

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 38.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1906, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 20

NUMERO 901

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Julho de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes

EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NÚMERO - (Ver pagina 198)

SUMMÁRIO

Ag:ia Imortal	Pag. 183
Caminhos de Ferro dos Tigres	" 185
Os futuros cam. de ferro, por Delfim M. Monteiro	" 187
Publicações recebidas — A guerra nas Colónias	" 188
Relatório da gerencia de 1924 da Comp. da B. Alta e o fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviários, por José de Abreu	" 189

Congr. Internac. do comércio de vinhos em Paris	" 190
Viagens e Transportes	" 191
Joaquim A. Valente — Manuel de Jesus Pires	" 192
Linhos Estrangeiras	" 193
Linhos Portuguesas — Parte Financeira	" 194
A exploração dos Caminhos de Ferro pelo Estado, por Antrade Gomes	" 195
Curso de cambios comparados	" 196
A Produção, por A. de Mello e Niza	" 197
União Internacional de Caminhos de ferro	" 199
Companhia Cam. Ferro da Beira Alta (Relatório)	" 200

AGUIA IMORTAL

O aniversário do glorioso raid «Lisboa - Macau»

HÁ datas tão profundamente expressivas quem arcam só por si com intenso vigor a grandeza dum povo, a altura duma raça! Está neste caso, sem dúvida, para nós a data gloriosa de 20 de Junho em que intrepidos campões do ar, depois de rasgarem, com tenacidade febril, nuvens tempestuosas e raios vibrantes de sol através do mundo, concluiram

luzitanos que pouco antes, por entre a luz dos Céus, tinham inundado o Atlântico de chamas puríssimas de Poder e Triunfo Supremo, guiados pela cruz sagrada do Redentor, conseguiram através de mil perigos e com um esforço herculeo de Gigantes, vencer uma nova «etapa» admirável na rota sublime, magna-nima que Deus profundamente impoz a todos nós.



BRITO PAES



MANUEL GOUYEIA



SARMENTO DE BEIRES

enfim, duma forma perfeita, sublime, a sua epopeia gigantesca que os tornou imortais.

Os arrojados aviadores que heroicamente cobriram as terras do Oriente com azas imaculadas a ofuscaram a grandeza do sol no proprio abysmo radios em que surge para assombrar a Vida, conseguiram criar mais uma pagina fantastica de Beleza na historia da Glória e do Génio que é toda a historia divina das terras de Portugal!

Brito Paes, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia seguindo o exemplo sagrado daqueles outros astros

A Cruz de Cristo que tem sempre arrastado os portugueses para o Campo da Glória, é bem o simbolo da nossa Grandeza. Ela que ergueu aos Céus o filho de Deus, é a alta expressão da Dôr para triunfo do Espírito. Só através de mil sofrimentos e provações que conseguimos por fim esmagar, podemos soltar para o Mundo o grito fervoroso, ardente de martires e heroes. O heroísmo e a santidade que elevam as almas até Deus para as divinisarem assim, jamais se poderiam alcançar sem luta, sem dôr, sem ancia... Só desta sorte o divino Jesus se tornou grande em Sua

Gloria e é Ele que pelo exemplo sagrado que nos deu, nos incita a sofrer e a lutar para alcançarmos o heroísmo e a santidade que nos tornarão iguaes a Deus! A Cruz é o simbolo da Dôr que exalta o Homem, elevando-o aos Céus, e formidavel será pois o destino daquele povo ou raça que por guia imaculado tomar a altissima Cruz de Cristo que O tornou Senhor.

Pois é Ela que sempre tem guiado os portuguezes atravez dos mares e das conquistas de Além! Nenhum povo jámais sofreu tanto como nós, nenhum soube tão profundamente lutar com a adversidade e o perigo, rasgando as carnes na guerra pavorosa contra os elementos poderosissimos da Natureza que só os portuguezes souberam enfim dominar; e por isso só nós alcançamos o direito sublime de ser imortaes e divinos!

Os outros só quasi combatiam homens, ao passo que nós arrostámos com os perigos infinitos que traz a lucta tremenda contra a força, outr'ora, *antes dos portuguezes surgirem*, considerada invencivel, dos elementos brutaes da Natureza. E combatendo esta com audacia até então desconhecida, conseguimos abraçar o Mundo com um abraço de ferro que encheu de assombro a humanidade inteira!...

Os outros povos da Terra jámais se aventuraram a luctar ferozmente contra os elementos para os dominar e dirigir, lançando-se hoje no mundo depois de nós lhes termos mostrado o caminho e termos tornado doceis as forças da Natureza pelo conhecimento que delas alcançámos á custa de esforços sangrentos que, só eles, nos tornaram grandes. É que a Cruz de Cristo nos guiou sempre, mostrando-nos que só pela Dôr Infinita e pela Luta Indomavel que Ela simbolisa, conseguíramos erguer-nos quasi ao poder de Deus, alcançando o que jámais outros souberam alcançar.

E um povo que possue na vida uma missão tão alta — vencer as proprias forças da Natureza — não pode morrer, sendo eterna a sua predestinação divina. Por isso hoje, entre a desolação tremenda de uma existencia esmagadora e asfixiante que agora vivemos, conseguimos o que tambem sob uma tal depressão moral jámais foi conseguido: criar novas epopeias que assombram o Mundo.

E' este o sinal evidente da nossa vitalidade que jámais peréce, a indicação insofismavel de que a decadencia em nós é apenas como que epidermica, não atingindo a essencia purissima da nossa alma imortal.

Os herois e os génios que por sobre o Atlantico e as Indias arrastaram recentemente a Cruz de Cristo, simbolo imaculado da Dôr que traz o Triunfo e o Poder, são os altissimos precursores do Futuro que mostram com evidencia não ter a Patria morrido e aponham fervorosamente a luz purissima do Imperio Espiritual de Deus que saberemos criar nos tempos vindouros, profundamente em Sonho e Gloria! R. L.

O dia 20 de junho marcou o primeiro aniversario da conclusão do *raid* Lisboa-Macau. No 1.º Grupo de Esquadrihas de Aviação Republica, campo da Amadora, comemorou-se na tarde desse dia a admiravel viagem aérea. A festa teve um caráter intimo, assistindo a ela apenas oficiaes de aviação da Amadora, Alverca e Sintra, algumas senhoras, o general sr. Agostinho Domingues, inspetor da Aeronautica Militar, o capitão de mar e guerra sr. Aires de Sousa, director da Aviação Naval, e o comandante sr. Cerqueira.

Constou duma sessão solene, realizada no hangar das montagens que se encontrava decorado com plantas, galhardetes e bandeiras além dos artisticos trofeus que cobriam as paredes lateraes; ao centro via-se

a carcassa do *Patria*, ornamentada com a bandeira e com verdura.

Presidiu á sessão o general sr. Domingues, tendo a seu lado o director da Aviação Naval, o comandante sr. Cerqueira, os capitães srs. Portugal e Luiz da Cunha e Almeida e finalmente o glorioso alferes Manuel Gouveia.

O General sr. Domingues, usando da palavra, fez o resumo de tudo quanto se passou na famosa travessia, acabando por ler o capitulo do volume de Sarmento de Beires em que o seu autor narra os factos que levaram á perda do primeiro aparelho, e descreve as circunstancias em que o desastre se deu; terminou o seu discurso, saudando a imprensa.

Falou em seguida o sr. Aires de Sousa, relacionando a travessia do Atlantico e o *raid* Lisboa-Macau; depois mostrou a necessidade que ha de dar ás duas aviações, terrestre e maritima, os recursos que lhes faltam, fez votos pelo estreitamento de laços de amizade entre ambas e saudou enfim a memoria dos que morreram heroicamente ao serviço da aviação.

Ainda discursou o capitão sr. Almeida Pinheiro e novamente o general sr. Domingues para dar uma boa nova que consistiu no facto de Sarmento de Beires, submetido neste momento a um rigoroso tratamento em Paris, ter sido já autorizado pelo medico a voar até mil metros, devendo restabelecer-se por completo em breve.

Depois da sessão serviu-se um elegante e animadissimo copo de agua, no qual se fizeram calorosos brindes e se lastimou sinceramente a forçada ausencia de Brito Paes e Sarmento de Beires.

Assim terminou a interessante festa no Campo da Aviação, tendo todos trazido dela gratas recordações.

—

Diabruras Tipográficas

Se não conhecessemos os nossos tipógrafos, que são todos uns excelentes rapazes, diríamos que estavam apostados em nos compremeter com os nossos leitores, pois por mais caçadas que dêmos á "gralha", a maldita aparece volta e meia a fazer das suas.

Ha números então como o último, em que parece mais obra do diabo que propriamente da "gralha", pois que já se não limita a deturpar a ortografia e a gramática, vai mais longe, chega a ponto de atirar com uma ponte que se construiu na linha do Vale de Corgo, para a linha do Vale do Vouga!

Não parecem artes do diabo?

No sub-título do artigo que publicámos sobre a inauguração da ponte de Santa Natália, na linha do Vale do Corgo, pertencente à Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, não contente com pregar um acento agudo no último *a* de Natália, o que deve ter intrigado os leitores que se presam de conhecer todos os santos e santas da corte do céu, colocou a ponte na linha do Vale do Vouga!

Isto além de várias outras diabruras espalhadas por este e outros artigos, sendo digna de destaque a que no artigo "Inauguração da ponte ferroviária de Alcacer do Sal" se encontra a paginas 179, no segundo paragrafo da primeira coluna, em que o *deficit* dos Caminhos de ferro do Estado *baixa* de 50.000\$00 para 100.000\$00!

Esta nem ao diabo lembra!

O leitor que, como nós, tem uma paciência inexgotavel, vá lendo dez mil contos em vez de cem mil, e siga para deante. Ora pois, paciência.

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

VIII

ENTÃO poderíamos ter um trajecto de cerca de quarenta e cinco quilómetros, em que o abastecimento seria feito à custa dos tenders atrelados à máquina, e de um vagão tender suplementar, como de resto se é obrigado a adoptar ainda hoje no caminho de ferro de Loanda no tempo da estiagem.

Considero a captação de água da foz do Chiambala, porque os habitantes dos Tigres me dizem ser muito bôa—porque muito bôa a bebi eu na origem—ter um grande caudal e a distância ao saco da Baía aonde ela poderá chegar, pela gravidade, estabelecid o depósito naquele local, e, sobretudo, porque nos deve dar dar uma economia de canalização de perto de 30 quilómetros em relação à captação feita no Cunene.

Por aqui se vê qual a importância da captação da água, para a manutenção da exploração e até do avanço da construção, que não pode prosseguir nem mesmo iniciar-se com a base fornecida pelo actual distilador de água do mar em serviço, porque o seu rendimento não dá para a população actual e mais uns dois mil trabalhadores, que haveria de se meter em trabalho, para que se fizesse trabalho que se visse. A não ser que se tivesse que manter essa gente em condições de vida difícil, o que só tinha desvantagens e não resolia o problema para de futuro.

Quanto às características da linha, seriam adoptadas as dos restantes caminhos de ferro de bitola normal da província, visto as suas ligações futuras, ou sejam raios mínimos de 100 metros, que de resto pouco é necessário utilizar, rampas máximas de 25 milímetros. Para facilidade de descarga do material destinado ao caminho de ferro, do seu pessoal de construção e dos aderentes comerciantes que sempre a acompanham, deverá ser construída no Saco da Baía uma ponte-cais com cinco ou seis metros de largura, cujo comprimento não precisa ser superior a 35 metros, pois já dá fundo aos navios que frequentam a costa. Essa ponte permitiria o estabelecimento de uma via.

Essa ponte poderia ser definitiva. De facto, ficando a povoação nova no fundo do saco, visto que não ha vantagem em aumentar a actual no local onde se encontra, puz de parte a ideia de

construir por dispendiosa a linha sobre o isthmo, que exigiria fortes paredões de defeza contra o mar, nenhuma vantagem ha em fazer trabalhos provisórios.

Finalmente, consideremos o aspecto económico do caminho de ferro.

Até ao Otchinjau, zona povoada, zona agricultável, zona de gados, zona mineira, zona para fixação de europeus, são numeros redondos 300 quilómetros de via férrea, cujo primeiro estabelecimento exigirá o dispêndio de 39 000 mil contos, números redondos, aos preços não muito maiores de que os actuais, que estavam ganhos em doze ou quinze anos, além da região desenvolvida. Portanto o mínimo de despesa obter-se-há, atingindo o mais rapidamente possível a fronteira, para ir tirando rendimento da agricultura e da criação de gados, que se irá desenvolvendo; atingir pelo menos o Otchinjau, para a hipótese de, como no caminho de ferro de Mossamedes, termos uma zona de 160 ou 200 quilómetros sem proveito agrícola e sem ser explorada mineralmente, reduzindo assim ao mínimo a duração de «deficit» inicial inevitável. Para obter o mínimo de despesa na exploração, deve considerar-se o momento em que convirá electrificar a linha, aproveitando a energia das cataratas do Ruacaná. Para isso torna-se necessário saber qual o tráfego que as minas podem dar. Começar de entrada por esse aproveitamento, daria em resultado a necessidade de despesas que não eram cobertas, por o tráfego não estar à altura da energia disponível. A exploração até ao Otchinjau exigirá portanto—a meu ver—o emprego das locomotivas de vapor que exigem menores despesas iniciais.

Só dalí em diante poderemos pensar se vale a pena empregar aquela energia. E ainda assim, devemos contar com o desenvolvimento da indústria mineira, que se não der, como se espera que dê, em muitos reduzirá o tráfego e dificultará a vida dêste caminho de ferro nos primeiros anos de exploração. Na verdade, se entendo que os caminhos de ferro através de territórios por fazer, devem facilitar em tudo esse desenvolvimento, sou contra o prejuízo por muita gente estabelecido, de que um caminho de ferro nas

colónias só desenvolve uma região, quando está dando «déficit» ao Estado, pela exiguidade das suas tarifas.

O Estado, poderá visar ao equilíbrio, mas não deve aceitar o «déficit» como base de administração em nenhum dos seus serviços, porque servirá ele para encobrir todo o vício dessa administração.

III

A importância do caminho de ferro dos Tigres, como garantia do domínio português, no Sul de Angola, é, a meu ver, capital. Temos portanto que considerar se nos vale a pena manter no nosso domínio os territórios que estejam dentro da zona de influência deste caminho de ferro. Não deve haver dúvida neste assunto: o que é conhecido da região no planalto justifica-o pela existência de dois dos maiores cursos de água da província com as suas enormes quedas de água, — o rio Cunene a oeste, o rio Cubango a leste; a existência de uma população indígena importante de explendidas qualidades de trabalho — M'Humbes, M'Gambos, M'Cuamatás, M'Cuanhamas, etc.; a existência de grandes criações de gados na mão de indígenas, de boers e de portugueses e que convenientemente conduzidas serão uma das maiores riquezas da região; a existência de culturas de cereais próprios à alimentação de indígenas; a existência de importantes e numerosos jazigos de ferro a sul e a leste, como os de Vinhama, donde o gentio extrai já o ferro para as suas armas e ferramentas; jazigos de chumbo, wolfram, cobre, grande número deles registados recentemente pelos engenheiros da South West Africa Coy., para a Companhia de Mossâmedes, assim como jazigos na bacia do Kubango ainda não bem conhecidos, mas cuja notícia os torna prometedores. E se da parte marítima abaixo da Chela não podemos, por enquanto, dar informes seguros sobre o seu valor mineiro — pois outro não pode ter, em face do seu carácter desértico, apenas com vegetação numa reduzida faxa nas margens do Chiambala e do Muende — julgo contudo poder afirmar que o tem, não só pelo que me foi permitido observar do aspecto geológico da região, como porque, em mais de um ponto encontrei vestígios de pesquisas feitas por engenheiros alemães e ingleses, como referências para a determinação de jazigos, como sejam estacas, pirâmides de pedra solta, etc.

Mas, além de tudo isto, não devemos esquecer a importância da grande Baía dos Tigres, o seu enorme ancoradouro, como base marítima, e como centro piscatório, ainda incipiente, pois, apenas meia duzia de portugueses ali exercem a pesca e a secagem do peixe, devido às deficientes condições de vida ali existentes, mas que os

técnicos auguram de um possível grande desenvolvimento. Assim o caminho de ferro dos Tigres poder-nos-há custar ao câmbio actual, uns 300 mil contos, mas muito mais vale a região que ele servirá.

Além do nosso interesse, ha, porém, os interesses dos vizinhos da Damaralandia e da Rhodesia, que não têm portos seus em boas condições, se bem que aquela colónia hoje possa já dispor do porto de Walfishbay. E êsses interesses têm produzido nos vizinhos do sul a cobiça dos nossos territórios, já tantas vezes, em tantas datas e em tantos factos manifestada, ontem pelos alemães, hoje pelos sul-africanos ajudados por êles.

Certamente não será êste desejo satisfeito amanhã, nem depois, — tanto mais que a política de Smuts acaba de ser batida neste momento no próprio país — mas trata-se de um programa e um programa de uma raça anglo saxónica, e, se formos imprevidentes, se não estudarmos também nós a região, se a não desenvolvermos, se a não dotarmos com caminhos de ferro, explorando os seus recursos, certo será encontrarmo-nos, num futuro mais ou menos próximo, em peor situação, do que em 1914 em Naulila, porque teremos na nossa frente, não mil alemães, mas alguns milhares de sul-africanos, de origem boer inglesa e alemã, perfeitamente conhecedores da região e dos seus recursos e riquezas e em condições de rapidamente as explorarem e tendo atrás de si uma rede de comunicações para as bases do seu reabastecimento, proficientemente ajudados e guiados por numerosos alemães que conseguirem infiltrar-se nas colónias, enquanto nós teremos a principal base na metrópole. Tem isto a agravante de ser muito provável a recusa de qualquer intervenção em nosso favor por parte da Inglaterra, que vá além de qualquer proteção com a marinha de guerra aos nossos portos, com a certeza de lha termos de pagar com a cedência da nossa influência a seu favor, nos portos do sul, sobretudo na Baía dos Tigres, especialmente se não tivermos preparado as comunicações para o mar, encurtando-as, de centro e sul da Rhodesia.

Continua



No próximo número

Interessante artigo do ilustre capitão de engenharia do extinto B. S. C. F. Snr. Jayme Gallo, intitulado :

OS CAMINHOS DE FERRO NA GUERRA

OS FUTUROS CAMINHOS DE FERRO

pelo Coronel Delfim M. Monteiro

DIZIAMOS ha meses que, atendendo ás actuais condições economicas do paiz, não nos parecia possivel, mesmo com elevada garantia de juro, obterem-se capitais para a construção de novos caminhos de ferro.

E lembrámos então o recurso de um aumento de circulação fiduciaria *exclusivamente* destinado á sua construção.

Afim de evitar possiveis abusos no desvio de fundos, assim obtidos, lembrámos que se procedesse com todas as cautelas e que, para cada nova linha ferrea, seria indispensavel a aprovação duma lei especial.

E desta maneira, durante a discussão da proposta de lei, seria ocasião de examinar da utilidade da nova linha, a sua importancia no fomento da riqueza publica, economia nacional e defesa do paiz.

E' nossa opinião que só para linhas nestas condições se deve empregar tal meio que, como todos sabem, não deixa de ter seus perigos.

Há talvez nestas condições varios caminhos de ferro, mas, por ventura, nenhum será mais necessário á economia nacional e mais util á defesa do paiz do que a linha ferrea de Pataias por Porto de Mós ao Entroncamento.

Servia-se assim uma região que, por muitas e variadas razões, importa ao desenvolvimento nacional.

Notemos em primeiro logar que, como transversal ás linhas do Norte e Oeste, estabelecia entre estas duas importantes vias de transporte uma ligação cuja utilidade é evidente.

Serviria uma região bastante povoada, cerca de 100.000 habitantes numa superficie de quasi 1.200 quilometros quadrados.

Esta região, rica em produtos agricolas, florestais e industriais, é principalmente importantissima debaixo do ponto de vista mineiro.

E, de facto, as linhites reveladas já nos concelhos da Batalha, Porto de Mós e Alcobaça, são importantissimas, como, ha cerca de um ano, tivemos ocasião de constatar numa visita que fizemos ás minas da "Sociedade Mineira do Lena".

Não ha duvida que esta empreza, que explora várias concessões nas vizinhanças da Batalha e Porto de Mós, está realizando uma obra de grande utilidade nacional.

Alguns filões de linhite são muito prometedores.

Alem doutros regtos e concessões a entidades que desconheço a Sociedade Mineira do Lena posse um couto mineiro com a superficie de cerca de 5.500 hectares que se estende da Batalha por Porto de Mós á serra da Mendiga.

Nas linhites vizinhas da Batalha, aliás bastante ricas em materias volateis, é preciso notar a sua elevada percentagem de cinzas e ainda a sua extraordina-

ria abundancia de pirites que entram em combustão quando expostas ao ar livre.

Não é facil, portanto, o seu transporte imediato só possivel depois de convenientemente tratadas para aproveitamento das suas materias volateis (37 %) e do seu carbono (36 %). Estas linhites estão naturalmente indicadas como pó de carvão, depois de convenientemente escolhidas, ou ainda utilizadas pela distilação.

Os seus alcatrões são muito ricos em produtos aromaticos, contendo os gazes bastante benzina e são constituidos por metana, hidrogenio e oxido de carbono.

Num paiz rico de industrias, como a Inglaterra ou a Alemanha, as linhites da Batalha seriam empregadas numa central thermo-electrica que forneceria energia ás fabricas. Mas em Portugal dificilmente essa energia encontraria consumo.

Parece-nos por isto que a distilação das linhites da Batalha só pode ser feita para utilisação dos alcatrões, produção de gaz e fabrico de coke ou briquetes que exigem transportes baratos.

Ora esse transporte não é pratico no pequeno caminho de ferro da Martingança á Batalha, pois tendo elle a bitola de 60 centimetros exige, depois de 13 kilometros de percurso, uma nova baldeação na passagem da via estreita para a via larga da linha do Oeste.

Muito superiores ás linhites da Batalha são as de Porto de Mós que se estendem por Cerro Ventoso á Mendiga e ainda para o sul, para Rio Maior e Obidos.

Num filão do Vale de Bragadas a analise indica 46,60 % de materias volateis, 48,55 % de carbono fixo, 4,85 % de cinzas. Tem apenas 0,83 % de enxofre.

Se dissermos ainda que um quilo deste carvão fornece 7 450 calorias, podemos, com o ilustre professor Lepierre, dizer: "Carvão muito rico sem materias volateis, com muito poucas cinzas. Carvão de muito boa qualidade e de elevado poder calorifero".

Na galeria Assentis o carvão não é tam fino, mas fornece ainda 6885 calorias.

Analises realizadas na Inglaterra confirmam estas clusões.

As experiencias feitas nas locomotivas da C. P. permitem utilizar estas linhitas em todos os comboios, principalmente misturando-as com um terço de carvão de Cardiff, como nos disse o sr. Ferreira de Mesquita.

Taes linhites, por serem muito ricas em substancias volateis, estão indicadas no emprego de industrias que, como a da ceramica, exijam combustiveis de chama longa, pouca jorra e pouco enxofre.

Não ha, portanto, duvida de que as linhites de Porto de Mós teem muito valor, principalmente, se dissermos que uma exploração metodica pode dar já, e com relativa facilidade, 11 a 12 milhões de toneladas.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Ilustração Alemtejana — N.º 1 desta interessante publicação, edição do semanário regionalista eborense *Terra Alemtejana*. É director João Moron Rodrigues e editor J. Rodrigues. Redacção e administração R. João de Deus, 72, Évora.

Bem colaborada por Celestino David, Alberto de Sousa, J. Leite de Vasconcelos, João Rosa, Norberto d'Araujo, Maria Matos, Bragança Gentil, Carlos Serra, Delfim Gamma e Valeriano Cavaco.

Gaceta de los Caminos de Hierro — Revista técnica y profesional. N.ºs 3442 e 3443 ce 1 e 10 de Junho.

Ferrovie Italiane — Revista técnica. N.º 5, de maio.

Radio — Revista de telegrafia sem fios. N.ºs 30 e 31, de 6 e 13 de Junho.

Railway Gazette — N.ºs 23, 24 e 25, de 5, 12 e 19 de Junho, e o número especial do centenário dos Caminhos de Ferro Inglêses.

Brazil Ferro-Carril — (Revista semanal) N.ºs 398, 399, 400, 401, de 14, 21 e 28 de maio e de 4 de junho.

As linhites da Batalha permitem também obter — como revelam os trabalhos já feitos — 21 milhões de toneladas de carvão.

Desta forma as linhites ao norte e ao sul da pequena aldeia de Figueiredo garantem já, mais de 63 milhões de toneladas de carvão.

A Sociedade Mineira do Lena tem registos, ainda, não trabalhados; mas podemos, sem exagero, supor que esta sociedade e as outras empresas da região podem fornecer, em muitos anos de trabalho intenso e em condições normais de produção e transporte, mil milhões de toneladas de carvão!

Já alguém pensou nos enormes recursos que numa guerra com inimigo externo que bloqueie os nossos portos assim se oferecem à defesa nacional?

Não deve esta notável região carbonífera estar dentro da zona de defesa concentrada do país?

Não vale a pena a construção dum caminho de ferro para o transporte de tal quantidade de carvão?

Eu não conheço os negócios da Sociedade Mineira do Lena, mas parece-me que na presente crise económica que o país está atravessando não lhe é fácil obter seis ou oito mil contos para construir a linha já estudada entre Pataias e Porto de Mós sendo portanto ocasião do Governo estudar a maneira da sua intervenção no assunto.

P. S. — Depois de composto este artigo, chegou-nos a notícia da constituição de uma poderosa entidade financeira que se propõe explorar os ricos carvões da Sociedade Mineira do Lena, o mais rapidamente possível.

Oportunamente procuraremos tratar detalhadamente a questão militar que aírás deixámos esboçada.

A guerra nas Colónias

pelo General Gomes da Costa

O Senhor General Gomes da Costa, militar insigne cujo peito coberto de medalhas ganhas em combate atesta vitoriosamente uma carreira gloriosa, é também um dos nossos mais fortes, enérgicos e desassombados militares. O ilustre companheiro de Mousinho, de Galhardo, de Couceiro e de João Coutinho, está a falar claro e franco, dizendo sempre a verdade e em voz bastante alta para poder ser ouvida por todos. Infelizmente, porém, bem poucos parecem ouvir a voz do general que soa às vezes metálicaamente, como ordem de fogo durante a batalha... Infelizmente!

O grande militar e ilustre escritor já nos havia dado sobre a guerra de França um livro notável e bem diferente da sorna e interesseira literatura da guerra que tem invadido, como aluvião, o nosso mercado de livros. Devemos-lhe agora mais um trabalho, notabilíssimo também e vingador, mas sobre a guerra de África. *A guerra nas Colónias* ficará como um depoimento de incalculável valor para devidamente apreciar essa guerra maldita, essa coisa horrível que foi a nossa campanha de África. *Uma bandalheira* lhe chama o ilustre militar, que no fim do seu livro chega



General Gomes da Costa

às mais dolorosas e humilhantes conclusões sobre o estado do exército português e as causas da nossa falência na guerra africana. E as palavras do glorioso general têm o timbre revoltado de quem, chegado ao fim quasi de uma vida de sacrifícios pela Pátria, vê quasi vazio e infrutífero o seu esforço. Por isso o Sr. General Gomes da Costa exige em termos da máxima energia e do maior bom senso, a revolta contra os principíos desorganizadores e preversos que arrastaram uma raça de heróis à decadência miserável, a miserável indiferença colectiva em que se encontra.

Ah! que se a voz do General Gomes da Costa fosse ouvida! — Nada de política no exército! O exército é da Nação, deve servir a Nação! E contra as ignomírias tolas que desorganizam o exército, ergue o General Gomes da Costa a sua voz justiciera.

Pouquíssimos têm neste país a auctoridade moral que sobeja em Gomes da Costa, para chicotear os desmandos, as incúrias, as misérias que têm sido infligidas ao exército. E pode ser que o não oícam, e se perca mais uma vez o exemplo que da guerra de África era lícito exigir que se tirasse. Mas as palavras do General Gomes da Costa ficaram como um protesto inconfundível contra a *bandalheira* que nos destroça.

O relatório da gerência de 1924 da Companhia da Beira Alta, e o fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários

Por JOSÉ DE ABREU

NA continuação do relatório da gerência da Beira Alta, inserto no n.º 899 da "Gazeta" entrando-se no capítulo de *violações de direitos e legítimos interesses*, acaba-se por aludir ao fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários criado por decreto 9.551 de 28 de Março de 1924. Como, porém, as afirmações que afi-se fazem são menos exactas e revelam um fim tendencioso, não se fazendo propositadamente alusão ao decreto 9.787 de 11 de Junho do mesmo ano que regulamenta esse fundo e a sua aplicação, o signatário que teve o prazer de acompanhar a questão desde o primeiro momento que ela foi sugerida, julga-se no dever de esclarecer essas afirmações para que não pese sobre tão simpática e humana iniciativa o ferrete de arbitraría que no aludido relatório se lhe pretende atribuir.

A criação do fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários coincidiu com uma elevação de multiplicadores tarifários e neste aumento se teve em vista o novo ou novos encargos que o Governo ia a exigir das empresas, porquanto, a não ser por esta circunstância, o agravamento tarifário necessário para solver os encargos alegados na ocasião pelas empresas seria inferior ao autorizado, como menor seria a latide de aumento que o então ministro do Comércio, sr. Dr. Nuno Simões, concederia. Por esta primeira circunstância irrefutável, se infere que, afinal, o impugnado fundo de assistência se não constitui em factor de cerceamento dos interesses das empresas. Mas o que é mais interessante é que as empresas reclamantes (Beira Alta e Vale do Vouga, unicamente, porque todas as outras acataram o decreto e o estão cumprindo) não se insurgiram na ocasião, propondo ao ministro, em defesa dos seus pretendidos direitos contractuais, multiplicadores mais baixos que os das outras empresas.

A razão é obvia, não carecendo por isso de expli-cação, mormente depois dos factos ocorridos ulteriormente.

Sobre o direito que assiste a estas duas empresas de se negarem ao cumprimento do decreto, emitiremos também a nossa opinião que, embora não seja autorizada, por não sermos juristas, tem a defende-la o conhecimento que temos do assunto. Devemos declarar que não pretendemos com as nossas palavras influir no espírito dos juizes a quem está confiada a apreciação do pleito, prestando, aliás, as nossas maiores homenagens aos doutos juizes do Supremo Tribunal de Justiça, como instituição que sempre soube seguir com integridade o aforismo—"redde Ceasari...", mas tão sómente esclarecer os leitores da "Gazeta" menos avisados, por se tratar de uma questão que nem de todos será conhecida de perto.

Como dissemos, a percentagem atribuída ao fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários, embora pelo decreto 9.787 fôsse computada em 1 % da receita total das empresas, por mera facilidade de arrecadação, que só quem desconheça os serviços ferroviários é que a poderá impugnar, resultou de um aumento tarifário autorizado na ocasião ás empresas, aumento, repetimos, superior, por esse motivo, ao razoável.

Ora, se a receita proveniente das sobretaxas é contingente e pela sua própria natureza dependente exclusivamente do Governo, não haverá ninguém que legitimamente possa sustentar que a criação do fundo de assistência aos ferroviários foi arbitrária e contrária a quaisquer disposições contractuais.

As empresas reclamantes e nomeadamente a de que nos ocupamos, teria direito legítimo de protestar, o Governo, dentro das receitas indispensáveis para solver os encargos obrigatórios, ou no dia em que, normalizada a vida económica do país, lhe não autorizasse entrar com essa percentagem, (e não imposto como se pretende designar), no cálculo das suas tarifas-base, único caso em que, na verdade, as empresas pagavam para o fundo. Nas condições actuais, por maiores que sejam as subtilezas empregadas em defesa da opinião contrária, as empresas nada contribuem para o fundo de assistência. São meros instrumentos de cobraça, como era lógico, sendo o público o único tributado. Não ha, por isso, necessidade de recorrer ao exemplo dos caminhos de ferro do Estado, mesmo porque em caminhos de ferro, não seria o melhor exemplo a seguir.

Mas, no relatório a que nos temos vindo referindo fazem-se ainda outras afirmações a que não é menos necessário que se aluda, pois a acreditar-se o que ali se afirma, ficar-se-ia com a ideia de que só aquela empresa tem cuidado da assistência ao seu pessoal e que o fundo de assistência resultava uma grande comedela para as empresas que, como a Beira Alta, não têm tuberculosos, mercê de circunstâncias que as demais empresas não usufruem, em benefício das que não gozam dessas prerrogativas excepcionais.

Respiguemos para aqui as passagens principais, para não alongarmos demasiadamente as nossas considerações.

Diz o relatório a certa altura:

"Com que equidade, pois, ha-de a Companhia reclamante ser forçada a contribuir com um imposto para acudir ás despesas de tratamento de pessoal doutras empresas, (o itálico é nosso) que vivem porventura em condições de desafogo que a reclamante desconhece?"

E mais adiante, reforçando a afirmação por nós sublinhada:

"Não tendo para satisfazer os encargos próprios, constituiria revoltante violência *forçá-la a contribuir para encargos alheios* (o itálico é nosso).

Segue depois aduzindo os serviços de assistência que presta ao seu pessoal, para cair novamente na mesma afirmação, ideia dominante das suas considerações:

"Mas o que não é justo é que, em acrescentamento aos encargos da assistência, que assumiu voluntariamente e não são leves, a forcem a *um verdadeiro imposto novo em benefício dum pessoal que não é seu*" (o itálico é nosso).

Aludindo em seguida à percentagem criada nos caminhos de ferro do Estado, para assistência ao seu pessoal tuberculoso, tem o relatório êste período final, muito curioso:

"Entretanto, não deixaria esta solução (a adoptada nos caminhos de ferro do Estado) de ser aceitável sob a condição, porém, de que a sobretaxa de assistência, cobrada por cada companhia *deveria reverter em cheio em benefício do pessoal próprio*" (o itálico continua a ser nosso).

E terminando as suas considerações, lemos:

"A companhia não pode nem jamais poderá concordar, porque a considera abertamente injurídica, com a ingerência do Estado na aplicação da receita das suas tarifas. Essa receita é o fruto da sua *exploração*: pertence, pois, à companhia pela disposição expressa do artigo 21 do contrato. E consequentemente, é a Administração da Empresa a única entidade competente para dela dispor".

Para rebater em absoluto estas afirmações vamos transcrever para aqui os artigos do decreto que interessam directamente ao assunto, o que nos dispensa de quaisquer explicações ao leitor da "Gazeta" para ficar devidamente inteirado da sua absoluta falta de base.

Antes disso, porém, seja-nos permitido a atenção do leitor para a última parte respigada do relatório, pois demonstrado como ficou que o fundo de assis-

tência não constitui encargo de exploração para as empresas, por isso que é retirado do excesso de receita concedido para esse fim pelo ministro Dr. Nuno Simões, a afirmação que ali se faz de que o fundo constitui receita que é *fruto da sua exploração*, cai pela base e não pode haver disposição contractual que se oponha à arrecadação de uma receita estranha às receitas propriamente ditas de exploração das empresas ferroviárias e em que as empresas figuram, repetimos, como meros instrumentos de cobrança. E nestas condições não se comprehende também a relutância em admitir a fiscalização do governo na aplicação do fundo de assistência, constituindo êste uma receita que, em última análise, ao Estado pertence.

Limitando aqui as nossas considerações, vamos transcrever os artigos do "Diário do Governo" relativos à aplicação do fundo como anteriormente prometemos, com o que nos desobrigamos da apresentação de mais argumentos para esclarecimento da matéria em discussão.

Diz o artigo 5.º do decreto n.º 9.787:

"Quando a importância do fundo não permitir a qualquer empresa a instituição e sustentação de sanatórios ou a percentagem de tuberculosos não justifique a sua construção, poderá essa empresa utilizar-se para esse fim dos sanatórios ou hospitais pertencentes a outra empresa congénere, de acordo com ela e indemnizando-a com o seu fundo próprio dos serviços que receber".

A seguir diz o artigo 6.º do mesmo decreto:

Os saldos resultantes da aplicação, nos termos do art 5.º, do fundo de assistência, a que se refere o artigo 1.º, reverterão em cada empresa a favor da Caixa de Reformas e Pensões do respectivo pessoal.

Como seria absurdo admitir que os dirigentes de uma empresa de caminhos de ferro desconhecessem estas disposições, mormente sendo pelos mesmos dirigentes tão debatidos no mesmo relatório de gerência, somos obrigados, mau grado nosso, a admitir que outro foi o intuito que presidiu à elaboração desta parte do relatório.



Congresso internacional do comércio de vinhos, em Paris

A propósito da notícia que demos no nosso último número acerca da reunião em Paris, do Congresso internacional do comércio de vinhos que teve lugar nos dias 22, 23 e 24 do mês findo, recebemos uma amável carta do Sr Ricardo Spratley, 1º Secretário da Associação Comercial do Porto, na qual nos informa de que o comércio de exportação de vinhos do Porto se fez representar naquele Congresso pelo signatário, como delegado da Associação Comercial

daquela cidade, e pelo Sr. Joaquim Calem, da firma A. A. Cálem & F. L. d.

É com prazer que registamos essa informação, certos de que, quando o nosso país não tenha enviado mais delegados àquela reunião, não deixou por isso de estar dignamente representado, e isso é o que nos importa.

Também nos informa o sr Spratley que em seguida ao Congresso reuniu o comité internacional da Conferência dos Adversários das Proibições, que está desenvolvendo a sua propaganda contra as medidas absurdas que em alguns países, a pretexto de combater o alcoolismo, têm sido postas em prática, e que se não justificam.

Viagens e Transportes

Rápidos Lisboa-Madrid

Começa hoje a circular o combóio rápido de Lisboa para Madrid, a que nos referimos quando tratámos do novo horário das linhas da C. P., efectuando-se a sua partida às 16h.20 para chegar a Valencia de Alcântara às 21h.45, e a Madrid às 9h.1 de amanhã.

De Madrid parte amanhã o primeiro rápido às 22 h. para chegar a Lisboa-Rocio às 14h.55 do dia 3.

Estes combóios que só têm lugares de luxo e de 1.^a classe, efectuam-se de Lisboa para Madrid às 2.^{as}, 4.^{as}, 6.^{as} feiras e sábados, e de Madrid para Lisboa às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} feiras.

Entre Lisboa e Marvão faz parte da composição d'estes combóios um vagão-restaurante da Companhia de "Wagons Lits", que tem um magnífico serviço de mesa.

O estabelecimento d'estes rápidos representa uma grande comodidade para os passageiros, quer pela rapidez do transporte, quer pelo conforto que oferecem as carruagens que os compõem.

Temporada de banhos e águas termais

E' este o primeiro ano depois da guerra em que é restabelecido o antigo serviço especial de bilhetes reduzidos durante a temporada de banhos e águas termais, que a C. P., em combinação com as demais linhas portuguesas e espanholas, costumava pôr anualmente em vigor.

E' com prazer que registamos este facto que, como outros que já temos tido ocasião de assinalar, são um significativo indício de que a situação das empresas ferroviárias vai tendendo a normalizar-se, o que é um reflexo da melhoria da situação geral do país.

Os bilhetes d'este serviço especial que oferecem importantes reduções sobre os da tarifa geral, são de ida e volta e válidos por três meses improrrogáveis, excepto os vendidos depois de 31 de Julho que são válidos até 31 de Outubro.

Os portadores d'estes bilhetes podem tomar lugar em qualquer combóio do horário em vigor, incluindo os rápidos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, mediante o pagamento da respectiva sobretaxa de velocidade.

Também dão direito à ocupação de lugares de luxo, nos combóios em que os haja, mediante o pagamento da competente sobretaxa, além da sobretaxa de velocidade.

E' permitida a mudança de classe, em todo ou em parte do percurso, mediante o pagamento da respectiva diferença pela tarifa geral, assim como também dão paragens nas estações de trânsito, mediante a compra de senhas de paragem, logo à chegada do combóio à estação em que o passageiro se quizer deter.

Os bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 30 quilos de bagagem para adultos, e de 15 quilos para os bilhetes da crianças.

A compra dos bilhetes e o despacho das bagagens pode ser feita na estação, na véspera da partida.

A venda dos bilhetes das procedências da C. P. para os destinos das linhas da Beira Alta, Vale do Vouga, Minho e Douro, Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães, começou em 15 do mês findo, tendo

sido já requisitados grande número d'elos, especialmente para Figueira, Vidago e Pedras Salgadas.

A venda das procedências das linhas do Sul e Sueste e das espanholas de M. C. P. e Oeste de Espanha começa hoje, terminando para todas as procedências em 19 de Outubro. O primeiro dia de para o regresso é o 15.^º depois da data da venda e o último, 31 de Outubro.

Dada a impossibilidade de publicarmos as tabelas dos preços que constam dos cartazes que a C. P. fez publicar e que se acham afixados nas estações e outros lugares públicos, limitamo-nos a indicar os preços de alguns dos bilhetes.

LISBOA R.	Luso	1. ^a cl.	113\$25
		2. ^a cl.	79\$50
		3. ^a cl.	51\$90
S. Pedro do Sul (Termas)	S. Pedro do Sul (Termas)	1. ^a cl.	170\$65
		2. ^a cl.	119\$90
		3. ^a cl.	78\$05
Pedras Salgadas	Pedras Salgadas	1. ^a cl.	251\$70
		2. ^a cl.	189\$30
		3. ^a cl.	119\$20
Campanhã a S. Pedro do Sul (Termas)	Campanhã a S. Pedro do Sul (Termas)	1. ^a cl.	67\$45
		2. ^a cl.	47\$55
		3. ^a cl.	31\$15
Evora a Caldas da Rainha	Evora a Caldas da Rainha	1. ^a cl.	144\$15
		2. ^a cl.	101\$85
		3. ^a cl.	67\$20
Faro a Valado ou Cela	Faro a Valado ou Cela	1. ^a cl.	263\$80
		2. ^a cl.	193\$25
		3. ^a cl.	130\$55
Madrid a Espinho	Madrid a Espinho	1. ^a cl.	84,50 pst.
		2. ^a cl.	30,15 "
		3. ^a cl.	21,15 "

Bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço, nas linhas da C. P.

Entra hoje em vigor a nova tarifa especial n.^º 19 de grande velocidade, da Companhia Portuguesa, pela qual é estabelecida a venda de bilhetes de identidade mediante a apresentação dos quais serão vendidos, nas estações da Companhia, bilhetes da tarifa geral com a redução de 50 % para qualquer das estações ou apeadeiros das linhas exploradas pela Companhia.

Os preços dos bilhetes de identidade são: 30\$00 para um prazo de três meses; 45\$00 para o de seis meses, e 60\$00 para o de um ano.

A validade d'estes bilhetes começa a contar-se inviavelmente no dia 1 de cada mês.

Para se fazer a requisição do bilhete deve ser feito o depósito de garantia na estação respectiva, de 2\$50.

Os preços acima estão sujeitos aos multiplicadores em vigor nas linhas da Companhia.

Esta tarifa que é identica, excepto no que respeita a preços, à que existia antes da guerra e que foi anulada em 1918, é de uma grande utilidade para os indivíduos que tenham de se servir com grande frequência do caminho de ferro, e em especial para os caixeiros viajantes.

Como se vê a C. P. vai pouco a pouco, à medida que as circunstâncias lho permitem restabelecendo todas as concessões vantajosas para o público que vigoravam antes do grande conflito europeu.

Horário da linha de Vale do Corgo

Desde o dia 16 do mês passado, o combóio n.^º 1311 dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, foi prolongado de Vila Real a Chaves, e o n.^º 1312 passou a ter o seu início em Chaves.

Desde o dia 19 do mesmo mês os combóios n.^º 88

173 e 174 passaram a fazer serviço de passageiros de 3.ª classe entre as estações de Marco e Régoa.

Multiplicadores em vigor nas linhas da B. Alta

Segundo um recente Aviso da Companhia da Beira Alta, os multiplicadores em vigor actualmente as suas linhas são as seguintes:

Passageiros — 1.ª classe, 11; 2.ª classe, 10,5; 3.ª classe, 10. A todas as demais taxas, com exceção das restrições a seguir indicadas, será aplicado o multiplicador 11.

Restrições

Sobretaxa de velocidade, aplicável a passageiros — 7

Remessas em g. v. — Azeite, bacalhau, batatas, castanhas, frutas, hortaliças, legumes (verdes e secos), leite, peixe fresco, salgado ou em gelo; taras vazias — 6

Remessas em p. v. — Azeite, arroz, açúcar, bacalhau, batatas, carqueja, carvão vegetal, centeio, farinhas de centeio, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria; faxina, milho, motano, carvões minerais nacionais e briquetes com êles fabricados, toros de pinho para minas nacionais — 6.

Quando estas mercadorias se destinem a exportação, aplicar-se-há o multiplicador 11.

Mercadorias em g. v. ou p. v. em trânsito por Portugal — 6.

As taxas por utilização de lugares nas carroagens dos Wagons-Lits, e de lavatórios e retretes nas estações são isentas da aplicação de multiplicadores.

Serviço de combóios tramways entre Pampilhosa e Santa Comba, e entre Guarda e Vilar Formoso

Entrou em vigor no dia 5 d'este mês, nas linhas da Companhia da Beira Alta, um aditamento à tarifa especial n.º 10 de grande velocidade que estabelece bilhetes a preços reduzidos para os combóios tramways que circulam entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, e entre Guarda e Vilar Formoso.

Os preços dos bilhetes de Pampilhosa a Santa Comba ou vice-versa são: \$65 em 1.ª classe; \$48 em 2.ª, e \$33 em 3.ª. Todas as estações e apeadeiros situados entre aquelas duas estações vendem também bilhetes para todas as demais do trajecto, a preços bastante reduzidos.

Entre Guarda e Vilar Formoso, os preços dos bilhetes são: \$83 em 1.ª, \$62 em 2.ª, e \$42 em 3.ª classe, vendendo também todas as demais estações e apeadeiros do trajecto bilhetes duma para as outras estações.

Os preços d'estes bilhetes estão sujeitos aos multiplicadores em vigor.

O Sud-Express

Na última conferência realizada no mês passado em Paris sobre tráfego Portugal-Espanha-França, à qual assistiu como representante da C. P. o seu Director Geral, Sr. Ferreira de Mesquita, foi resolvido acelerar-se a marcha do combóio «Sud-Express» de forma a que o percurso Paris-Lisboa passe a efectuar-se em 31 horas em vez de 33, do que resulta a chegada à estação do Rocio às 4 horas e meia da tarde.

Também na mesma conferência se tratou da criação de um novo combóio rápido de serviço entre Paris e Lisboa, partindo de Lisboa à noite, da composição do qual farão parte além de carroagens de 1.ª e 2.ª classe, uma cartuagem-camas.

Com este novo combóio, a viagem entre Paris que actualmente se faz, utilizando os rápidos do Porto e da Beira Alta, em 48 horas, passará a fazer-se em 37.

E' de esperar que as negociações sobre este combóio se concludam dentro em pouco tempo, para o que

a C. P. e a Beira Alta estão empregando os seus melhores esforços. Não lhe faltarão os louvores do público.

Sobretaxa de velocidade nos rápidos do Sul e Sueste

Com a entrada em vigor do novo horário de combóios nas linhas do Sul e Sueste, no dia 4 d'este mês, começou a cobrar-se a sobretaxa de velocidade para a utilização de lugares nos combóios de longo curso que são designados nos cartazes-horários por *rápidos* ou que com êles se liguem.

Os passageiros terão, pois, de pagar, além do custo do seu bilhete, a seguinte sobretaxa, que é isenta de qualquer outra:

Em 1.ª classe	por frações indivisíveis de 50 quilómetros, com sujeição ao mínimo de 100
2\$00	quilómetros quando os passageiros procedam da estação de origem do combóio.
Em 2.ª classe	1\$50



Joaquim Antonio Valente

Na casa da sua residência, rua do Mirante, 4, 2.º, faleceu no dia 9 do mês passado o sr. Joaquim Antonio Valente, antigo chefe de Repartição da Contabilidade do Material e Tracção da Companhia Portuguesa, que se encontrava reformado havia alguns anos, e que ultimamente desempenhava o lugar de Chefe de Serviço de Contabilidade e Armazens na Sociedade Estoril.

Joaquim Valente era um dos da velha guarda que constituiu a melhor geração de ferroviários que à C. P. prestaram relevantes serviços. Grande parte, serão a maioria dos contemporâneos da mocidade de Joaquim Valente já, como ele, baquearam, poucos restando dessa modesta, mas honrada e inteligente pleia de trabalhadores, cuja substituição não é fácil.

Durante os largos anos em que Joaquim Valente dedicou o melhor da sua inteligência e do seu esforço ao serviço do caminho de ferro, apenas grandejou o respeito e amizade tanto dos superiores como dos camaradas e dos subordinados.

Ao funeral, que se realizou no dia 10, compareceu muito pessoal da C. P. e da Estoril.

A' familia da saudoso extinto envia a *Gazeta* as sentidas condolências.

Manuel de Jesus Pires

Na casa da sua residência, Travessa do Olival, n.º 67, faleceu no dia 16 do mês passado, o antigo fiscal de revisor da Companhia Portuguesa, sr. Manuel de Jesus Pires, tendo sido o seu fúnebre inhumado no dia 17. no cemitério Oriental.

Manuel de Jesus, como era conhecido no meio ferroviário, que serviu à C. P. durante mais de 35 anos, pois entrou ao serviço em Janeiro de 1890, foi sempre um empregado zeloso e honestíssimo, aliando às suas faculdades de trabalho invulgares dotes de carácter, pelo que era muito estimado tanto pelos superiores, como pelos seus camaradas.

O falecido era pai do distinto engenheiro sr. José de Jesus Pires, Sub Director dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste a quem a *Gazeta*, ainda no seu último número, prestou uma justa homenagem, publicando o seu retrato, a propósito da inauguração da ponte de Alcacer do Sal, a cuja construção o seu nome anda ligado.

A' familia do saudoso extinto e em especial ao seu filho, envia a *Gazeta* as suas sentidas condolências.

Linhos Estrangeiros

Linhos franceses. — A companhia de Orleans vai ampliar a sua estação de Paris-Austerlitz para poder dar maior desenvolvimento ao tráfego de passageiros. Os cais de mercadorias de grande velocidade vão ser mudados para outro local, instalando-se no seu lugar doze vias e prolongando-se as gares que existem.

Esta companhia adquiriu recentemente uma nova locomotiva elétrica construída nas oficinas da General Electric Company, dos Estados Unidos, que atinge a velocidade de 110 quilómetros à hora, destinada a prestar serviço nas suas linhas já eletrificadas.

Linhos alemães. — Desde 1 de Maio último, as tarifas de passageiros dos caminhos de ferro alemães foram aumentados em 10 %.

Este aumento destina-se a cobrir o *déficit* provável de dezoito milhões de marcos calculado até o fim do ano corrente.

Linhos dinamarqueses. — As receitas da rede de caminhos de ferro da Dinamarca que têm a extensão de 2.408 quilómetros atingiram, no ano de 1924 a cifra de 124.500.000 corôas, contra 145.500.000 no ano anterior; e as despesas elevaram-se a 139.100.000 contra 144.600.000 em 1923, havendo, um saldo positivo de 3.300.000 ou mais 2.400.000 do que no ano anterior. Apezar deste resultado, a situação económica está longe de ser desafogada, tais os encargos financeiros que sobrecarregam as empresas.

Linhos austriacos. — Segundo a *Neue Freie Presse*, o governo austro-áustro vai solicitar da Sociedade das Nações o apoio para contraír um empréstimo em Londres de cem milhões de corôas-ouro, com destino à electrificação das linhas de Innsbruck-Bremer, Innsbruck-Salzburg, Wergl-Kufstein e Glöggnitz-Murz-Inschlag.

— A situação financeira dos Caminhos de ferro austro-áustros embora tenha melhorado sensivelmente desde que a sua exploração foi entregue a empresas particulares, ainda não é de molde a dispensar o auxílio do governo, a-pesar-das grandes economias que tem feito com a redução do pessoal e o aumento de 30 % sobre as suas tarifas de transporte.

E' de supor, contudo, que graças à boa administração das companhias, dentro dum período relativamente curto, as receitas equilibrem as despesas.

Linhos russas. — O governo dos Soviets mostra-se empenhado em auxiliar a iniciativa de um grupo de capitalistas russos e alemães em que figura como principal acionista a casa Krupp, para a construção dum grande linha férrea que ligando a Sibéria ao mar ocidental, como antes da guerra se havia projectado, substituindo-se, porém, o primitivo projecto por um outro que vai de Sumarovsky, na confluência do Obi

e do Irtysh, até Kotlas. Deste último ponto deverão partir duas linhas: uma que irá até ao golfo de Sereka, no mar Branco e entroncará com a linha de Murmanok, e outra que seguirá até Gatchim e Oranienbaum.

O governo oferece a concessão de uma fachada de terreno de onze quilómetros de largura em toda a extensão do trajecto para a construção de fábricas.

Linhos mexicanas. — O governo do Mexico resolveu restituir às companhias as linhas férreas que tinham sido nacionalizadas, em harmonia com um compromisso que, segundo se diz, o actual presidente da República tomára ao ser eleito.

Essa instituição deverá ser feita por todo o próximo mês de julho, estando o governo a pôr em dia todos os serviços económicos e financeiros, de forma a fazer a restituição em condições de perfeita garantia para as companhias e para o Estado.

Linhos japonezas. — Os caminhos de ferro do Estado do Japão em 1924 atingiram a extensão de 11.800 quilómetros; mais 530 do que no ano anterior. As receitas da exploração elevaram-se a 42.565.150 libras esterlinas, das quais 25.101.229 provenientes de passageiros.

Houve um aumento de 463.189 libras sobre o ano de 1923, aumento tanto mais apreciável quanto a situação dos caminhos de ferro, em consequência do tremor de terra de 1923, era muito desfavorável.

Linhos norte-americanas. — As principais linhas férreas dos Estados Unidos têm a extensão de cerca de 381.000 quilómetros, tiveram no exercício de 1924 um producto líquido 987.133.650 dolars, ou seja um juro de 4,35 % do capital invertido, não chegando a atingir o juro 5,75 % que lhes atribui o Regulamento como tipo de juro racional, isto a-pezar-de a sua exploração ter sido feita com a maior eficiência.

Em 1923 obtiveram a receita líquida de dolars, 983.736.200, e o tipo do juro foi de 4,49 %.

O facto de em 1924 o producto líquido ter sido maior que no ano anterior, foi devido à maior inversão de capital neste último ano.

As receitas brutas em 1924 elevaram-se a dolars 5.986.492.100 menos 373.931.100 do que no ano anterior. As despesas de exploração subiram a dolars 4.558.307.800, ou seja menos 386.827.600 que em 1923. O produto médio por fona-lada transportada foi de 2 dolars.

Segundo refere a imprensa norte-americana, a Comissão Comercial dos Estados, a instâncias do Congresso, vai proceder a uma revisão de tarifas, no sentido de fixar os preços de transportes em bases mais equitativas do que as actuais.

— Continua a verificar-se a fusão voluntária de algumas companhias americanas. A Erie Company acaba de se ligar com o caminho de ferro de Nickel Plate que têm uma extensão de 24.135 quilómetros e um capital de 1.500 milhões de dolars.

As companhias fusionadas até agora são as de Erie, Chesapeake & Ohio, Ho-King Walley, Pire Warquette & New York, e Chicago-St. Louis.

Linhos Portugueses

Parte Financeira

Linha do Sado. — Em virtude da conclusão e abertura ao serviço público da ponte sobre o rio Sado, em Alcacer do Sal, foi suprimida, desde o dia 4 do mês passado a estação de Alcacer-Sul.

A estação de Alcacer-Norte, passou a denominar-se *Alcacer do Sal* continuando a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado.

Linha de Cascaes. — O assentamento dos postes para a electrificação da linha de Cascais está completo, assim como o edifício destinado à estação geradora em Paço de Arcos.

Actualmente procede-se às ligações de Paço de Arcos até Cascais e mais tarde de Alcântara-mar até Cais do Sodré, que faltam realizar. O material circulante já encomendado pela Sociedade Estoril, concessionária da exploração deste trôço de linha, e que se compõe de 10 automotôras, carruagens das três classes e vagões em quantidade suficiente para garantir o movimento de passageiros, irá chegando à maneira que o seu fabíco termine na casa construtória, de forma que na próxima primavera entre em serviço geral da rede. Os combóios eléctricos terão lugares para 500 passageiros cada um e serão rebocados por automotoras de grande potência e velocidade.

Ramal de Serviço da Manutenção Militar, em Braço de Prata — O *Diário do Governo* de 29 do mês findo publicou um decreto mandando expropriar por utilidade pública uns tratos de terreno pertencentes a D. Caetano de Bragança (Duque de Lafões), situado próximo da linha férrea em Braço de Prata, afim de serem construídos armazens e outros edifícios para serviço da Manutenção Militar e uma linha de desvio do caminho de ferro para servir o mesmo estabelecimento, a qual já ha tempos vinha sendo estudada de acordo com a Companhia Portuguesa.

Esse desvio ou ramal está destinado a prestar óptimos serviços à Manutenção Militar, principalmente quando haja mobilizações de tropas a que aquele estabelecimento tenha que aprovisionar rapidamente de mantimentos.

Caminhos de Ferro do Estado. — Segundo o último boletim publicado no "Diário do Governo", as receitas dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste) no segundo semestre de 1924, foram as seguintes:

	Passageiros	Mercadorias (g. v. e p. v.)
Sul e Sueste.....	12.969.882\$59	26.784.486\$71
Minho e Douro ..	13.056.513\$76	18.777.039\$05
Total.....		71.587\$922\$11

BOLETIM COMERCIAL E FINANCEIRO

Caiu o governo. Poderá dizer-se em boa consciência que tivesse cumprido honestamente a sua missão?

Perante a hesitação do Parlamento que duvidou em aprovar o pedido de duodécimos, o Sr. Vitorino Guimarães pôs a questão de confiança — ou aprovavam tudo integralmente, ou o Sr. Vitorino Guimarães ia a Belem, levar ao Sr. Presidente da República a demissão colectiva do gabinete.

Havia o evidente propósito de alijar uma coisa excessivamente pesada para ombros tão débeis. Nunca em Portugal um presidente do ministerio afrontara o Parlamento como o Sr. Guimarães mais de uma vez. Era necessário dar tempo a que se formassem aquelas correntes que permitissem liquidar a crise o mais cedo possível... Por isso o Parlamento se conteve...

Agora seguem as consultas da praxe. Depois o convite ao Sr. Afonso Costa; depois... quem será depois?

Entretanto a nossa divisa cambial mantém-se e a situação económica agrava-se. O comércio, — no dizer unânime dos comerciantes, — encontra-se paralizado. As nossas praças foram invadidas por produtos estrangeiros, da Alemanha, da Inglaterra, da França novamente e da Tcheco-Slováquia.

A indústria portuguesa sujeita a enoríssimos e variadíssimos impostos, não resiste ao atropelo da indústria estrangeira, favorecida pelas pautas alfandegárias e com vantagens de boa administração na origem. Que fazer perante isto? Não temos carvão. O ouro foge por falta de confiança, ha enormes fortunas portuguesas acumuladas lá fora em bancos, e até as indústrias que se julgavam mais defendidas, como as de porcelanas, caiem num extraordinário mal-estar em vista da concorrência da Tcheco-Slováquia.

Sobre isto a horrível situação do nosso comércio com a África. Ha casas comerciais que vivem de expedientes e favores porque não podem transferir capitais amontoados na África pela exportação já feita e que não podem agora transferir esses dinheiros que legitimamente deviam andar em giro. Que fazem perante semelhante e tão desesperada situação os nossos governos?

Os nossos governos tratam de política, o parlamento perde-se em reles questões pessoais — e o povo, satisfeito com a sorte grande dos três santos tradicionais e festeiros, diverte-se. *O tempora! O'mores.*

Interino

— Pelos decretos n.ºs 10.850 e 10.851 foram abertos os créditos de 6.225.208\$83 e 15.605.367\$25 a favor destes caminhos de ferro para reforço do orçamento do ano económico findo.

Sinalização na estação de Lamarosa. — Começaram a funcionar no dia 25 do mês findo, os discos eléctricos com que a C. P. fez substituir os discos avançados do antigo sistema que existiam às entradas da estação de Lamarosa.

Porto à Povoa e Famalicão. — Já se encontra concluída a substituição ha tempos iniciada pela Direção desta companhia, dos carris do tipo antigo por carris modernos em toda a linha, a qual agora ficou em muito melhores condições de segurança, permitindo a circulação de máquinas de maior potência do que as que a Companhia tem tido em serviço, assim como carruagens de "boggies".

Dentro em pouco tempo o serviço de combóios deve melhorar sensivelmente.

A exploração dos Caminhos de ferro pelo Estado

por ANDRADE GOMES

CHEGOU já a atingir foros de axioma que a administração dos caminhos de ferro pela entidade Estado dá, em toda a parte do mundo, resultados que muito deixam a desejar.

Já por mais de uma vez aqui nos temos referido aos caminhos de ferro explorados pelo Estado Português, que a-pesar-de muito boas vontades que por vezes têm estado a serviço da sua Administração, não conseguiram até hoje alcançar receitas que cheguem para cobrir as despezas, fechando sempre os seus exercícios com *deficit*.

Este facto que a muitos se poderá afigurar uma pecha caracterizadamente portuguesa, e que tem servido já de motivo para rudes ataques às respectivas administrações, observa-se, porém, em todos os caminhos de ferro quer da Europa, quer da America, explorados pelo Estado.

Agora mesmo temos na nossa frente uma revista estrangeira que nos dá a conhecer os enormes prejuízos que os Estados Unidos da América têm que suportar, em consequência da administração pelo governo durante os vinte seis meses em que, por motivo da guerra, chamou a si todas as linhas que eram administradas por empresas particulares.

Segundo o relatório de liquidação desse período de administração, elaborado pelo Director Geral dos Caminhos de Ferro, e apresentado ao Presidente dessa florescente República, o Estado ficou prejudicado em 1.674.500.000 dolares, verba esta que excede extraordinariamente a quantia garantida que havia sido calculada pela Comissão Comercial em 536 milhões de dolares para as linhas principais, e 15 milhões para as linhas secundárias.

Em muitos outros países em que os governos se viram na necessidade de mobilizar os caminhos de caminhos de ferro, como na França, na Inglaterra, na Alemanha, os resultados foram semelhantes.

Poder-se-ha dizer que esse fenómeno foi devido às circunstâncias especiais do momento em que essa administração teve lugar.

Nos países como a França, a Austria e Alemanha que tiveram a guerra bem dentro de casa, quasi que se deu a paralisação do tráfego comercial, limitando-se o caminho de ferro a transportar pouco mais do que tropas, material e mantimentos para a guerra; mas na América o caso não é bem o mesmo. Numa grande parte dos 381 mil quilómetros das linhas americanas durante a guerra, fez-se sempre tráfego comercial em grande escala, tendo sido principalmente afectado nas grandes linhas que vão afluir aos portos mariúmos.

Numa grande parte dessa enorme rede, poucos transportes se fizeram com destino à guerra. Evidentemente que da anormalidade causada pela guerra é que resultaram tão grandes prejuízos que em tempos de paz nunca poderiam ser atingidos, mas é de notar que em países onde nem todas as linhas ficaram nesse período sob a administração do Estado, as que se conservaram sob a tutela das empresas particulares, mantiveram sempre as suas receitas acima daquelas, e de resto, não seria necessário, para chegarmos à conclusão de que a administração do Estado é sempre menos eficiente que a particular, servirmo-nos dos fenómenos observados no período da guerra, pois, já

muito antes, em anos seguidos de paz, isso estava comprovado, e, tanto assim que, algumas nações, como a Inglaterra, cujo tacto administrativo é invejável, os governos tiveram o cuidado de alienar a exploração das linhas férreas, entregando-a a empresas particulares. Já antes da guerra o Estado inglês não explorava um só quilómetro de via, porque era de maior vantagem arrecadar apenas para o Estado os impostos provenientes do tráfego de caminhos de ferro, do que sobraçar a sua administração.

Outros países têm imitado a Inglaterra, e recentemente, depois da guerra, a Alemanha e a Austria que ficaram com os seus caminhos de ferro reduzidos a uma situação quasi de penúria, trataram de os largar de mão, e entregaram-nos a empresas particulares que os têm levantado por forma que os seus serviços já hoje quasi se encontram normalizados, e com um tráfego quasi igual ao que tinha em 1914.

Na Itália, onde apenas pouco mais da quinta parte da sua rede é explorada por companhias, a nacionalização dos caminhos de ferro redundou num verdadeiro desastre, a que o governo de Mussolini está procurando dar remédio, devendo-se à sua acção a reorganização dos serviços pue por pouco não faliram.

A corrente contra a exploração pelo Estado cada vez tem mais prosélitos, e, é de esperar que, dentro dum não longo prazo, ela triunfe, e se regresse ao regime, senão no todo, pelo menos em grande parte, da exploração por empresas particulares.

A Suiça, onde em 1897, o parlamento, seguindo o lema dos idealistas — *Os caminhos de ferro suíços para o povo suíço...*, votou por enorme maioria a nacionalização das linhas férreas, encontra-se hoje a braços com uma tremenda crise ferroviária, mais ainda de ordem moral do que propriamente material.

A política mesquinha e interesseira (o mal não é só nosso) emiscuiu-se nos caminhos de ferro, e daf um exército de funcionários que, julgando-se senhores da quilo que é da nação e não deles, se impõe aos governos e consegue obter do Estado concessões de vária ordem. Disso resultaram vantagens importantes para o pessoal que vê satisfeitas muitas das suas aspirações, mas as despezas aumentam muito mais do que as receitas e as sobretaxas que sobre o preço de transporte têm sido lançadas, nunca conseguem cobrir os *deficits*.

E a crise assoberba-se cada vez mais, ameaçadora duma completa falência. Os serviços estão longe de corresponder aos sacrifícios das pesadas taxas que o público suporta, e não é facil prever o fim, que pode ser uma completa derrocada que, sem dúvida, arrastará aqueles que se encontram satisfeitos com a actual situação, e que inconscientemente estão cavando a sua própria ruína.

E' possível que estejamos sendo pessimistas, mas são as aparências que nos levam a esse pessimismo.

Na Espanha apenas uns 200 quilómetros de linhas são administradas pelo Estado, e se não fossem as peias que os governos durante o período da guerra e mesmo depois, puizeram às companhias; se em vez do regime dos «antecipos» que tão graves prejuízos acarretou ao Estado, tivessem permitido às companhias harmonizar as suas tarifas com as circunstâncias do momento, como sucedeu entre nós, onde, diga-se de

passagem, como a própria Espanha reconheceu, houve uma melhor visão da parte dos governos, as companhias não teriam chegado à situação deficitária a que chegaram.

O regime que se pode chamar eclético, a que pela regulamentação decretada pelo Directório Militar estão agora sujeitos os caminhos de ferro da nação vizinha, pretende incutir-lhes uma vida nova. De momento a situação melhorou consideravelmente, como o provam alguns números que a *Gazeta* já publicou recentemente, indicativos das receitas e despesas dos últimos tempos. Por enquanto, porém, é cedo para se ajuizar com precisão dos resultados. Ainda não estão montadas todas as peças da grande máquina que é essa regulamentação. Dela tem resultado a fusão de várias companhias que não podiam viver isoladamente, e uma certa melhoria que se nota nos serviços. Terá o Directório achado a solução do problema que nem La Cierva com o seu projecto de nacionalização, nem Maura com o do consórcio, puderam resolver?

Talvez, como tem de tudo um pouco, é possível que a tenha encontrado.

No entanto é para frizar que, na reforma feita pela Espanha em que o ilustre general Mayandia pôz ao serviço o seu belo talento, a idéa da exploração directa pelo Estado foi posta de parte.

Provado como está, que a administração do Estado em matéria de caminhos de ferro é contraproducente, como de resto em todos os grandes ramos industriais, indicado está naturalmente o caminho que os governos têm de futuro a seguir.

Pode-se talvez, teóricamente defender a vantagem da administração do Estado sobre a particular nos ramos de serviço público, como o dos caminhos de ferro; os adeptos do socialismo do Estado certamente a preconisam. Nós, porém, sem querermos entrar no exame profundo da questão sob pontos de vista filosóficos, limitamo-nos à observação dum facto que é incontestável, convencidos como estamos, de que, dentro das fórmulas que regem a sociedade actual, o Estado deve limitar o mais possível a sua acção administrativa, exercendo principalmente a acção protectora e fiscalizadora de todos os elementos que, como os caminhos de ferro, são os principais factores da economia dos povos, e tirando daí o melhor proveito para a comunidade.

Ouvimos em tempos falar, e disso se fez a imprensa éco, de que alguns elementos importantes da política portuguesa haviam feito sugestões no sentido do Estado alienar a exploração das linhas férreas do Minho e Douro e Sul e Sueste, entregando-a a uma ou mais empresas que oferecessem sérias garantias. Um silêncio profundo se fez posteriormente sobre a questão.

Afigura-se-nos que talvez agora o momento fosse oportuno para se pensar a sério num plano em que o Estado, como proprietário dessas linhas, servindo-se delas como base dum grande operação financeira que deveria concorrer poderosamente para melhorar a situação do país, valorizando mais a nossa moeda, entregasse a sua exploração a uma ou mais companhias em condições de merecerem a confiança indispensável para caso de tanta monta.

Aqui deixamos a indicação a título de lembrança. Aos competentes cabe o exame do assunto que se nos afigura de magno interesse para a nação.

* * *

Algumas das nacionalidades que figuram no mapa, são de formação recente — *post guerra*, — pelo que não admiram que, por enquanto, as suas redes estejam todas sob a administração do Estado.

ESTADOS	Quilómetros explorados por		TOTAL	Pec. centagem dos caminhos e ferro do Estado
	Empresas	Estado		
Alemanha	57.652	"	57.652	"
Austria	6.339	"	6.339	"
Bélgica	6.672	4.421	11.093	39,6
Bulgária	411	2.203	2.614	84,2
Dinamarca	2.384	2.553	4.967	52
Espanha	15.648	292	15.940	1,8
Estónia	"	1.433	1.433	100
Finlândia	"	4.290	4.280	100
França	44.511	9.050	53.561	16,8
Gran Bretanha	39.262	"	39.262	"
Grécia	894	2.298	3.192	72
Holanda	1.445	2.000	3.445	58
Hungria	4.052	3.000	7.052	42,5
Itália	4.118	16.000	20.118	79,5
Letónia	"	2.849	2.849	100
Lituânia	1.120	2.000	3.120	64,1
Luxemburgo	538	"	538	"
Malta	110	"	110	"
Noruega	517	2.928	3.445	85
Pólonia	"	15.887	15.887	100
Portugal	2.056	1.371	3.427	40
Romania	590	11.199	11.789	95
Suíça	750	4.598	5.348	85,9
Suécia	10.327	4.859	15.186	32
Tchecoslováquia	1.200	12.830	14.030	91,4
Turquia	414	"	414	"
Yugoslavia	"	9.172	9.172	100
Total	201.010	115.263	316.273	36,4

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO
Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada Capital Esc. 934.355\$00

Nos termos dos Estatutos se anuncia que no sorteio das obrigações da série "Mirandela-Bragança", a que se procedeu em 13 do corrente, saíram sorteados os n.ºs. 30.711 a 30.715, 37.371 a 37.375 e 46.171 a 46.175.

O pagamento dos juros e amortização desta série, relativo ao 1º semestre do corrente ano (coupon n.º 44) começará no dia 1 de Julho p.º 1º, em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 14, 3º, continuando até ao dia 17 do referido mês, todos os dias úteis, excepto aos sábados, das 11 às 14 horas, e depois às sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, nas Filiais do Banco Nacional Ultramarino e do Banco Pinto & Sotto Mayor. Lisboa, 13 de Junho de 1925. O Administrador Delegado, intº Pedro Joyce Diniz

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Junho		Em 30 de Junho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lon res.	98.250	98\$50	97.250	97.750
Paris	—	2\$96,0	—	2.940
Mad d.	—	4\$85,0	—	4.820
Alemanha	—	8\$18,0	—	8.100
Amsterdam	—	20\$30	—	20.200
New York	—	—	—	—
Itália	—	80,5	—	700
Suissa	—	35\$95,0	—	3.930
Bruxellás	—	97,0	—	910
Libras	—	—	—	—

A título de curiosidade a seguir pulicamos um mapa comparativo dos caminhos de ferro da Europa (exceptuando a Russia) explorados por empresas particulares e pelo Estado.

Assumptions economicos

A Produção

O Estado chamado moderno, quero dizer, o Estado actual, debate-se entre duas correntes de doutrina política: o liberalismo e o socialismo e seus derivantes.

Ambos originarios do mesmo conceito filosófico, que atribui aos individuos uma independencia que a natureza lhes nega e se baseia na *bondade natural* de Rousseau ou na *lei do amor* de Tolstoi, dividem-se e antepõem-se na prática, caracterisando-se um pelo não-intervencionismo, outro pelo *estadismo*.

Não se aplicando definitivamente um ou outro sistema, o primeiro oferecendo a concludente prova da sua acção nefasta durante um seculo, o segundo exibindo as ruinas de uma obstinação tragic, a vida social apresenta-se nas sociedades europeias ccm o carácter desordenado inherente á versatilidade das ideias. Falta em absoluto uma directriz definida, visando um objectivo a atingir, que permita regular as actividades, fazendo-as convergir nesse sentido.

Admite-se que os destinos da Nação estejam dependentes de uma falsa expressão da vontade popular, traduzida pela burla do sufragio. Assim a orientação a dar á vida nacional é variável como *la donna*, não se adaptando ás circunstancias, mas tão sómente aos caprichos de chefes ou mentores irresponsaveis.

A vontade popular não é um elemento desprezível. É ela que sanciona os actos dos governos e exerce o fôro inflexível que julga os maus politicos. Sómente se encontra ludibriada na sua expressão por uma ficção política que, lisonjeando-lhe os instintos, lhe anula quasi por completo a sua livre e espontânea expansão. A vontade do povo não pode ser outra senão a de que a Nação prospere e se engrandeça. Os politicos que consigam esse *desideratum* encontram o necessário apoio nas almas populares.

Mas o povo não é a soma aritmética dos eleitores.

Povo, são aqueles que exercem uma actividade social, são os representantes das forças morais, são todos... menos os vadios.

Os meios de acção de um objectivo nacional não se podem ir buscar ao consentimento individual dos componentes da Nação.

Uma aspiração colectiva, que só não existe onde o sentimento patriótico esteja obliterado, indica naturalmente o fim a atingir. Mas ela é inconsciente e carece de formas. E' aos homens de Estado que compete estabelecer e executar um programa de acção cujos bons resultados são só os que fazem reconhecer a sua legitimidade e lhes dão jus aos aplausos públicos.

Eles não agem, porém, só por si. Estão envolvidos numa rede apertada de circunstancias ocasionais, favoraveis e desfavoraveis, encontram-se no centro de uma encruzilhada de interesses particulares que lhes cumpre dirigir, muitas vezes empregando a violencia.

Essa nobilissima função de Estado não se exerce de braços cruzados como no regime liberal, nem de bacamarte aperrado, como no regime socialista.

A execução de um programa de Estado exige, em primeiro lugar, uma organização racional e metódica das diferentes actividades nacionais. Precisa de uma convergência obrigatória de todos os elementos activos organizados para que, mediante a sua colaboração, possa exercer a sua função principal de coordenação. Carece de uma independencia, de uma actividade e de uma responsabilidade que permitam exercer sobre esses elementos activos uma disciplina consentida e fazer executar as decisões tomadas.

Ora não é precisamente esta a situação em que se encontra a vida portuguesa.

Retomando a minha primeira afirmação, entre nós o Estado ou é liberal, dando uma liberdade absoluta aos individuos para que dirijam as suas actividades como bem lhes apraz, ou pretende ser socialista, chamando para o Estado o exercicio de actividades que lhe não pertencem e para cuja administração é fundamentalmente incapaz. Dentro deste quadro de... desorganização, resalta o princípio de anarquia económica, que é uma consequencia prática das doutrinas que consideram o individuo como o ultimo termo da Criação.

Em presença da crise económica e financeira que a Nação atravessa, para cuja solução os detentores... a dias, do poder, não encontram outro remedio senão o que empregam os remendões nas botas avariadas, um problema se apresenta dominando todos os outros: a produção. Factor essencial da riqueza, dele depende a regularização da vida financeira do Estado, o equilíbrio económico e propria paz interna.

E, contudo, nenhum outro problema tem sido mais descurado do que este. E' que o Estado actual não tem meios de agir junto dos elementos da produção. Conhecendo deles apenas as unidades sujeitas ao fisco, a sua interferencia limita-se ás medidas de um protecçãoismo pautal, raras vezes inteligente e sempre inconsciente. Eles, por seu turno, ao abrigo de uma liberdade inconsequente, produzem desordenadamente, sem que o seu esforço, dispendido numa luta estéril de concorrência interna, aproveite ou utilise o auxilio que o Estado devidamente organizado lhes poderia prestar. Vive assim o Estado em pleno divórcio das actividades nacionais, que não só não estimula como, pelo contrario, persegue a ponto de as considerar suas inimigas!

A deficiencia e atraso das estatísticas — de somenos perante as lutas dos partidos — não permitem um exame concreto da questão.

As generalidades bastam para se poder afirmar que os métodos de produção nacional não satisfazem a condição necessária de uma prosperidade de que longe se está.

Não aprecio em que ponto é susceptível um desenvolvimento industrial do paiz. A parte agraria e a de utilização das forças naturais, representando os

principais factores da nossa economia externa, merecem uma atenção mais demorada.

Ahi se revela bem a falta de acção do Estado e tambem a impossibilidade de actuação dentro da... ausencia de principios organicos que subordinem esas actividades ao interesse nacional. Inuteis são, portanto, esses aparelhos faustuosos e dispendiosos de Ministerios de Agricultura e quejandos.

A demonstrar ainda a incapacidade governativa do Estado democratico, no que se refere á produção cerealifera está a falta de coordenação das actividades coloniaes, em função das necessidades da metropole. Mas isso é um problema que ultrapassa os limites da capacidade governativa dos delegados do povo.

O problema da produção envolve uma serie de questões com posição definida. Relacionando-se com a mão-de-obra abrange, em primeiro plano, o que se convencionou chamar a questão social e d'ahi se vê como é um elemento decisivo da sua solução. Afetando a emigração vem tocar n'um dos pontos mais delicados da nossa demografia. Diminuindo as importações, reduz a saída do oiro, contribuindo para um equilibrio seguro da balança económica. Creando riqueza, restabelece a vida financeira do Estado.

Mas, para que se alcance essa posição ideal, não basta que cada productor aumente a sua produção. E' necessário um equilibrio, que não pode ser adquirido em regime de liberdade.

Se o fim desejavel é de que em determinado artigo se produza primeiro o suficiente para o abastecimento do paiz, depois o preciso para satisfazer as exigencias dos mercados externos, é indispensavel que se conheça primeiro as necessidades internas e depois a capacidade dos mercados estrangeiros.

O desconhecimento destes factores importa muitas vezes a ruina de uma industria nascente, embora deixa satisfeitos alguns productores que beneficiaram de uma aura de sorte. Em todo o caso o lucro nacional foi nulo.

A organização da produção traz tambem uma fiscalisação dos productos, não consentindo o descredito que hoje pesa sobre as nossas marcas de vinhos e de conservas.

A eficacia de uma organização da produção depende essencialmente de uma transformação politica do Estado, reconduzido à sua função tradicional.

Para ela é necessário que os productores em vez de serem politicos sejam productores e nessa qualidade se façam representar perante o Estado. E' preciso que condenem as doutrinas liberais, que conduzem ao enfraquecimento da Nação, e adoptem boas e sãs normas corporativas, em que vivam na mais perfeita harmonia de relações com os seus companheiros de trabalho e com o Estado. E enquanto se manifesta a insuficiencia do Estado façam a politica da produção, organizando-se como productores nos quadros que, amanhã, servirão para conduzir a Nação ao seu maximo engrandecimento e, hoje, podem contribuir para, pelo ordenamento das actividades nacionaes, começando por elas proprias, marcar o primeiro estadio de resurgimento.

A. de Mello e Niza

MONTE-PIO FERROVIARIO

Recebemos o Relatório e Contas apresentado por esta prestimosa Associação de Socorros do pessoal de Caminhos de Ferro, á assembleia geral que teve lugar em 16 de Maio último.

É digna do maior louvor a dedicação com que um grupo de empregados ferroviários se têm consagrado a tão útil instituição que já conta quatorze anos de existências, tendo já pago nesse lapso de tempo, a quantia de 11.543\$50 em legados ás famílias dos sócios falecidos.

O capital social é actualmente de 14.330\$00.

Devido à forma honesta e desinteressada como os seus corpos gerentes se têm desempenhado na administração do Monte-pio, e que tem sido a sua melhor propaganda, têm-se associado muitos empregados, entre êles funcionários das mais altas categorias, como o Director e o Chefe da Exploração da C. P. que não quizeram deixar de prestar o seu concurso a uma tão simpática instituição.

O número de sócios existentes em 31 de Dezembro de 1924 era de 1.713, contando-se mais 614 do que em 1923.

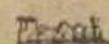
A Direcção do Monte-pio faz no seu relatório apelo à classe para que a associação que começou humildemente, sob a iniciativa de meia duzia de rapazes cheios de boa vontade e audácia, possa vir a ser uma grande instituição de fortes recursos em que além do ramo de seguros de vida que por enquanto apenas tem por missão, possa abalancar-se a outros ramos, como o de seguro em inhabilidade, caixa económica, escola para filhos de associados, bolsas de estudo, colónias balneares, etc., enfim um programa belo que para ser posto em prática nada mais seria necessário do que a vontade dos 20.000 ou mais ferroviários que existem no país.

Por uma pequena cota mensal, apenas *um escudo*, todo esse sonho se pode efectivar.

Porque não faze-lo?

A situação económica em que se encontram todas as classes trabalhadoras do paiz, é bem de molde incita-los todos à sua agremiação e estabelecimentos desta natureza, a que vale a pena dar não só o concurso monetário como o moral, auxiliando, cada um na medida das sua faculdades, com algum trabalho, como o tem feito intelligentemente os seu directores cujos nomes aqui mencionamos para que a colectividade os considerem dignos do seu respeito e da sua maior estima: Presidente — João Mauricio Ramos, fiel de 1^a classe; Secretário — João Alves Correia, empregado de 1.^a classe, e Tesoureiro — José Gonçalves, empregado de 3.^a classe. Um triunvirato de cidadãos humildes e desprestenciosos que fôrda das horas do seu árduo serviço, consagram o melhor da sua inteligência a bem da sua classe.

A classe, pois, que os acompanhe e os ajude a levar tão longe a sua iniciativa quanto eles a sonharam.



ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

AVISOS AO PUBLICO — Apeadeiro de Maçãinhas — Aveiro-Canal. — 2.^o e 3.^o aditamentos à Tarifa especial interna n.^o 1 pequena velocidade. — 4.^o e 5.^o aditamentos à Classificação General, pequena velocidade. — Tarifa especial interna n.^o 19, grande velocidade. — Bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço da tarifa geral.

Em virtude de ser volumoso o numero de anexos que deviam ser distribuidos neste numero, rogamos aos nossos Ex.^{mo}s assinantes que os desejem adquirir, a fineza de os requisitar na Administração deste jornal, devendo, para levantamento dos mesmos, ser apresentado o recibo de assinatura.

União Internacional de Caminhos de ferro

Reunião das Comissões em 1925

O prometido é devido, di-lo a sabedoria das nações, e não seremos nós quem a vá desmentir...

Quando, no nosso número de 16 de maio, vimos a notícia da reunião em Munich, das comissões da U. I. C., prometemos aos nossos leitores informa-los o mais detalhadamente possível sobre quais foram os assuntos versados e as resoluções tomadas.

Cumpramos, pois!...

Não nos será possível, dada a exiguidade do espaço de que dispomos e a magnitude do assunto, desempenharmos totalmente a nossa palavra no presente número, mas fa-lo-hemos até onde pudermos, deixando para o número ou números seguintes o resto da matéria.

Comissão do Tráfego — Passageiros

Esta comissão, que é a primeira, foi a última a reunir (14 e 15 de maio). Porém, por uma questão de ordem, po-la-hemos no princípio, muito embora com manifesta alteração das datas.

As sessões estiveram presentes os representantes da Alemanha, Belgica, China, Espanha, Esthonia, França, Inglaterra, Italia, Portugal, Suécia Rússia e, Jugo-Slavia, todos membros da comissão, e ainda representantes da Noruega, que não sendo membros da comissão foram autorizados, a seu pedido, a tomar parte na reunião.

Por proposta do presidente (Alemanha) a primeira questão a ser apreciada foi a terceira *Emissão de bilhetes de empresas combinadas. Estudo dos melhoramentos suscetíveis de serem aplicados à actual situação, especialmente no que respeita à possível extensão d'este sistema de bilhetes*, tendo sido, depois de larga discussão sobre diferentes pontos, aprovadas as seguintes resoluções para serem enviadas ao Comité de Gerência.

1.º — Os estatutos da União dos Bilhetes de Empresas Combinadas, tais como foram modificados pela Assembleia Geral de 4 de Junho de 1924, são consideradas satisfatórias.

2.º — A tarificação actual dêsses bilhetes deve ser estabelecida e estudada pela união dos bilhetes de Empresas Combinadas, por ter sido esse organismo que primeiramente a pôz em prática.

3.º — A Comissão, constatando que ha verdadeira vantagem em que todas as Administrações façam parte desta União, pede às que ainda não deram a sua adesão que examinem de novo o assunto e façam todos os esforços para aderir.

4.º — Sobre os melhoramentos a fazer nos bilhetes, a Comissão, tendo em vista que esse assunto é da competência da «Comissão de Câmbios e Contas Correntes», propõe que ela seja examinada.

Em segund sessão a Comissão ocupou-se da *Unificação de apresentação ao público das Tarifas Internacionais de Passageiros*.

Coordenação do texto das condições complementares à C. L. V. elaborada em Cristiânia pelo Comité Internacional de Transportes com o texto de projecto de tarifa aprovado em Florença pela comissão.

Esta questão que, pelo seu assunto e pela sua importância devia ser a principal da Reunião, não teve, por motivos que nos escapam, devido á distância a que nos encontramos, o desenvolvimento de discussão, nem foi apreciada com a minúcia necessária.

Depois de em Florença (1924) ter sido aprovado o texto-tipo de Tarifa Internacional, para o qual Portugal, por intermédio do representante da C. P., concorreu, apresentando 39 emendas que foram aprovadas, foi nomeada uma sub-comissão para, reunida em Oslo (antiga Cristiânia), pôr em concordância o texto da Tarifa com o das condições complementares à C. I. V.

Parecia que Portugal seria uma das nações que devia, dado o interesse que mostrou pelo assunto e o trabalho já realizado, fazer parte dessa sub-comissão. Não foi sequer para tal convidado o nosso representante... Razão?

Na presente reunião foi posto à discussão o novo texto proposto e, apesar do delegado da C. P. ter provado que ele dava lugar a anomalias que deviam ser previamente eliminadas, foi aprovada a conclusão seguinte:

«O texto proposto pela sub-comissão é adotado sem alterações. As administrações da U. I. C. darão instruções aos seus representantes no Comité Internacional dos Transportes para defenderem este texto».

E assim foi encerrada a apreciação d'este assunto.

A última questão discutida *Facilidades ás viagens a conceder, na medida do possível, no território dos Estados Membros da Sociedade das Nações, a grupos de estudantes e "boy-scots"*, foi, depois de sobre ela terem usado da palavra diferentes delegados, submetida ao estudo de uma sub-comissão (Inglaterra, Alemanha, França e Italia) para que esta consulte cada Administração Membro sobre quais são os grupos nacionais que gozam de reduções susceptíveis de serem tornadas extensivas a grupos similares estrangeiros.

Por último, por proposta da Alemanha, foi aprovado, sob reserva da aprovação do Comité de Gerência, o estudo da seguinte questão: *Expedição em tráfego internacional das bagagens de passageiros de avião*, sendo designados para relatores eventuais a Alemanha e a Inglaterra.

A sessão foi encerrada em seguida, depois de terem sido lidas e aprovadas com algumas alterações, as actas das sessões antecedentes.

Continua

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEXRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 900)

Se a afirmação de V. Ex.º é baseada no facto d'esta Companhia conseguir anualmente o equilíbrio aparente das suas receitas com as suas despesas, o seu Conselho d'Administração lembra, apenas, a V. Ex.º que, não tendo ninguém a quem recorrer para auferir outras receitas que não sejam as provenientes da exploração das suas linhas, é obrigada, pela forçá das circunstâncias, a manter aquele equilíbrio á custa do futuro e da ruína dos acionistas e obrigacionistas e com manifesto prejuízo para a Nação: pois V. Ex.º sabe muito bem que esta Companhia, por falta de recursos, está absolutamente impossibilitada de fazer face a inumeros trabalhos urgentes de conservação, como renovação da via, reforço, substituição e renovação das pontes e viaductos metálicos, e de adquirir o material motor e circulante que lhe é absolutamente indispensável para o bom funcionamento dos serviços de utilidade pública que estão a seu cargo.

Saudade e fraternidade

Lisboa, 4 d'Agosto de 1924

O Administrador Delegado
(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna

Em 11 de Agosto de 1924:

Ex.º Sr. Director Geral da Fiscalisação de Caminhos de ferro.

Respondendo ao ofício de V. Ex.º n.º 955/138/1 de 5 do corrente, cumpre-me dizer que o Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, tendo visto com o maior sentimento que as suas reclamações contra diversas leis, decretos e portarias, atentorias dos seus direitos, teem ficado sem deferimento, apezar da demonstração, que ela julga ter feito em termos claros, de que taes diplomas férrem gravemente disposições expressas, quer do seu contrato com o Governo, datado de 3 d'Agosto de 1878, quer dos preceitos de carácter geral que regem a industria ferroviaria, taes como o Decreto de 31 de Dezembro de 1864; preceitos que devem ser reputados fundamentaes na materia e na fé de cuja observância as diversas empresas se constituíram; resolveu—conforme já tive a honra de comunicar a V. Ex.º pelo ofício n.º 7.840 — B. de 4 d'este mez—submeter — de conformidade com o preceituado do artigo 67 do referido contrato de 3 d'Agosto de 1878—á apreciação e resolução d'um Tribunal Arbitral as três seguintes reclamações, relativas ao cumprimento do referido contrato:

—1.º—

Os diversos diplomas que teem criado sobretaxas, tendo reconhecido que a depreciação da moeda traz, como consequencia inevitável, o aumento de tarifas, embora os referidos diplomas tenham ficado muito aquém do que o exigido pela depreciação da moeda, em vez de deixarem á Companhia a liberdade de dispor das suas receitas, como ela o fazia antes da apli-

cação das sobretaxas, tem-na expoliado d'aquela livre disposição, preceituando obrigatoriamente determinadas aplicações ao producto das receitas.

O Conselho d'Administração considera estes preceitos como directamente violadores do seu contrato e até dos Estatutos, aprovados, aliás, pelo Governo, conforme os quaes a administração das receitas da Companhia pertence aos seus Corpos Gerentes ou á sua Assembleia Geral, e não ao Estado; o qual, enquanto *contrahente*, não pode, por seu arbitrio exclusivo, modificar o contrato.

2.º — O artigo 33 do contrato citado é expresso em que o *direito de transito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias .. não excederá nunca a 5 % d'aqueles preços.*

O Decreto n.º 9551 de 28 de Março ultimo, sujeitando, no art. 1.º condição 6.º, aqueles preços ao imposto sobre o valor das transacções, criado pela lei n.º 1.368 de 21 de Setembro de 1922 (sujeição essa que se pretende fazer em acrescentamento aos 5 % que já vigoravam, como maximo do imposto) importa uma violação flagrante d'aquele art. 33, pois é d'evidencia que o limite contractual não pôde ser iludido pelo facto d'um nome novo atribuído a um imposto identico.

3.º — O Decreto n.º 9.551 de 28 de Março ultimo e n.º 9.787 de 11 de Junho passado, forçam a Companhia a destinar uma parte das suas receitas a um fundo d'Assistencia aos tuberculosos, cuja administração é conferida a identidade diversa da Companhia.

Estes preceitos, no seu aspecto humanitario, são inuteis, porque a Companhia tem expontaneamente organizado a sua assistencia aos seus empregados e operarios em termos satisfatórios. Mas, sobre inuteis, constituem uma nova ingerencia abusiva do Estado nas funções administrativas, que competem exclusivamente á Companhia, nos termos já expostos.

Conforme o art. 67 do contrato já referido, todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Empresa sobre a execução do mesmo contrato, teem de ser decididas por arbitros.

E visto que as reclamações da Companhia sobre pontos referidos não teem sido atendidas, vê-se o Conselho d'Administração obrigado — para salvaguarda dos direitos da Companhia que lhe seria falta grave não defender — a solicitar do Governo, por intermédio d'essa Direcção, a constituição do Tribunal Arbitral, para a decisão dos três pontos que ficam expostos.

Lisboa, 11 d'Agosto de 1924

Saudade e Fraternidade
O Administrador Delegado
(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna

Por ultimo, tendo sido informado pela Fiscalisação de Caminhos de Ferro em data de 6 de Dezembro que o Ex.º Conselho de Ministros, na vespera, tinha resolvido definitivamente o nosso caso, dando sobre "ele o seguinte despacho textual:

(Continua)

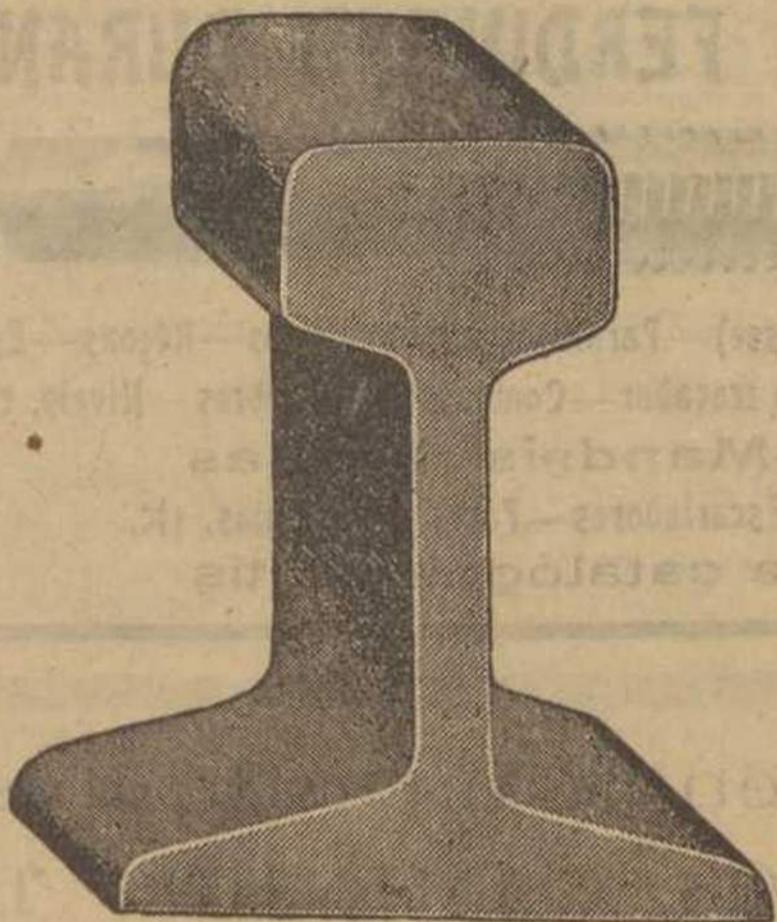
CARLOS BUSSE

LISBOA

AVENIDA DA LIBERDADE, 14

TELEFONE 5051 NORTE

END. TELEGR.: «CARRIS»



Casas representadas:

FERROVIAS Y SIDERURGIA S. A.

Madrid-Bilbao

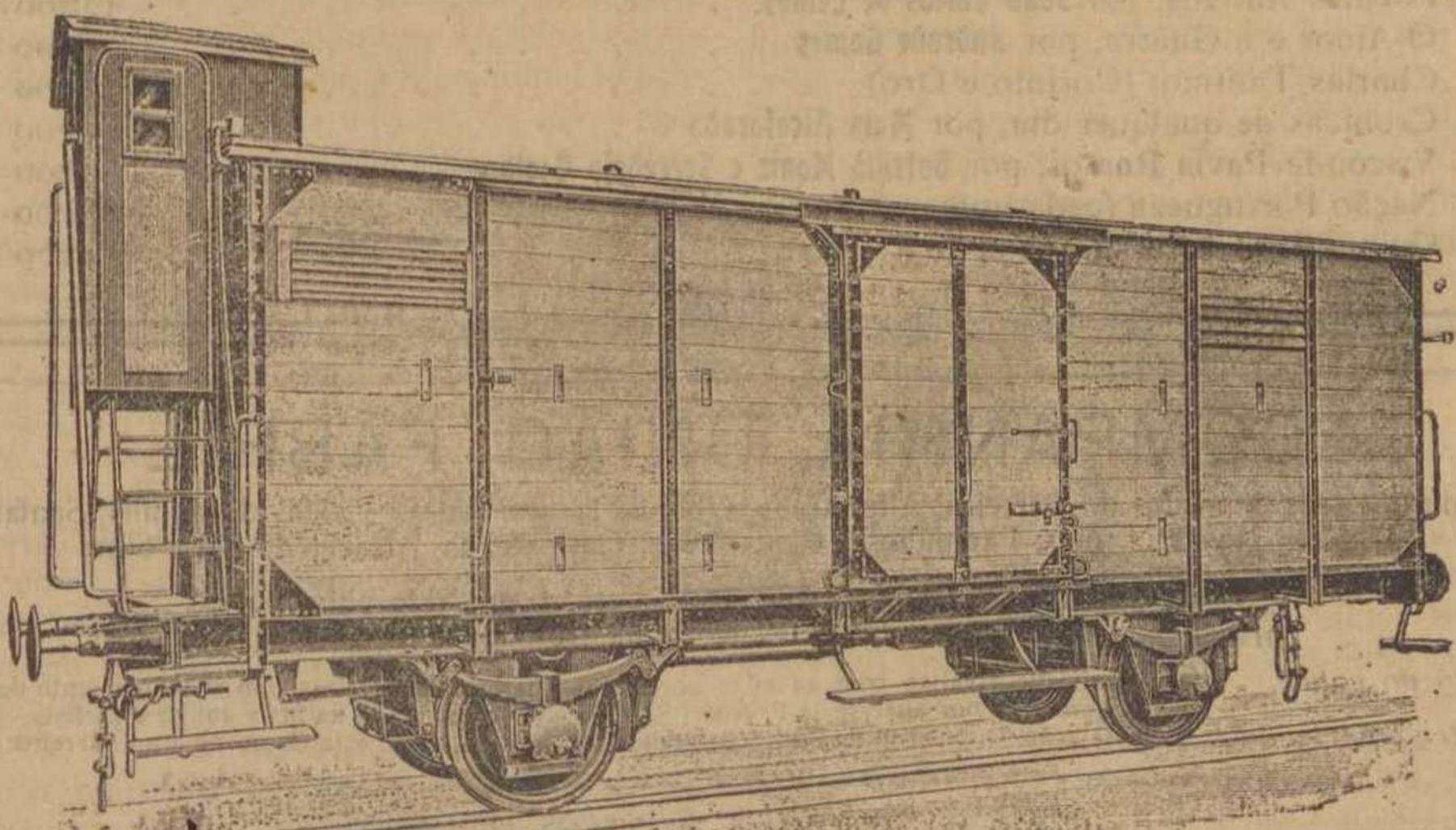
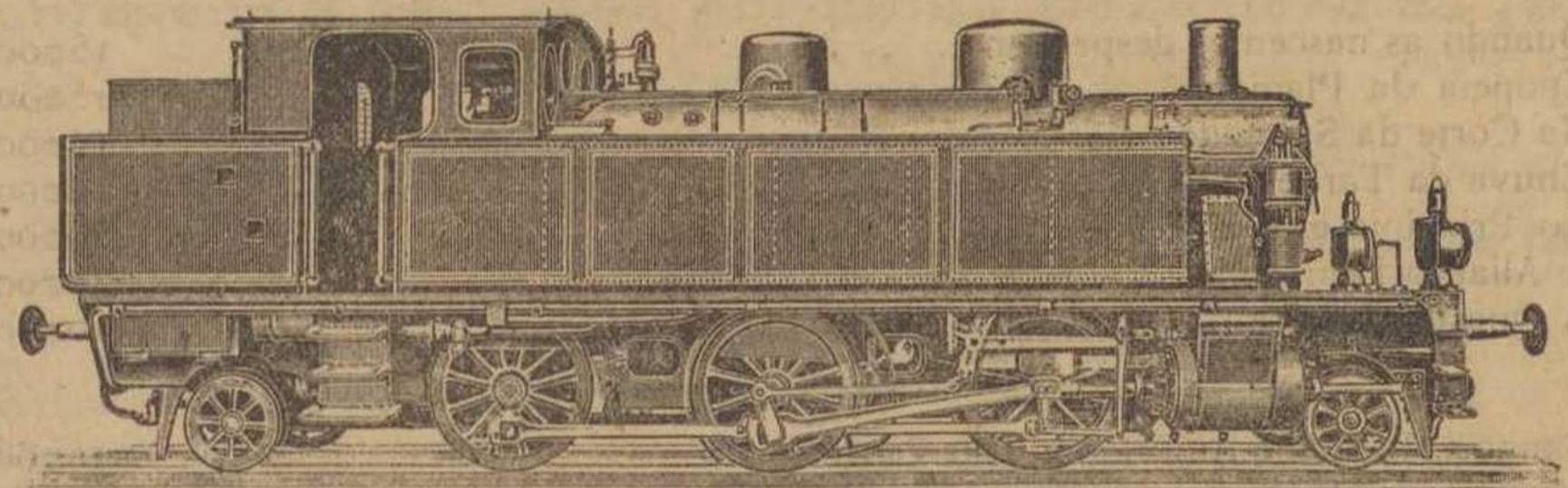
ARN. JUNG LOKOMOTIVFABRIK

Jungenthal (Alemania)

CHRISTOPH & UNMACK A.-G.,

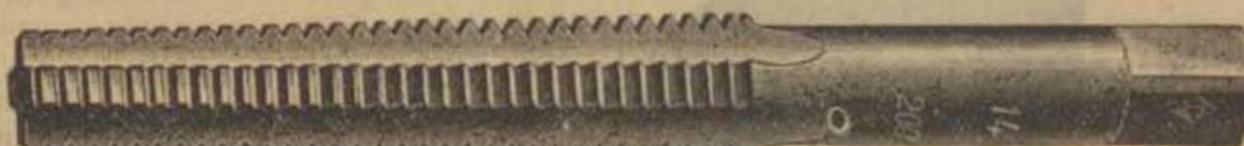
WAGGONBAU

Niesky O/L (Alemania)



MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND



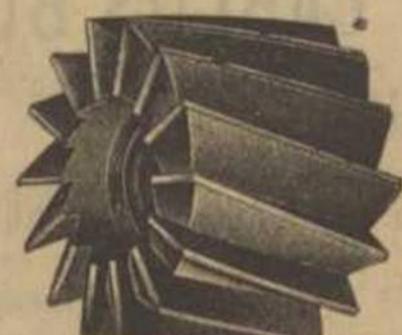
Calibres de corrediça (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros — Graminhos — Pianos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis

20, Rue St. Fargeau 20
PARIS



Livros á venda na Administração da
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15\$00
Epopeia da Planicie	15\$00
Na Corte da Saudade	12\$00
Chuva da Tarde	12\$00
Ao Princípio era o Verbo	50\$00
A Aliança Peninsular	40\$00
A Questão Iberica	10\$00

Sangue-Mocidade-Amor, por <i>Felix Correia</i>	10\$00
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por <i>Carlos d'Ornellas</i>	25\$00
Uma Campanha Tradicionalista, por <i>Caetano Beirão</i>	12\$50
Poemas Antigos, por <i>João Carlos de Lemos</i>	15\$00
O Amor e a Guerra, por <i>Andrade Gomes</i>	6\$00
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16\$00
Cronicas de qualquer dia, por <i>Maia Alcoforado</i>	10\$00
Visconde Pavia Ramos, por <i>Botelho Moniz e Serzedelo Coelho</i>	6\$00
Nação Portugueza (cada numero)	5\$00
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1\$50

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depositos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos | com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico
Adubos compostos | soluvel em agua para todas as culturas
Massa de purgueira

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

A gente e revendedora da Deutsche Kalisynthetic

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de po assado e Kalinite
Tourteaux e pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendozí, de coco e de coconote

Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257