, contrariamente ao que succede com a madeira em que assentam, o que naturalmente é devido á acção exercida pelos gazes da combustão do carvão, acumulados no tunel, tais como o gás carbonico que como se sabe transforma o ferro em hydro ferrico ou ferrugem no ar humido. Essa acumulação não pode deixar de dar-se em consequencia da intensidade de circulação de máquinas e desses gazes apenas poderam ter saída do tunel pelas suas bôcas e por duas chaminés que existem no percurso, fumegando

uma para a rua Alexandre Herculano e a outra junto ao picadeiro do quartel de Campolide.

Renovados os carris e o respectivo material de fixação na via ascendente em 1916, já no ano findo teve a C. P. necessidade de fazer outra completa renovação da mesma via (parte metálica).

Assim; e, falando apenas da via ascendente, nota-se que desde 1916 até agora, ou seja num periodo de 8 anos, a C. P. louvavelmente reconhecendo o que é necessário, sem imposições, empregou 5.200 metros de carris novos de 45 kilogramas e respectivo material de fixação, com grande dispendio de mão d'obra; isto alem da onerosa conservação ordinaria.

Observando que com a via descendente as mesmas despesas de material e mão obra serão necessarias em egual periodo, não é difficil aperceber-nos do consideravel dispendio de capital e das pesadas responsabilidades que para a C. P. acarreta esse tunel plano de gazes nocivos (1).

Tenha-se em vista tambem o asseio da estação do Rocio; o consideravel gasto com a conservação do material circulante, sobretudo dos "tramways" constantemente em transito nesse ambiente destruidor; o facto do publico asseado e ávido de conservar a saude, abandonar os percursos de B. Prata, Entre-Campos ou Bemfica a Rocio, para se furtar a esse ambiente, com prejuizo monetário da C. P. resultante da cobrança desses quilómetros a menos, etc, etc. e, ver-se-ha a soma de responsabilidades e dedicação que ha a exercer.

Aqui cabem nossas previsões sobre o futuro do tunel...

Pois que a C. P. como dissêmos e tem posto á prova não se poupa ás despesas necessárias, e, provado como está que o actual ambiente do tunel derivado á combustão do carvão, contribui poderosamente para encurtar o periodo de duração da parte metálica da via, dando logar a enôrme despeza que pôde considerar-se frequente, dizem nossas previsões, tendo ainda em atenção o excelente estado de conservação do tunel e a comodidade do publico, tambem nunca perdida de vista pela C. P. que, num futuro próximo, se circulará entre Rocio e Campolide como presentemente entre a gare de *Quai d'Orsay* e a estação de *Austerlitz*, isto é, a tracção a vapor forçosamente terá de dar logar á tracção eléctrica nesse troço com manifesto beneficio do publico e da C. P.

Disso devem convencer-se aqueles que ao contrario de nós, preveem ruina ou abandono do tunel fantasia esta que nada encontra a justifical-a.

(1) Sabe-se que presentemente 1 par de carris Vignole de 18 metros material de 45 kilogramas por metro corrente, com respectivo material de fixação importa em 1:800\$00, não incluindo a mão obra de seu assentamento.

Como o tunel tem 2.600 metros d'extensão, o material para cada via será o correspondente a 145 pares desses carris, o que equivale á importancia de 525:000\$00 para as duas vias, sem incluir a mão d'obra de enorme dispendio.

# O Porto de Loanda

por Manuel de Melo de Sampaio

Visconde d'Alcobaça

**C**ORRESPONDENDO à gentileza dum convite dessa redacção para colaborar nas colunas da *Gazeta*, ao qual não devo negar-me, venho gostosamente expor com a minha insuficiência o que presenciei de visu no plano de realisações projectadas no porto de Loanda, de modo a adapta-lo às exigências actuais da navegação.

Não possuindo presentemente à mão nenhuns dados sobre a situação económica actual do porto de Loanda para podermos avaliar do seu movimento, pode-se contudo afirmar sem receio de contradição ser Loanda um dos melhores portos de Angola não inferior ao Lobito e mesmo superior a qualquer outro de toda a costa ocidental de Africa. Seja-me lícito aqui recordar o testemunho insuspeito do comandante do barco alemão "Usaramo" que nas vespersas de chegada a Loanda em conversa no tombadilho, disse: "Vocês portuguezes mostraram na história uma aptidão extraordinária para escolher bons portos. Os melhores nesta costa são vossos".

E' o porto de Loanda formado por uma extensa restinga de areia, correndo no sentido nordeste sudoeste paralela à costa, dando abrigo seguro e oferecendo um excelente ancoradouro em todas as condições de tempo à navegação de alto mar que o demanda. Navios de grande calado, diga-se de 9 metros, dão entrada no porto com facilidade porque as profundidades existentes assim o permitem. Esta restinga forma a baía de Loanda e na sua ponta nordeste temos a barra, limitada pelo lado de terra, pelos rochedos de *S. Pedro da Barra* e onde ha um farol.

Percorrendo a restinga para sudoeste vem se ter às intalações do Departamento Maritimo e em frente o fundeadouro dos navios de guerra, por onde corre um dos dois canaes existentes na baía; o outro correndo em frente e ao longo do lado continental. No fundeadouro está ha anos uma dóca fluctuante antiga e sem serventia actual pelo seu estado de deterioração. Se continuarmos para sudoeste topamos com a ponte sobre pegões que liga a restinga ou ilha de Loanda ao lado continental, passando pelo sopé do morro e fortaleza de *S. Miguel*; teatro de renhida luta e de onde *Salvador Correia de Sá* desalojou os holandeses, quando da restauração de Angola. Hoje serve de presidio de degredados. Estamos no lado continental da baía. Por debaixo d'este morro e ao longo da costa, foi construida a linha da pedreira da *Samba*, n'uma extensão de perto de 3 quilómetros.

Por alturas do Departamento Maritimo, está projectado uma estacada ou cais em estacada de beton armado com fundo à cota de (-10,0), pela atracação de barcos de alto mar. Hoje fundeam na baía. Terá esta estacada 400 metros de comprimento e empedra-

dos de revestimento dos aterros que serão limitados por prismas successivos denrocamento. Por via do seu excessivo custo a construção foi adiada por agora.

A companhia construtora das Obras do Porto cingindo-se ao critério e em harmonia com o Governo da Provincia, de que existe em Loanda uma navegação de cabotagem de relativa importancia capaz de largo rendimento se fossem melhoradas as condições do porto e que poderá ser facilmente mantido em estado próspero pelo inter-câmbio com os portos do Congo e os do sul da Provincia; cuidou primeiramente na construcção e prolongamento do chamado cais de Alfandega, a qual iniciou. Seguindo este mesmo critério, tambem está projectado o alargamento a 100 metros do actual canal que corre em frente ao cais, até ao local da *Mãe Isabel*, numa extensão de cerca de 1800 metros. Para se conseguir este "desideratum" dragar-se-ha este canal até 4 metros abaixo do nível do máximo baixamar d'aguas vivas ou seja com fundo á cota de (-4,0). Infelizmente o draga que o porto possui e que está ha tempos ancorada em frente da Mãe Isabel, não tem as condições de navegabilidade precisas para o empreendimento deste trabalho, devido ao seu casco não poder resistir a grandes e numerosas deslocações como era mister. Pensou-se em renovar o casco ou em adquirir nova draga, mas hoje em dia um parque de material desta espécie comporta despeza avultada e qualquer obra marítima determina despezas de milhares de contos. E não carecem os nossos portos do continente de material semelhante para acudir ao assoreamento das nossas barras? A situação afflictiva da Provincia de Angola mal comportará tal despeza.

Para a condição do canal com fundo à cota de (-4,0), realisaram-se sob a direcção do signatário, algumas sondagens geológicas no curso do canal e no alinhamento da muralha a construir e verificou-se que o terreno sólido era em partes rocha e a pouca profundidade do fundo, o que garante para a construcção do chamado cais de alfândega condições de solidez, mas em parte dificultando a dragagem do canal, onde será preciso empregar uma draga "Sobnitz" ou outros meios de remover a rocha. Noutros pontos encontraram-se fundos argilosos, não sendo necessário descer a tubagem de revestimento da sonda ao trabalhar as brocas. Os produtos de dragagem e principalmente o de desaterro que se está efectuando com uma escavadora a vapor por detraz da estação do *Caminho de Ferro de Loanda*, constituirão a face marginal do porto; utilizados na conquista de terrenos á baía. Este desaterro tem a dupla vantagem de não só constituir a face marginal, mas ao mesmo tempo desfogar as imediações da estação e assim dar logar a novas instalações e vias do Caminho de Ferro de

Loanda. Comporta este caminho de ferro—com uma extensão de 510 quilómetros até Malange e seus ramaes, um tráfego muito razoável, suscetível de grande aumento com os melhoramentos que estão em via de realização e o encurtamento da linha actual por provas variantes; uma das quais ainda ha pouco acaba de se abrir à exploração.

No delineamento dos cais de cabotagem está assegurado um plano inclinado de 80 por 90 metros e para o deslocamento de embarcações até um máximo de 800 toneladas. A planta, como unidade completa será movida a vapor, em vista da tonelagem a deslocar. Os berços serão cinco, em tambores e com embriagem e comando próprio de modo a facilitar a deslocação de um ou mais barcos ao mesmo tempo.

Nos cálculos para a estabilidade da muralha consideram-se três possíveis casos de carga: (1) condição de não haver agua por detraz da muralha nem fluctuabilidade; (2) água até ao nível do máximo baixamar de águas vivas e fluctuabilidade e (3) idem, sem fluctuabilidade. No primeiro caso a hipotese é provavelmente inferior às condições actuaes, tanto que supõe-se não haver agua por detraz da muralha. No segundo as condições serão em excesso das actuaes, porque fluctuabilidade completa infere acesso livre à água por debaixo da muralha e no terceiro as condições aproximam-se mais das actuaes.

Iniciaram-se os trabalhos de construção da muralha ou cais de Alfândega, por cravar estacas de 0,30 por 0,30 de secção, em linha de cinco e devidamente espaçadas, por meio de um bate-estacas montado sobre dois batelões e os quais se manobravam e ancoravam à medida que adiantava o cravar. Servem estas

estacas para o assentamento de vigas longitudinais e transversais da mesma secção que estas, propriamente escoradas e que formam entre si, uma estacada ou ponte provisória de madeira. Sobre esta ponte assim coustruida no alinhamento da muralha, manobrava um bate-estacas a vapor, com martelo automático "Me Kiernan-Terry", empregado no cravar de estacas metálicas de fabrico da "British Steel Piling Co." e que formavam diques ou caixas metálicas rectangulares de 20 por 7 metros aproximadamente.

Terminada a construção da caixa, procedia-se ao exgotamento da água nela contida por meio de uma bomba pulsómetro a vapor e assim se encetava a preparação e excavação das fundações da muralha ou cais. Para a remoção dos produtos da excavação, trabalhava tambem um guindaste montado sobre a ponte provisória. Atingida a cota prevista na excavação para as fundações da muralha, procedia-se ao assentamento das fôrmas de madeira para a construção da muralha em beton macisso. A construção era feita em camadas sucessivas até se atingir o nível do coroamento da muralha.

Por detraz da muralha construida, procedia-se ao aterro. Os cais estão sendo apetrechados com guindastes "Smith" de 3 toneladas para o serviço de carga e descarga de mercadorias. A Alfândega que está dentro de um recinto limitado terá novas instalações.

E aqui deixo nesta breve resenha a descrição dos trabalhos encetados em Loanda e que indubitavelmente constituirão um melhoramento importante, tão necessário ao fomento da provincia de Angola e ao comércio de importação e exportação do vastissimo *hinterland* de que o porto de Loanda é a chave.



**Linha do Norte.**—Esta linha da C. P., como se sabe a de maior movimento no país, está actualmente melhorando duma completa renovação de material da via ascendente e de Cintura, empregando-se carris de 18 metros de peso 810 quilogramas como já existem além de B. Prata.

Os trabalhos ha pouco tempo iniciados em Campolide, encontram-se já proximo de seu "terminus".

Consta-nos que a C. P. vae fazer igual melhoramento dentro da estação de Campolide, e, assim teremos a primeira linha do nosso país, rivalizando com as melhores do estrangeiro.

**Os resultados da exploração em 1924.**—As receitas gerais das linhas férreas do continente, no ano findo, embora não todas ainda liquidadas, em virtude dos serviços combinados não o permitirem, estão calculadas em cerca de 300 mil contos, pertencendo às grandes redes do Estado, (Minho e Douro e Sul e Sueste), 120 mil; às da C. P., 165.000; à B. A. 10.000 contos e à linha de Cascais, 8.000 contos. Os encargos,

apesar da melhoria do câmbio, são enormes, assim como os *déficits* que as assoberbam, os quais nas linhas do Estado e C. P. são elevados.

**As novas oficinas do Sul e Sueste.**—O ministro do comércio aprovou o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas sobre a construção de novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Segundo esse parecer as novas oficinas gerais serão instaladas no Lavradio e projectadas e fornecidas pela casa William Beardmore & Co. Ld., de Glasgow, fazendo-se tambem a construção duma nova central eléctrica, laboratórios de mecânica e química, escritórios, vestiários e refeitórios.

Terá de ser feita a expropriação junto do Lavradio e a poente da sua estação ferroviária, de uma faixa de serreno de 100.000 metros quadrados para essa instalação, seus anexos, suas futuras ampliações e linhas de acesso.

**Cacilhas à Costa de Caparica.**—O *Diário do Govêrno* de 26 de Dezembro último publicou um Aviso da Repartição de Estradas, mandando proceder ao inquerito administrativo de utilidade por espaço de trinta dias sobre a concessão pedida pelos Srs. Antonio Carlos Aguado Leote Tavares, eng.º, e Henrique Torres Leote Tavares, proprietário, para o estabelecimento de uma linha férrea sobre estradas, de tracção mecânica, partindo de Cacilhas e dirigindo-se por Almada, Pragal, S. Lourenço, Banática, Porto Brandrão, Lazareto e Trafaria, até à Costa de Caparica, numa extensão de 12 quilómetros.

# Reflexões sobre o momento económico e social

PER AUGUSTO DA COSTA

## I — Ano velho, ano novo

No relógio do tempo, uma hora nova acaba de soar. Que trará ela de novo? Que nos dará ela que nós não conhecemos já? Uma conta nova, acrescentada ao rosário das amarguras colectivas? Ou uma alegria que nos abra o coração ha tanto tempo cerrado sobre si mesmo?

Seja o que fôr, venha o que vier, tudo nós deveremos aguardar serenamente, e tudo devemos receber sem surpresa. Assim como não ha já entusiasmos que galvanizem a alma nacional, e a elevem num grito unisono de milhões de bocas, assim não ha tambem já dores que a amarguem fundamente — tão fundamente que dessa amargura nasça uma revolta. A nação está quieta, socegada, tranquila. Dorme, como dorme uma criança sem pecados. Quando acordar, porem...

...Não, é melhor não tocarmos na chaga. Vejamos antes a situação económico-social em que o ano de 1924 nos deixa, a herança que 1925 receberá.

## II — O momento económico-social

A situação não pode ser pior. Se a tranquillidade nas ruas se encontra assegurada, nem por isso os espiritos estão mais tranquilos, nem a vida nacional palpita num ritmo seguro e normal. Os que supõem que a ordem é um dom simplesmente policial, e que basta a rua estar tranquila para que tranquila corra a vida duma sociedade, têm na situação presente da sociedade portugueza o melhor desmentido e o melhor correctivo a este desmando da intelligencia *Chômage*; falta de credito; diminuição dos negocios no mercado interno; paralização de exportações; augmento das importações: — eis, em síntese, a situação em que nos encontramos. Se uma casa assim desarrumada pode alguma vez ser considerada uma casa em ordem, só pelo facto de dentro dela se poder andar sem perigo de que os gatunos nos assaltem em pleno dia, — então, a pequena casa lusitana está em ordem; mas, se ás coisas dermos os nomes que lhes são proprios, Portugal não pode deixar de ser considerado, neste momento, como um país mergulhado numa profunda desordem. Estamos vivendo num *equilibrio instavel*: o centro de gravidade afasta-se cada vez mais do seu ponto de suspensão, e amanhã...

O equilibrio da vida nacional não se perdeu hoje, nem ontem: esta é a verdade, e a verdade manda Deus que seja dita. São pecados velhos de que todos temos que nos penitenciar. Mas alguns desses pecados velhos têm sido singularmente agravados pelos homens de hoje, alguns novos pecados, tambem, se têm creados, e o papel do Estado, o cabeça duma nação, consiste precisamente em fazer a policia d'essa nação, defendendo-a contra todos os ataques, prevenindo todas as eventualidades, preparando anticipadamente os remedios para qualquer doença eventual.

## III — O problema da vida cara

Os governos vêm, de ha anos para cá, tentando remediar este mal, tangivel a todas as familias, tangivel a todos os individuos, tangivel a todos os bolsos: a carestia da vida. Mas todas as soluções estudadas pelos governos tem, até hoje, produzido resultados absolutamente negativos. Porquê? Porque essas soluções não são soluções, mas apenas *paliativos*.

Os governos tem visto um problema de consumo onde existe, bem claro, bem patente, perfeitamente definido, um problema de produção. De que tem servido o Commissariado dos Abastecimentos? De que servem as Cooperativas de Consumo? Nenhum destes organismos produz; ambos jogam com objectos já produzidos, quer adquirindo-os para consumo dos seus associados,

quer transportando-os dum ponto do país para outro ponto do mesmo país, onde são vendidos. Quere dizer: o Commissariado dos Abastecimentos é um comerciante em larga escala, como as cooperativas de consumo são compradores em larga escala; mas, nem um, nem outro destes organismos exerce uma função económica primacial, numa sociedade *deficitaria* de productos necessários: *produzir*. E produzir é o que mais importa no momento em que atravessamos.

A politica de defesa do consumidor pode ser boa — e é boa, indiscutivelmente — sob o ponto de vista eleitoral, mas não vale nada sob o ponto de vista económico, nacional e objectivo. E isto por uma razão simples: é que não ha um *consumidor* que não seja, simultaneamente, tambem um *produtor*. Os consumidores não produtores, só os vadios: e é a defesa dos vadios que os governos se dedicam com tanto afan? Suponho que não. Logo, não sendo a defesa dos vadios o primeiro cuidado dos governos, e sendo, pelo contrario, a defesa do público em geral o que tanto os preocupa, o caminho seguido até hoje pelos governos é um caminho totalmente errado.

O problema da vida cara é, portanto, um problema de produção, e nunca de consumo. Como ainda recentemente dizia em a *Epoca* o dr. Afonso Lucas, — antes de pensar em vida barata, é necessário conceder à industria nacional as indispensáveis proteções pautais de que neste momento absolutamente dependem a sua vida e o seu futuro;

— antes de pensar em pão barato é preciso assegurar à agricultura nacional o justo preço dos seus trigos para que ella, em vez de restringir, alargue, quanto possível, as suas culturas;

— antes de pensar em impostos leoninos e atrofiantes, administre-se com probidade e critério, reduzindo-se ao minimo as despesas públicas, severamente, violentamente, num plano de conjunto, porque nisso reside o segredo de salvação nacional;

— e em vez de se cruzarem os braços perante a temerosa crise do credito, conceda-se á produção o credito de que necessita e sem o qual a sua asfixia, com todas as suas consequencias, é fatal.

## IV — Os governos e a economia nacional

E' isto, o que os governos tem feito? Bem pelo contrario. Os governos parecem apostados em estancar todas as fontes de riqueza nacional. Longe de se proteger a produção nacional, e desenvolver o trabalho nacional, pela protecção à industria e à agricultura nacional, evitando assim uma constante drenagem de ouro para o estrangeiro e o agravamento sempre crescente duma crise de desemprego, sempre de consequencias desastrosas; — Longe disso, o Estado só se tem preocupado com o aumento sucessivo de impostos, para fazer face ás suas despesas inúteis, ruinosas, desnecessárias, ainda que esse imposto vá agravar os encargos, já de si pesados, da produção nacional. E' o trabalho nacional quem paga todas as despesas inúteis do Estado, que não são poucas, nem de pouca monta...

Porque não reduz o Estado essas despesas? Porque não pode tal como está constituído. O Estado, na sua conformação moderna, *absolutista*, é naturalmente perdulário. As tendencias *socialisantes* que o informam custam caro ao país. Caro, e bem caro. Porque é sabido que a exploração pelo Estado de serviços de caracter público, desde os caminhos de ferro até aos bairros sociais e aos transportes marítimos, de dolo (sa memória é uma exploração sempre *deficitaria*. Não contando já com as despesas excessivas com um excessivo funcionalismo público, ao serviço do Estado, em grande parte, sómente como paga de serviços politico-revolucionários prestados em certos momentos... O antigo caldo, distribuido á portaria dos conventos, encontrou um digno sucedâneo no «comunismo burocrático» do Terreiro do Paço.



### V - A política do imposto e os seus inconvenientes

E' para manter esse «comunismo» que o Estado constantemente recorre ao imposto. Mas succede o seguinte: que o imposto não dá tudo quanto o Estado dele espera, e isto por várias razões. O imposto tem sempre um ar extorsivo, inerente à sua própria natureza, e só lhe não foge quem não pode fugir-lhe. Além do que, o Estado multiplica por todas as formas o tributo imposto ao trabalho e à riqueza nacional, tornando imensamente complexos os sistemas de cobrança, — quando o melhor, é simplificar ao máximo esse serviço de cobrança, pela simplificação do próprio imposto. Não é a multiplicidade de impostos o sistema tributário mais produtivo: pelo contrário, os tributos serão tanto mais fáceis de cobrar, quanto mais fácil fôr o seu lançamento e quanto mais exequível fôr a sua percepção. Não falando já, é claro, numa questão elementar e fundamental de justiça, na distribuição dos encargos tributários: ausente essa justiça, nasce a revolta entre os contribuintes, e o Estado vê muito diminuídas, na prática, as suas receitas... teóricas.

Na impossibilidade material de ser eliminado, o imposto deve ser reduzido ao mínimo. Não pode totalmente ser eliminado, porque o trabalho tem de pagar as despesas que o Estado necessariamente faz, para assegurar a boa política da sociedade, para garantir a paz social absolutamente indispensável ao pleno rendimento de todas as actividades económicas. Essas despesas, porém, são hoje extraordinariamente elevadas, porque o Estado nelas include os *deficits* constantes dos seus serviços administrativos. Desde que o Estado deixasse a actividade nacional do Comércio e da Indústria às funções do comerciante e industrial que lhes usurpou os *deficits*, não se fariam tão pesadamente sentir no seu crescimento, e as suas despesas seriam, logicamente, muito menores.

### VI - A inflação fiduciária e a revalorização do escudo

Para acudir a essa crescente avalanche de despesas, o Estado toma imediatamente como recurso o aumento da circulação fi-

duciária. Alargamento da circulação fiduciária que, sendo feito a descoberto, não se destinando a activar o movimento da economia nacional a auxiliar o comércio e a industria, naturalmente vai contribuir para a desvalorização da moeda. Bem sabemos que nem só a inflação fiduciária tem influência no curso dos câmbios, em relação ao escudo: mas todos sabemos que a desvalorização do escudo é condicionado muito de perto pela inflação fiduciária, sistematicamente realizada, como remédio para os desequilíbrios financeiros do Estado.

O anterior governo entrou no caminho da revalorização imediata do escudo. Em princípio, é claro, nada ha que opôr a essa revalorização. Praticamente, porém, já o mesmo não acontece. Porque o fundamental, para que a economia do país não sofra com essa revalorização um poderoso abalo, é que essa revalorização se faça o mais lentamente possível, por successivos estadios.

Uma revalorização brusca do escudo, como a que se está dando, neste momento, não pode deixar de produzir as gravosas consequências que está produzindo, reflectindo-se na economia nacional. As exportações — que no baixo valor do escudo tinham a sua melhor razão de ser — começaram a descer, tão depressa o escudo subiu; e, inversamente, as importações aumentaram.

A crise de *chômage* que se vem acentuando na sociedade portuguesa é uma resultante directa, na sua maior parte, dessa brusca revalorização do escudo. A paralisação dos negócios, em O governo deve olhar a sério, por consequencia, para um tal problema. Olhar para ele a sério, procurar soluçiona-lo, com esta certeza antecipada: que não é transformando serralheiros, carpinteiros, tecelões, etc., noutros tantos empregados públicos, que a crise económica nacional se solucionará.

### VII - Conclusão

Eis um exame sumário da crise económica nacional, neste momento. Passa o ano velho, entra o ano novo: teremos, com esse novo ano, a solução — parcial, evidentemente, porque mil grés, nem os homens, nem os regimes, os podem fazer — a solução de tal problema? ou teremos, pelo contrário, o seu agravamento? *Ça, c'est à voir*. Esp.remos, por consequencia, os acontecimentos. Aguardemos as medidas do governo, e à medida que elas forem aparecendo, iremos nós falando.



**Linhas espanholas** — No mês de Novembro último foi solenemente inaugurado o *Funicular de Gélida*, de que é proprietária a «Sociedade Funicular de Gélida».

A linha tem a extensão de 866 metros e salva um desnível de 108 metros com pendente máxima de 22 por 100.

No extremo inferior arranca a uns 50 metros da estação de M. Z. A. indo terminar na praça de «la Iglesia». O serviço é por enquanto feito com duas carruagens, cada uma das quais tem lugares para 60 pessoas.

A construção desta linha começou em Abril de 1923 e importou mais de 400.000 pesetas.

— A Companhia do Norte de Espanha está activando a electrificação do Porto de Pajares, e consta que na Catalunha será concluída dentro de pouco tempo a electrificação de dois importantes trajectos afluentes a Barcelona. Já se está fazendo o serviço com

locomotivas eléctricas entre Ujo e Puente de los Fierros.

Está concluída a montagem da linha aérea até Busdongo faltando unicamente as vias desta estação que em breve estarão concluídas.

E' de esperar que por estes meses proximos se proceda à inauguração do trajecto affecto à linha das Asturias.

As máquinas empregadas serão de maior potência do que as de vapor pelo que a limitação das cargas dos combóios poderá ser ampliada.

— Acha-se constituída em Espanha uma sociedade denominada *Compañia Ibérica de Coches camas, Coches comedores y Trenes de lujo* que se propõe explorar em Espanha esses três géneros de comodidades a oferecer aos passageiros.

A referida companhia requereu ao *Directório*, para lhe ser concedida essa exploração ao abrigo da nova lei de caminhos de ferro, comprometendo-se a construir todo o seu material em Espanha. Igualmente solicitou que não sejam concedidas à Companhia Internacional dos Wagons-Lits a prorrogação dos seus contratos que tem actualmente para idêntica exploração, tanto com o Estado como com as diversas companhias de caminhos de ferro, nem a outorga de novas concessões à mesma Companhia.

A Companhia Ibérica propõe-se fazer a exploração desses serviços com tarifas mais reduzidas do que as da «Wagons-Lits».

# A competência do automobilismo ao caminho de ferro

por ANDRADE GOMES

DESDE que o caminho de ferro se estabeleceu facilitando, pela rapidez do transporte, a comunicação entre os povos das diversas regiões e o seu desenvolvimento comercial e industrial, que nunca deixou de ter de lutar com a concorrência de outros meios de transporte que, embora mais vagarosos e deficientes, não deixam contudo de lhes tirar algum tráfego, em certos casos de grande importância.

Nos primeiros tempos, levada ainda pela rotina, muita gente se obstinava em não querer largar os meios de que sempre se havia servido, a carroça ou o barco, conforme a região era datado ou não de comunicação fluvial, e olhando o caminho de ferro como coisa devéras prsígosa, continuou a transportar-se e às suas mercadorias pelos mesmos sistemas do que os seus antepassados se haviam servido e com os quais se achava satisfeita.

Os serviços do caminho de ferro, porém, de tal forma se foram impondo que os rotineiros tiveram de se dar por vencidos, passando a aproveitar-se do colosso que o progresso creara para instrumento famoso de civilização.

Entretanto, como impossível era ao caminho de ferro penetrar em todas as regiões ao ponto de tudo e todos se verem forçados a utilisá-lo, mesmo em casos em que podendo-o ser, as distâncias vencer a para o alcançar eram de ordem a torna-lo mais dispendioso do que os meios de transporte já existentes pelas vias ordinárias, permitiu aos almocreves e aos barqueiros prosseguirem no seu mister de recoveiros, fazendo uma competência à via férrea que via fugir-lhe algumas centenas de toneladas de mercadorias e bastantes passageiros.

Essa competência existiu sempre em todos os países, e no nosso persiste ainda hoje em larga escala, o que forçou as empresas ferroviárias em certa época a abaixar as suas tarifas a preços insignificantes, quasi ridículos, para poder arcar com as vias concorrentes entre determinados pontos.

O Tejo foi sempre um temível competidor da linha de Leste em toda a extensão em que é navegável; o Douro, o Vouga e os seus afluentes e vários outros cursos de agua também não pouco tráfego têm tirado à via férrea.

O mar igualmente entre o Sul e o Norte do País, não tem sido dos meios que menos têm afrontado o caminho de ferro, e a estrada ordinária com os seus carreteiros ou almocreves nunca deixaram de fazer certos transportes em competência com aquela via, como entre Lisboa e Torres, Alcobaça e outras povoações servidas pela linha de Oeste; no Norte entre

Ovar, Espinho e Porto, e em muitas outras partes que ocioso seria enumerar.

A' maneira que se forem abrindo novas linhas, e apertando, portanto, as malhas da rede, foi-se cada vês limitando mais essa concorrência, mas havendo ainda muitos pontos favoráveis aos recoveiros, quer por a linha férrea ficar muito afastada das povoações, quer por êsses industriais do transporte oferecerem certas facilidades aos seus freguezes, como a cobrança de contas, a entrega das mercadorias em casa dos destinatários, etc, subsistem ainda competências que o caminho de ferro não tem podido aniquilar, a despeito das vantagens que oferece especialmente de rapidez e segurança.

Durante os últimos anos, devido às circunstâncias criadas pela guerra não teve o caminho de ferro de se preocupar muito com essa competência. A duração da guerra foi tal que não permitia a renovação nem a separação do material para transportar a mercadoria que afluía às estações. A falta de material para combóios de passageiros de que resultou a supressão de alguns combóios, também se fez sentir bastante. D'aí resultou as vias competidoras sentirem-se à vontade, tomando alento para desenvolverem mais o seu raio de acção se habituaram a fazer bons lucros, encontrando-se no momento actual em melhores condições do que antes da guerra para enfrentarem o caminho de ferro que, passada já a fase da aluvião de mercadorias a pejarem as estações, começa a dispor de material para o qual não se lhe oferece carga bastante.

A valorização da nossa moeda conseqüente da melhoria cambial, se por um lado é um indício de um futuro mais desanuviado para a economia geral do país, por outro lado tende à quasi paralisação temporária dos negócios pela expectativa em que o comercio se colocou de vêr chegar a estabilização do câmbio e portanto do valor da moeda. Com uma exportação quasi nula, uma importação reduzida ao mínimo, e os negocios internos igualmente muito reduzidos, o tráfego nos caminhos de ferro, dia a dia vai enfraquecendo, dando-se o fenómeno inverso do que se produziu durante a guerra: haver material disponível sem carga para o encher.

Chegou, portanto, a hora em que o caminho de ferro precisa de olhar para todos os lados: para o mar, para os rios e para as estradas, por onde andam muitos barcos e muitos carros com mercadorias e com passageiros.

A tracção eléctrica que, noutros países mais do que em Portugal, avança rápidamente patenteando-se uma terrível competidora do vapor, tanto pela comodidade

e aceio devido a não produzir fumo, como pela vantagem de poderem os veículos ter um grande número de paragens, é menos para temer do que outros meios de transporte, especialmente o automobilismo.

A facilidade de captação de energia eléctrica nos cursos de água, originou o estabelecimento, dentro das cidades principalmente e nos seus arrabaldes, de tramways, que em muitos casos competem com os serviços do caminho de ferro a vapor.

A essa competência não tem sido difícil dar batalha, já com reduções nas tarifas de passageiros, que é o seu grande tráfego, já adoptando o mesmo sistema de tracção. Além disso a circunstância de a electrificação exigir, como o vapor, o assentamento de via férrea, e a potência das máquinas eléctricas não ter alcançado a das locomotivas a vapor empregadas nos grandes combóios de mercadorias, não permitiu à electricidade adquirir fóros de grande inimiga dos caminhos de ferro existentes, antes os tem incitado à substituição da energia do vapor pela eléctrica, como se está fazendo em muitos países, e entre nós se deve em breve iniciar na linha de Cascais.

Inimigo mais poderoso vemos nós no automobilismo.

O grande camião automóvel que pode carregar quatro, cinco e mais toneladas de mercadorias, e o auto-omnibus que conduz dezenas de passageiros, deve tornar-se um competidor digno de respeito.

Sem necessidade de trilho especial, deslizando por qualquer estrada facilmente desde que essa não esteja intransitável, como sucede vulgarmente entre nós, carrega a mercadoria no armazem do expedidor e condu-la directamente até casa do destinatário sem necessidade de outro auxiliar que não seja o *chauffeur*.

Os auto-omnibus confortáveis fazendo carreiras entre pontos em que haja grandes relações comerciais ou de turismo tirará ao caminho de ferro muitos dos viajantes que dêste costumam utilizar-se.

A viagem pelas estradas ordinárias oferecendo melhores elementos de distração, tornando-se mais pitoresca e interessante, com a facilidade do veículo ser tomado dentro das povoações sem ter de se percorrer alguns quilómetros até á estação, são circunstâncias que muito militam em favor dêste meio de transporte.

Estamos convencidos de que se até agora, no nosso país, se não tem feito sentir muito no caminho de ferro a concorrência do automobilismo, é isso devido à carestia do combustível. Nos países onde essa carestia se não dá como na Suécia, onde abundam os jazigos de petróleo, e na Suíça já hoje a concorrência dos camiões e auto-omnibus está causando fortes embaraços às empresas ferroviárias que se veem obrigadas a uma grande baixa de tarifas para poderem com elles competir.

Actualmente em Portugal, pode-se dizer que o automobilismo é por enquanto mais um auxiliar do caminho de ferro do que um competidor, porque a sua missão ainda se limita, nas suas relações com este, ao

tráfego de mercadorias e passageiros de ou para as estações de caminho de ferro.

Os passageiros que deixam de ir ao caminho de ferro para, em viagens de recreio, se fazerem transportar em automóveis, são em quantidade relativamente pequena, e a perda do seu transporte é bem compensada pela dos automóveis que tomam o caminho de ferro para serem levados a grandes distâncias, transportes estes motivados não só pela carestia da gasolina como do mau estado das estradas que torna a manutenção da carruagem muito cara, resultando o transporte pelo caminho de ferro mais económico do que seguindo pela estrada arrastado pela força do seu motor.

No dia, porém, em que estes entraves sejam pelo menos atenuados, quando não extintos, a concorrência do automóvel ao caminho de ferro deve ser formidável.

O *sid-car*, também não deve ser olhado com desdém. Um carrinho dêstes transporta duas ou três pessoas; a velocidade com que desliza pela estrada eguaia-se por vêses à dos combóios, e como não é forçado a paragens entre os pontos de partida e de destino, faz em muitos casos a viagem mais rapidamente que o combóio.

Ainda ha muita gente—entre a qual nos contamos—que receia servir-se dêsse meio de transporte; mas o habito faz perder o medo; e umas centenas dêstes veículos em Lisboa e Porto e ainda noutras cidades, a conduzirem gente de e para os arrabaldes devem roubar ao caminho de ferro uns milhares de passageiros por ano.

*Petit à petit fait l'oiseau son nid.*

O transporte em camião não está sujeito às mil e umas exigências a que o caminho de ferro obriga. Não ha guias nem senhas, nem espécie alguma de escrituração, o que é de uma grande comodidade e economia para as empresas que a esse serviço se dedicam. Quanto a encargos para o Estado embora não tenhamos elementos seguros de apreciação, e apesar dos protestos que os proprietários de camiões e outros veículos têm feito contra o imposto de trânsito que recentemente lhes foi lançado como contribuição para a conservação das estradas, estamos convencidos de que se encontram relativamente muito menos sobrecarregados do que os caminhos de ferro.

Não seria, pois, demais, impôr ás empresas que existem e que de futuro se organizarem um certo número de preceitos como se acham estabelecidos para o caminho de ferro. Pelo menos a guia de remessa e a cautela ou senha para a sua retirada, já há muito deviam ter sido estabelecidas para os transportes em camião. Também deveria pelo Estado ser exercida uma fiscalização sobre tais serviços que até aqui têm gozado da mais ampla liberdade.

Até agora têm-se olhado para o camião como uma espécie de carroça que leva e traz remessas para ou do caminho de ferro. E' preciso começa-lo a encarar de uma maneira mais nobre para êle, sim, mas mais para ser temido pelo caminho de ferro.

Tanto a gasolina como o petróleo não de baratear mais e muito mais, e as estradas também não de vir a ser melhor reparadas. Estamos ainda passando por uma etapa difícil das conseqüentes da guerra, mas o pior já deve ter passado, e conquanto ainda no rescaldo do grande incêndio, não há dúvida que se vai tendendo para uma normalidade, não certamente para a de *avant la guerre*, mas para uma normalidade que ha de ser bem diferente da que é hoje. Diz o rião: *N'o ha mal que sempre dure nem bem que não ac be.*

E realmente ao passo que para o maior número se vai esfumando um horizonte mais desanuviado, uma esperança de melhores dias, para alguns para quem a guerra foi o melhor meio de poderem tripudiar à vontade, enriquecendo como o não conseguiriam pelos processos do trabalho honesto e inteligente, o bem deve ter acabado ou estar prestes a acabar.

Como acima dissemos, esta se já operando uma grande modificação na situação dos caminhos de ferro que respeita a disponibilidade de material para carregamento. Se até ha pouco tempo os donos das mercadorias tinham de esperar dias e até meses para lhes ser fornecido um vagão para as suas remessas, agora começa a haver vagões à espera de mercadorias para os encher. É uma contrapartida que ao contrário do que sucede nos lançamentos das operações comerciais, em vez de tender para o equilíbrio das receitas e despesas, vem contribuir para o desequilíbrio das receitas, e como conseqüência não é para estranhar que o caminho de ferro, longe de poder baixar por enquanto as suas tarifas, como já muita gente supõe que era oportuno visto a melhoria cambial, terá de as conservar na altura em que estão, e sabe-se lá ainda por quanto tem, o.

Evidentemente que o fenómeno da sobra do material será transitório, mas nem por isso o deve deixar de causar embaraços às empresas, às quaes, no momento que atravessam não podem passar desprezados os diversos competidores, dos quaes o camião e o auto-omnibus não são para desprezar.

Se, não ha muitos anos ainda, ha via tarifas para competir com os carros do José Militar que transportavam umas centenas de quilos e dois ou três passageiros de cada vês; se havia tarifas de competências às fragatas de agua-acima e botes catraios, não-de ter que lutar agora, além desses, com os barcos a gasolina e os grandes camiões e auto-omnibus, o mais difícil é, a nosso vêr, faze-lo sem baixas de tarifas que, no momento, poderia acarretar baixa de receitas, o que seria grave.

O automobilismo, eis o mais novo e forte inimigo. É o progresso, e este tanto passa por sobre o carro alemtejano como por sobre a mais forte locomotiva.

## Aos nossos assinantes

Afim de nos evitarem maiores despezas de cobrança, pedimos aos nossos Ex.<sup>mos</sup> assinantes a fineza de nos enviarem a importancia das suas assinaturas referentes ao corrente ano.

Para maior facilidade ao pessoal dos Caminhos de Ferro resolvemos dividir as suas assinaturas por semestre.

A todos os nossos assinantes que fizeram já os seus pagamentos diretamente, os nossos agradecimentos.

### Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Portugal . . . . .	Escudos	30\$00
Hespanha . . . . .	Pesetas	25, 00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1. 00
França, Belgica e Suissa . . . . .	Francos	50, 00
Italia . . . . .	Liras	50, 00
Brazil . . . . .	Reis	100\$00
Africa . . . . .	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal do Caminhos de Ferro . . . . .	"	25\$00

«Por lapso no nosso 1.<sup>o</sup> numero deste ano sahiu completamente gralhada a tabela de preços de assinaturas da Gazeta para este ano motivo porque pedimos desculpa aos nossos assignante.»

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

### O nosso numero de 1 de Janeiro

Aos nossos Colegas *Comercio do Porto, Epoca, Tarde, e Mundo* agradecemos as amaveis referencias que nos fizeram bem como a transcrição de artigos dos nossos colaboradores. Também a toda a imprensa que teve palavras amaveis para nós, os nossos agradecimentos.

Aos nossos assinantes bem como ao Engenheiro sr. Joaquim Abranches diretor dos C. de F. da Beira Alta, agradecemos as amaveis cartas, sobre os melhoramentos na nossa Gazeta, que a falta de espaço nos impede de publicar.

### Indice da Gazeta

Ainda com este numero não é distribuido o indice referente ao ano 924 o que faremos no proximo numero, pedindo desculpa aos nossos estimaveis assignantes.

### falta de espaço

For absoluta falta de espaço somos forçados a retirar o interessante artigo do sr. Delfim M. Monteiro, intitulado «Os Futuros Caminhos de Ferro Portuguezes,» que publicaremos no proximo numero.

## VIAGENS E TRANSPORTES

### Prazos de transporte nas linhas do Sul e Sueste

Desde 1920 que nas linhas do Sul e Sueste, em virtude da anormalidade dos serviços creada pelas conseqüências da guerra, todas as remessas eram recebidas com reserva pelos prazos de transporte.

Acabou-se, felizmente, essa situação como vem de ser anunciado por um Aviso ao Público da Direcção daquelles caminhos de ferro, cujas disposições começaram a vigorar em 1 d'êste mês e que são do teor seguinte :

#### *Em grande velocidade*

a) — Os transportes fúnebres e remessas de metálicos ou valôres, criação e animais vivos, gelo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e peixe fresco, hortaliças e frutas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a Tarifa Geral (seu artigo 58.º e § único) para as remessas de grande velocidade.

b) — Quaisquer outras remessas de grande velocidade, não designadas na anterior alínea a), serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por cada fracção indivisível de 150 quilómetros de distância a percorrer, não se contando neste prazo o dia da expedição nem o da entrega.

c) — São ampliados, os prazos de transporte das mercadorias a que se refere a alínea b), em mais 12 horas, para as remessas procedentes ou destinadas a Lisboa C. A.

#### *Em pequena velocidade*

d) — Todas as remessas serão transportadas em prazo que não deve exceder 24 horas por cada fracção indivisível de 50 quilómetros, não se contando neste prazo o dia da expedição nem o da entrega.

e) — Os prazos a que se refere a alínea anterior, quando as remessas procedam ou se destinem às estações de Lisboa, são ampliados em mais 24 horas.

### Apeadeiro de Muxagata

Abriu ontem ao serviço de passageiros de 2.ª e 3.ª classes e respectivas bagagens, o apeadeiro de Muxagata, situado entre as estações de Fornos de Algodres e Celorico, na linha da Beira Alta.

### Coches-camas nos rápidos Lisboa-Madrid

Desde ontem começaram a circular diariamente nos combóios rápidos entre Lisboa e Madrid, carruagens-camas que até aqui só eram oferecidos três vês por semana aos passageiros d'esses combóios.

A Companhia dos Wagons-Lits é digna de louvor por tão útil melhoramento.

### Reembolsos sobrecarregando remessas nas linhas da C. P.

Foi elevada de 500\$00 a 2.000\$00 a importância máxima com que pode ser sobrecarregada qualquer remessa, nas linhas da Companhia Portuguesa, a título de reembolso.

A C. P. publicou o 1.º aditamento à sua tarifa especial n.º 4 de grande velocidade, anunciando a entrada em vigor desta medida a partir de 10 do corrente mês.

### Trafego internacional P. H. F.

Em vista da alteração dos preços das tarifas das linhas francesas, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou o 5.º aditamento às suas tarifas, internacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de grande velocidade—bilhetes simples e de ida e volta, respectivamente, Porto-França via Barca d'Alva—do qual constam as novas participações das linhas francesas nos bilhetes vendidos ao abrigo daquelas tarifas.

Tambem, pela mesma razão a C. P. publicou aditamentos às suas tarifas internacionais n.º 301 (bilhetes simples), 312 (bilhetes de ida e volta) do serviço Portugal-França, via Vilar Formoso, e 312 bilhetes Lisboa-Paris, via Valencia de Alcantara-Madrid, e P. H. F. n.º 3 de g. v., recovagens Portugal-França.

### Horário dos tramways entre Ovar, Espinho e Porto

Desde 5 d'êste mês foram alteradas as marchas dos combóios tramways n.º 1509—semi-directo Ovar-Porto, e n.º 1502—Porto-Espinho—que passaram a partir, respectivamente de Ovar e Porto às 0,30 e 0,42 para chegarem ao Porto e a Espinho às 8,14 e 1,37.

## M. Gustave Noblemaire

Só recentemente tivemos conhecimento da morte, em Novembro do ano findo, do antigo director geral da Companhia francesa de P. L. M., M. Gustave Noblemaire que contava noventa e dois anos de idade.

Gustave Noblemaire foi nomeado director do P. L. M. em 1878, desempenhando com extrao-dinário brilho esse importante cargo até 1907, data em que se reformou tendo nessa ocasião sido nomeado Director geral honorário.

Foi uma figura de maior relevo no meio ferroviário francês. Transpondo a fama do seu muito valor os fronteiros da sua pátria, o nome de Noblemaire era respeitado e considerado em todos os caminhos de ferro do Europa como o de um mestre.

Era pai do illustre director da Companhia Internacional dos Magons-Lits, S-Dr. Andrés Noblemaire, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia os sentidos p'zamos.

**CARTEIRA DOS ACIONISTAS**

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

A) — Pagamento do coupon n.º 55 das obrigações privilegiadas de 3% e 4% do 1.º grau, correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, — cujo valor nominal é de Frs. 7,50 para o de 3%, e Frs. 10,— para o de 4% — estão sujeitos à dedução dos impostos a pagar ao Fisco Francês pelo 1.º semestre de 1924 para que as obrigações respectivas tenham cotação na Bolsa de Paris.

Liquido a receber:

coupons de 3%..... Frs. 6,45  
 " 4%..... 8,50

Os coupons que forem pagos em Portugal, selo-hão em Escudos, ao câmbio do dia.

B) — Pagamento do coupon n.º 52 das obrigações privilegiadas de 3% «Beira Baixa», e do n.º 51 das de 4 1/2% do 1.º grau (série n.º 1 a 8.504) correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, — que são do valor nominal de Frs. 7,50 para os de 3% «Beira Baixa», e de Frs. 11,25 para os de 4 1/2% — são sóm-me pagos em Portugal, em Escudos ao câmbio do dia ou em Fran-os por cheque s/ Paris, à escolha do portador desde que os portadores façam acompanhar os seus coupons de uma declaração cuja formula lhes será fornecida na sede da Companhia.

O coupon das obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau da série n.º 8.505 a 11.466, está sujeito a dedução da Contribuição de Registo, visto a dita série não ter cotação no Estrangeiro, o que lhe reduz o valor

a Frs. 10,68 p. r. coupon.

Os pagamentos em Lisboa fazem-se na sede da Companhia e titção do Rocio, todos os dias úteis, das 11 às 13 e das 14 às 15 horas, a partir de 1 de Janeiro de 1925.

Os pagamentos em França são feitos pelos correspondentes da Companhia conforme os annuncios que serão publicados naquelle país.

Caminhos de Ferro Portuguezes - Lisboa, 13 de Dezembro de 1924

O Presidente da Comissão Executiva

(*a*) José A. de Mello Sousa.

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA**

Serviço de Titulos

São prevenidos os portadores de obrigações d'esta Companhia de que, a partir de 31 d'este mez, será pago o coupon n.º 40, relativo ao 2.º semestre do corrente ano, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, a razão de frs: 6,30 (seis francos e trinta centimos) liquido de impostos em França.

O pagamento realis-se-ha em Paris, no Comotoir National d'Escote, 14, Rue Bergère; e o que for feito em Portugal será realisado ao cambio de compra do cheque s/ Paris, que vigorar no dia da apresentação o coupon e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5 da lei de 29 de Julho de 1899 e do decreto de 21 de Outubro de 1905.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1924.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Viana

**COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO**

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se annuncia que no sorteio das obrigações da série «Mirandela-Bragança» a que se procedeu em 13 do corrente, saíram sorteados os n.ºs 29.931 a 29.935, 41.966 a 41.970 e 51.611 a 51.615.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 2.º semestre do corrente ano (coupon n.º 43) começará no dia 2 de Janeiro p. f., em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade 14, 3.º, continuará até ao dia 16 do referido mez, todos os dias úteis, excepto aos sabados, das 11 ás 14 horas, e depois ás 6.ªs feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1924

O Administrador-Delegado, int.º  
 Pedro Joyce Diniz

**ANUNCIO**

COMP. DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

**Compra de tóros de pinho**

Esta Companhia compra madeira de pinho, de boa qualidade, em tóros descascados, com 2<sup>m</sup>,60 de comprimento e o diametro minimo de 0<sup>m</sup>,27 numa extremidade, postos em plena via, ou em qualquer das suas estações.

As propostas devem ser dirigidas ao sr. Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras desta Companhia, em Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 20 de Novembro de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração,

Foquim Abranches

**Curso de cambios, comparados**

	Em 30 de Dezemb.		Em 15 de Janeiro.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, . . . . .	99.500	100.000	95.500	100.000
Paris . . . . .	—	1.150	—	1.130
Madrid. . . . .	—	2.980	—	2.970
Alemanha . . . . .	—	—	—	—
Amsterdã . . . . .	—	8.620	—	8.480
New York . . . . .	—	21.300	—	21.000
Italia . . . . .	—	920	—	855
Suissa . . . . .	—	4.150	—	4.400
Bruxellas . . . . .	—	1.065	—	1.350
Libras . . . . .	—	—	—	—

**CALENDARIO COMERCIAL PARA 1925**

Janeiro		Fevereiro		Março		Abril	
D	4 11 18 25	D	1 8 15 22	D	1 8 15 22 29	D	5 14 19 26
S	5 12 19 26	S	2 9 16 23	S	2 9 16 23 30	S	6 13 20 27
T	3 10 17 24	T	3 10 17 24	T	3 10 17 24 31	T	7 14 21 28
Q	7 14 21 28	Q	4 11 18 25	Q	4 11 18 25	Q	1 8 15 22 29
O	8 15 22 29	O	5 12 19 26	O	5 12 19 26	O	2 9 16 23 30
S	2 9 16 23 30	S	6 13 20 27	S	6 13 20 27	S	3 10 17 24
S	3 10 17 24 31	S	7 14 21 28	S	7 14 21 28	S	4 11 18 25
Maio		Junho		Julho		Agosto	
D	10 17 24 31	D	7 14 21 28	D	5 12 19 26	D	2 9 16 23 30
S	4 11 18 25	S	1 8 15 22 29	S	6 13 20 27	S	3 10 17 24 31
T	5 12 19 26	T	2 9 16 23 30	T	7 14 21 28	T	4 11 18 25
Q	6 13 20 27	Q	3 10 17 24	Q	1 8 15 22 29	Q	5 12 19 26
Q	7 14 21 28	Q	4 11 18 25	Q	2 9 16 23 30	Q	6 13 20 27
S	1 8 15 22 29	S	5 12 19 26	S	3 10 17 24 31	S	7 14 21 28
S	2 9 16 23 30	S	6 13 20 27	S	4 11 18 25	S	1 8 15 22 29
Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro	
D	6 13 20 27	D	4 11 18 25	D	1 8 15 22 29	D	6 13 20 27
S	7 14 21 28	S	5 12 19 26	S	2 9 16 23 30	S	7 14 21 28
T	1 8 15 22 29	T	6 13 20 27	T	3 10 17 24	T	8 15 22 29
Q	2 9 16 23 30	Q	7 14 21 28	Q	4 11 18 25	Q	2 9 16 23 30
Q	3 10 17 24 31	Q	1 8 15 22 29	Q	5 12 19 26	Q	3 10 17 24 31
S	4 11 18 25	S	2 9 16 23 30	S	6 13 20 27	S	4 11 18 25
S	5 12 19 26	S	3 10 17 24 31	S	7 14 21 28	S	5 12 19 26

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES  
DA BEIRA ALTA**

**Admissão de caldeireiros de cobre**

Admitem-se caldeiros de cobre aptos para o trabalho em caldeiras de locomotivas.

Para tratar nos escritórios da Administração desta Companhia - Rua Victor Cordm n.º 1 - Lisboa; nos escritórios dos Srs. Lobo & Freitas, Lt.ª - Rua Infante D. Henrique, 39 - Porto, e, em Figueira, nos escritórios do Serviço de Material Tracção e na Secretaria desta Direcção, onde se acham patentes as respectivas condições de admissão.

Figueira da Foz, 13 de Janeiro de 1925. — O Engenheiro Director da Exploração, *Joaquim Abranches*

**Venda de sucatas de ferro e aço**

Esta companhia tem para vender na estação de Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucata de ferro e aço cujos pèzos são indicados aproximadamente:

Sucata em frações de carris de aço 15 toneladas, sucata em trefens de aço 15 toneladas, sucata em ferro forjado graúda 30 toneladas, sucata em trefens de ferro fundido 900 Kilos.

Recebe propostas até ao dia 31 de dezembro corrente, dirigidas à Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote e a Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará na Thesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, ou na de Lisboa, a importancia correspondente a 50 % do valor da venda; logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 20 de dezembro de 1924. — O Engenheiro Director da Exploração, *Joaquim Abranches*.

**COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO**

**Venda de sucatas, barris, etc.**

Recbem-se propostas, na Séde da Companhia, Avenida da Liberdade n.º 143, até 31 do corrente para a compra dos seguintes artigos que serão entregues pela Companhia sobre wagons em Tua ou S. Comba:

**Sucatas:** 5.800 Kilos de trefonds, 620 Kilos de chapins, 250 Kilos de éclises, 4.500 Kilos de aço de aros de máquinas, 6.700 Kilos de aço de aros de wagons, 2.800 Kilos de aço de molas de suspensão e chop e, 8.300 Kilos de ferro forjado diverso, 8.400 Kilos de ferro fundido diverso, 1.500 Kilos de ferro em chapa.

**Taras:** 87 barris servidos creosote e óleo, 37 bilhas de fcom cestos (de 25 e 50 litros), 90 frascos de 1 litro.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1925, — O Administrador Delegado int.º *Pedro Joyce Diniz*

**ESCRITORIO**

Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
**LISBOA**

**C. MAHONY & AMARAL, Limitada**

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Máquinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

**OLYMPIA**

Matinées elegantes todos os dias às 2 horas

**RENDEZ-VOUS MUNDANO**

Continuação do sensacional film em episodios

**O Deus Amarelo**

Brevemente — Colossal estreia

**POS DE KEATING**  
**MATAM**

**DEPOSITO PARA REVENTA**  
103, Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL - C. 1717 LISBOA

**NAÇÃO PORTUGUESA**

REVISTA DE CULTURA NACIONALISTA

Director: António Sardinha

Redação e Administração

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone C. 27 - LISBOA

ARTE - SCIENCIAS - FILOSOFIA  
POLITICA - LITERATURA  
ECONOMIA - HISTORIA - SOCIOLOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e assinar esta revista, que dia a dia se afirma e se impõe, levantando o nome de Portugal.

**TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac**

**ESTAMPARIA MECHANICA**

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como lato feño desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestílos 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

