

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.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)

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antwerpia, 1894, S. Lutz, 1904, medalhas de bronze
Representantes:—em Espanha, Henrique de La Terre, Cuesta de Santo Domingo, 13 — HORTA (Açores) Manoel da Câmara Velho de Melo Cabral

NUMERO 902

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRETOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de c. d. i. m.
LISBOA, 16 de Julho de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NÚMERO

- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta - 3.º Aditamento à tarifa especial interna n.º 1, g. v.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - 1.º Aditamento à tarifa especial interna n.º 7, grande velocidade.

SUMMÁRIO

- Caminhos de Ferro dos Tigres 201
Linhos Portuguesas 202

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Londres, por J. Fernando de Sousa	203
Os caminhos de ferro na guerra, por Jayme Gallo	205
União Internacional de Caminhos de ferro	206
Linhos Estrangeiras	207
Aviação gloriosa, por Raul Leal	208
O Grémio Açoreano	210
Viagens e Transportes	212
Curso de cambios comparados	212
Companhia Cam. Ferro Portugueses (Relatório)	213
Companhia Cam. Ferro da Beira Alta (Relatório)	214

Caminhos de ferro dos Tigres

Conferência realizada em 20 de Dezembro de 1924

NA

Associação dos engenheiros civis

por Francisco Pinto Teixeira

XI

NADA mais poderíamos aproveitar da desejada independência da União das rivalidades de interesses entre esta e a Rhodesia. Muito provável é até que, nem a uma luta armada se tivesse de chegar: A Sociedade das Nações nos esbulharia a favor de qualquer deles ou da própria Inglaterra, como *tertius gaudet*, daquele mesmo território, que o antigo acordo secreto deste país com a Alemanha, à Alemanha era atribuído. Assim, ainda continuariam, de certo modo, na dependência da Inglaterra aqueles dois países nascentes, sob o pretexto da nossa administração ronciera não desenvolver, nem deixar desenvolver, não já o território que nos pertence, mas o daqueles dois países. E' certo que, pelo menos por enquanto, parece que não pensa a União Sul Africana orientar os seus caminhos de ferro da Damaralandia para a Baía dos Tigres, de posse de Walfishbay e Swakommund, este porto hoje quasi morto, mas porque a situação económica hoje na Damaralandia é má, e não é de molde a empregar dinheiro num país pobre e quasi sem habitantes. Levada por interesses locais orientada para Grootfontein, com um ramal saindo de Goabis ao sul do Tsmeb Mines, apenas o contruiu um pequeno ramal de 50 quilómetros além de Tsmeb para serviço das minas e por enquanto não pensam prolongá-lo. Não ha dúvida que o prolongamento da li-

nha além de Grootfontein com o intuito de servir a Rhodesia do Sul e de drenar os seus produtos para Walfishbay poderá desviar as atenções da Baía dos Tigres, muito conviria àquele porto, pois grande parte do tráfego que hoje segue para o cabo, iria para él, nêle deixando o ouro do seu embarque. Mas então, uma vez que a nós interessa o caminho de ferro dos Tigres para desenvolvimento do nosso território, sómos nós que não devemos deixar perder o tráfego da Rhodesia em benefício de Walfishbay, tanto mais que o trajecto terrestre é reduzido para o nosso porto, e o marítimo reduzido partindo do nosso porto, e consideravelmente. Portanto, ou porque a isso sejâmos forçados ou porque nos interesse directamente, a verdade é que o caminho de ferro dos Tigres tem de se fazer.

Também sob o ponto de vista militar a sua construção se impõe. Com efeito a principal linha de invasão da fronteira sul é a que atravessa o Cunene em Swartboydrift e pela Chabicua se dirige ao Otchinjau; como já referi é de mais recursos e mais curta. Uma outra linha atravessa o Cunene no Caloéque, próximo da Dangoena e subindo aquêle, vai percorrer a bacia do Caculevar desde o Humbe, que é, por assim dizer, o centro estratégico de toda a parte ocidental dos distritos do sul. Estas duas linhas abraçam a região de mais população indígena e aquêles que

mais trabalho nos tem dado a pacificar e a dominar pelas constantes rebeldias. Pois ao passo que adoptando uma base marítima de operações nos Tigres, utilizando um caminho de ferro que dali partisse, as tropas e seu reabastecimento teriam de percorrer até ao Otchinjau apenas 300 quilómetros e até ao Humbe 440; utilizando, como até aqui se tem feito, Mossamedes como base, teriam as referidas tropas até os mesmos pontos de percorrer respectivamente, cerca de 500 quilómetros ate ao primeiro ou sejam mais 200 quilómetros, e até ao segundo os 500, ou sejam mais 60, aumentados de 98 pela via ordinária. Ajunte-se a isto que a linha dos Tigres pôde ter característicos mais folgados que a de Mossamedes, pois a travessia da Chela faz-se sem se sentir e facilmente se compreenderá que por ela é o transporte mais curto, mais fácil e mais barato. Isto para operações militares também é importante, pois é sabido os meses que foi necessário reter em Mossamedes, Lubango e Chibia, os dez mil homens, que em 1915 foram remetidos para o sul de Angóla, porque o caminho de ferro de Mossamedes não transportava quase senão o que essas forças iam consumindo, dificilmente se tendo conseguido ir guardando o necessário para fornecer os depósitos das linhas de étapes. A meu ver, sob este ponto de vista, a importância deste caminho de ferro é tal que, se em 1906 em vez de se ter iniciado a construção do caminho de ferro de Mossamedes, se tem começado o dos Tigres a ocupação militar do sul de Angóla estava feita muito antes de 1914 e não teríamos sofrido os dissabôres e as pesadas despezas que resultaram da demóra da chegada do caminho de ferro de Mossamedes ao Planalto, e teríamos hoje nos Tigres uma florescente cidade.

A meu ver, o caminho de ferro dos Tigres tem ainda preferência ao de Porto Alexandre. Não ha dúvida que este segue o curso de duas linhas de água até entrar no planalto, o Coroca e o Muende seu afluente, e tem portanto mais ou menos garantida no seu curso a água necessária à sua exploração. Pelo contrário o caminho de ferro dos Tigres começa logo por exigir que a água para o seu porto testa seja trazida de umas dezenas de quilómetros de distância, pois só a cerca de oitenta quilómetros dos Tigres é que se encontra água todo o ano; a-pesar de atravessar umas poucas de linhas de água de leitos profundos, estas têm os seus leitos secos no tempo da estiagem. Porém, o caminho de ferro de Porto Alexandre não garante a posse da Baía dos Tigres, nem a do território entre a costa e o Muende, nem a da margem direita do Cunene até à Fós, o que poderia arrastar mais alguma faxa na fronteira sul, além de que o caminho de ferro dos Tigres é um pouco mais curto do que o de Porto Alexandre.

Justificado assim fica o interesse que mereceu a Sua Ex.^a o Alto Comissário, o estudo deste caminho de ferro, interesse que à própria Inglaterra ha indícios que o tem merecido. Os ingleses, antes de efectuarmos o reconhecimento, pro-palaram a impossibilidade de o fazermos e o de lançar um caminho de ferro. Comtudo como já referi, ha meses um navio de guerra inglês ao serviço da Africa do Sul, desembarcou nos Tigres parte da tripulação, faz tocar a banda de bordo para distrair a população e vai perguntando à autoridade quando começamos a construir o caminho de ferro.

Fim



Linhos Portuguesas

Os apeadeiros da linha de Cintura — Estão sendo beneficiados com importantes melhoramentos os apeadeiros da linha de Cintura, destacando-se o de Entre-Campos, onde como se sabe, desde 5 de Junho têm paragem os combóios rápidos do Porto. Neste apeadeiro, iniciados os trabalhos ainda ha pouco tempo, já se encontram ampliadas as plataformas de passageiros, suprimido o antigo pontão da Avenida da República, e, em via de conclusão um elegante abrigo para passageiros construído de alvenaria, o qual só por si tornaria o apeadeiro modelar. Conveni-

entemente vedado por uma elegante *grillage* de ferro, fica com o acesso de passageiros por uma comoda rampa, estabelecida com inicio na Avenida da República.

Os apeadeiros de Sete Rios, Larangeiras Rego e Chelas, foram calcetados a calcareo branco com disticos a basalto, tendo ainda em Larangeiras, Chelas e Marvila, sido reconstruidos os abrigos de *passageiros*, destruidos ha anos por temporal.



Manoel da Camara Velho de Melo Cabral

Com bastante prazer registamos hoje a nomeação de correspondente da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na Horta o Ex.^{mo} Sr. Manoel da Camara Velho de Melo Cabral, illustre escritor e pessoa muito conceituada no Archipelago Açoriâno.

O congresso internacional de caminhos de ferro em Londres

por J. FERNANDO DE SOUZA

FOI cumprido á risca e com exito notavel o programa cuidadosamente delineado, do 10.^o Congresso dos Caminhos de Ferro promovido pela respectiva Associação internacional.

Não deve a *Gazeta* deixar de referir minuciosamente o que foi essa notavel assembleia técnica e os resultados dos proficientes estudos ali realizados.

A presidencia de honra do Congresso pertenceu a S. A. R. o Príncipe de Galles, tendo por Vice-presidente de honra o Sr. Ashley, ministro dos transportes.

A presidencia efectiva foi conferida ao Visconde Churchill, Presidente do *Great Western Railway*.

Era ainda Vice-presidente de direito um delegado oficial de cada um dos paizes congregados na Associação. O Vice-presidente portuguéz foi o Sr. Sousa Rego.

O Congresso realizou-se nos dois magnificos edificios em que tem as suas sedes as Associações dos engenheiros civis e dos engenheiros mecanicos, situadas na *Great George Street* entre a ponte de Westminster e o formoso parque de St. James. Pelos dois edificios se achavam distribuidas as cinco secções e todos os serviços geraes do Congresso metodicamente organisados.

A sessão solene da abertura realizou-se no dia 22 na grande sala da Associação dos engenheiros civis, sendo S. A. R. o Duque de York quem substituiu na presidencia o Príncipe de Galles, ausente, e pronunciou uma conceiteriosa alocução referente ao primeiro centenario dos caminhos de ferro e á honra que á Inglaterra coubera de ter sido o seu berço. Depois de encarecer a importancia do Congresso saudou os congressistas em nome do Sobrano, da Nação e das companhias inglezas.

Suguiu-se no uso da palavra M.^r Foulon ilustre director geral dos caminhos de ferro do Estado belga e presidente da comissão permanente da Associação.

Depois de recordar que em homenagem que á Inglaterra e para comemorar aquele centenario se resolvera celebrar em Londres em 1925 o congresso que em 1927 se devia realizar em Madrid e que ficou assim adiado para 1930, encareceu o alcance da obra genial de Stephenson.

Aludindo á acção fecunda da Associação dos Congressos nos seus 40 anos d'existencia, enumerou as secções em que o Congresso se dividia e os assuntos propostos ao seu estudo, preparado por numerosos e proficientes relatorios que se baseiam em abundante documentação.

Depois de prestar homenagem á memoria de alguns dos mais distintos membros da Associação, um dos quaes Carlo Crova, director geral dos caminhos de ferro italianos, presidiu ao Congresso de

1922 em Roma, fez votos pelo exito dos trabalhos do actual congresso.

Discursou em seguida o ministro dos transportes, saudando a Associação e os congressistas e pondo em relevo os topicos do programa do Congresso.

Usou finalmente da palavra em nome das companhias inglezas, o Visconde de Churchill, que saudou os congressistas.

Depois da retirada do Duque de York, foi votada por aclamação, para presidente efectivo do congresso, o Visconde de Churchill, que, usando novamente da palavra, pôz em relevo os progressos espantosos realizados pelos caminhos de ferro desde a modesta tentativa da linha de Stockton a Darlington até ao seu desenvolvimento no mundo inteiro ao cabo de um seculo apenas.

Após o encerramento da sessão foi M.^r Foulon acompanhado por uma deputação do Congresso de pôr uma corôa no cenotafio de Whitehall em honra dos inglezes mortos na grande guerra.

No dia seguinte, 23, constituiram-se de manhã as secções, elegendo as suas mesas e iniciando-se os trabalhos de modo que na maior parte dos dias haveria duas sessões, uma de manhã, outra de tarde. Na 5.^a secção, caminhos de ferro económicos, foi dada uma das vice-presidencias ao Sr. Pinto Teixeira, administrador geral dos caminhos de ferro do Estado.

Foi essa a secção cujos trabalhos segui assiduamente nas seis sessões ocupadas pelo exame das importantes questões que lhe foram atribuidas. Apenas pude, por duas vezes, assistir a parte da sessão da IV secção, quando se ventilava o grave problema do dia de 8 horas.

No dia 27 realizou-se uma primeira sessão plenária do Congresso, em que foram votadas varias conclusões já preparadas nas secções.

Em 1 do corrente houve nova e ultima sessão plenária, na qual se discutiria uma alteração dos estatutos da Associação e a admissão da Alemanha e da Russia e se votariam as conclusões preparadas depois da sessão anterior.

Com as sessões de trabalho entremeavam-se excursões, que tinham de ser numerosas para se dividirem por elas os 983 congressistas e as pessoas de familia que os acompanhavam.

Assim, na tarde 24 houve uma excursão ás oficinas da *Great Western Railway Company* em Swindon; outra a Canterbury; outra a Oxford; outra de visita a parte da cidade de Londres, organizada pela casa Cook.

No dia 27 de tarde foram todos os congressistas em 4 comboios ao castelo de Windsor, parte do qual visitaram.

Na tarde de domingo, 28, houve tres excursões

ao campo em autobus, uma para os lados de Guildford, outra para os de Dorking e outra para o vale do Tamisa, por Maidenhead e Hampton Court; uma em Caminho de ferro a praia elegante de Brighton. No dia 29 de tarde novas excursões em autobus ao campo de Londres, por Guildford, Dorking, e Maidenhead, e em caminho de ferro a Brighton, ás oficinas da *Great Western*, a Canterbury e a Oxford e visita em autobus á cidade.

Todas essas excursões são cortadas a meio pelo chá oferecido num local pitoresco.

Após o encerramento dos trabalhos do Congresso realisou-se no dia 2, de tarde, a excursão a Harrogate e no dia seguinte a Darlington, onde se visitou o muzeu do centenário e aparecia em movimento a velha *Rocket*, a par das possantes locomotivas hodiernas.

Nesse mesmo dia 3 partiam para Edimburgo uns e Glasgow outros, sendo os dias 4 e 5 consagrados a excursões na Escocia, o dia 6 ao regresso a Londres. No mesmo dia havia ainda uma visita ás oficinas da *London Midland and Scottish Railway Cº*, com a qual terminariam as digressões.

Tudo: trabalhos e excursões, estavam primorosamente organisados. Em tudo se reflectia a ordem e o methodo caracteristico da vida inglesa.

Não só o bilhete de congressista dava a livre circulação nos caminhos de ferro ingleses, como o porte de medalha facultava o uso gratuito dos *underground*, linhas urbanas subterrâneas e dos omnibus automoveis da *General C. I.*

A cada congressista foram distribuidas plantas de Londres e dos serviços do *underground* e dos *autobus* e um interessante livro, dando idéa dos principaes aspectos monumentaes e artisticos da grande cidade.

Em artigos subsequentes daremos noticia dos trabalhos das diferentes secções e das conclusões que delas derivaram.

A parte a desfavoravel feição do clima, frio e chuvoso, não podia ser melhor a impressão deixada pelo bizarra hospitalidade inglesa e pela grandesa e magnificencia da capital do mais poderoso imperio que o mundo tem conhecido.

A ordem, a limpesa, a boa educação, o respeito da auctoridade, o esmero nos serviços da colossal cidade, a magestade das suas monumentaes edificações são verdadeiramente assombrosas.

Não findarei o artigo sem me referir a duas belas festas nocturnas oferecidas aos congressistas.

Foi uma, um banquete de cerca de 1.500 talheres oferecido pelas Companhias Inglesas no Palacio de Cristal. A disposição dos congressistas foram postos quatro comboios para os levar. Uma planta minuciosa conjugada com uma lista numerica tornou-lhes acil o encontro de um lugar em pequenas mesas ovaes destinadas cada uma a um grupo de oito convivas.

Serviço primoroso, acompanhado a orgão, magistralmente tocado e que dificilmente se coadunava com a feição dos trechos executados; convivio ale-

gre e despreocupado dos grupos que o acaso reuniu; eloquentes brindes oficiaes, que, a despeito dos *haut-parleurs* mal eram ouvidos, o que não mingava o entusiasmo dos aplausos.

Presidia Sir Granet, presidente da Associação das Companhias, assistido de Vice-presidente Mr. Whitelaw, de Lord Churchill, presidente do Congresso, de Mr. Foulon, presidente da Comissão permanente, e dos delegados do Governo.

O presidente brindou a El-Rei Jorge V. Sir Cunliffe-Lister, presidente da *Board of Trade*, leu um humoristico brinde á Associação. Lembrou a discussão recente de ser ou não demasiado idoso aos 40 anos (o que pessoalmente lhe era desagradavel) ponderando que os 40 anos da Associação dos Congressos respondiam com a negativa e mais ainda os caminhos de ferro britanicos, que, tendo 100 anos, se sentiam capazes de prestar bons serviços.

Fez apelo ao concurso de todos os interessados e competentes para a resolução dos problemas ferroviarios. Exaltou os serviços prestados pelo comercio para aproximar as nações e brindou afinal pelo exito do Congresso,

Mr. Foulon respondeu num curto mas caloroso brinde, agradecendo.

Sir Granet, brindando aos seu convidados, poz em relevo a presença do Presidente do *Board of Trade* e do Ministro de Transportes, a cujos nomes associou o do venerando Mr. Colson, o grande economista, que tanto tem esclarecido os problemas relativos á parte financeira, administrativa e economica da concessão e exploração de caminhos de ferro.

Fechou a serie dos brindes Mr. Colson, exaltando os meritos da Inglaterra e a sua hospitalidade. Depois de jantar houve um deslumbrante fogo de artificio nos vastos jardins do palacio.

Outra festa nocturna importa relatar, não só pelo que teve de aprazivel, como pelo seu alto significado social.

Em 26 de junho foi oferecido aos congressistas um concerto de orquestra, orfeon, e solos a orgão, na esplendida sala Queen's Hall.

Tanto a orquestra de 100 executantes, como o orfeon de 300 vozes, são constituidos por empregados da *London North Eastern Railway C. J.*

Fundada em 1908, a Sociedade musical da Companhia representa um poderoso meio de estreitamento de boas relações entre o pessoal de todas as categorias, desde um dos directores, que é o regente, até aos mais modestos agentes.

Tem dado já mais de 130 concertos. Tanto a orquestra, como especialmente os coros, executam magistralmente os diversos trechos musicas. A sociedade acha-se dividida em varias secções locaes, reunindo-se todos os anos duas vezes em Londres ás diversas secções.

Obra de alcance social e de exelente educação artistica, esta!

Em artigos subsequentes daremos noticia das conclusões votadas pelo Congresso.

Os Caminhos de Ferro na Guerra

por JAYME GALLO

Capitão do Extinto B. S. C. F.

ASSIM como todas as nações precisam dum exército para sua defesa, assim também um exército para ser válido, necessita duma rede ferroviária.

Os caminhos de ferro existentes numa zona, que entra em operações, forçosa e poderosamente influem na estratégia ou maneira de fazer a guerra nessa zona e, longe de se apresentarem como um acessório secundário, são antes um organismo de capital importância.

Assim nos demonstrou a grande guerra, utilizando a enorme rede ferroviária franco-belga, construindo novas linhas, quer de penetração, quer de deslocação de tropas, e, ainda tornando duplas grandes extensões de linhas simples existentes, como por exemplo a linha de S. Pol a Arras, afim de poder efectuar-se o enorme movimento de combóios exigido pelas circunstâncias, em vista a das grandes massas de tropas e de material de guerra a transportar.

Nas condições de aperfeiçoamento científico em que actualmente as guerras se realizam, verifica-se ser imprescindível uma rede ferroviária, tendo de se adaptar e ampliar para fins militares aquela que porventura exista.

De facto, como sucedeu na grande guerra, estabelecida uma frente de entrenchamentos, de grande extensão, guarneida de milhares de homens e variado armamento, tal front exige um serviço de socorros e de abastecimentos impossível de resultar eficás sem caminhos de ferro.

Para se fazer idéa da importância do abastecimento de víveres, bastará saber-se que, na grande guerra, existindo em Dieppe a grande padaria do exército in-

glês, diariamente dali se fazia partir um comprido comboio exclusivamente carregado de pão.

Da importância do abastecimento de material de guerra poderá fazer-se uma idéia, tendo em vista o municiamento constante e em enorme quantidade de toda a artilharia de vários calibres, as obras de engenharia a construir e a conservar, luctando-se com a destruição persistente do inimigo, etc.

Quanto aos socorros a doentes e feridos, também é fácil aperceber-nos da sua grande importância; na grande guerra por todas as linhas da frente e darem guarda, se fizeram deslizar combóios sanitários constituídos por material circulante especial.

Reconhecida a grande importância dos caminhos de ferro na guerra moderna, é óbvio reconhecer-se também que, na construção de linhas em tempo de paz, ha que atender não só a condições de ordem técnica e económica, mas, também a condições de ordem estratégica, afim de permitir-se, uma rápida utilização da rede ferroviária para fins militares. Assim se pratica lá fôra, havendo mesmo em França, Bélgica e Alemanha, linhas que estão servindo os interesses económicos desses países e que fôram



Caminho de ferro construído sobre leito de estrada (1914-1918)



Boca de fogo de grosso calibre, sobre via férrea—Guerra de 1914-1918

construídas em tempo de paz, com fins puramente militares.

Estas linhas, em que os interesses estratégicos rele-

garam para plano secundário os interesses económicos prestaram na Grande Guerra, relevantes serviços.

Se observarmos as precárias circunstâncias da nossa rede ferroviária (e pensarmos nós que existem caminhos de ferro desde há um século!), agravadas pela falta d'observância de condições estratégicas na sua construção, notaremos que se impõe, sem dúvida, o estudo e construção de linhas férreas de interesse militar para defesa do país, as quais durante a paz poderão servir aos interesses económicos das regiões que atravessam, trazendo alguma senão total compensação das despesas de estabelecimento.

E' preciso também ter-se em vista que, a construção de linhas férreas em ocasião de guerra, exclusivamente para fins militares, embora simplificada, pode não ser praticável com a rapidez que as circunstâncias exigem. De facto a construção dum caminho de ferro militar, tem naturalmente de ser precedida de reconhecimentos de terreno e de escolha de traçado, como se dum caminho de ferro comercial se tratasse, e, embora pondo de parte as condições de carácter económico para integralmente satisfazer as condições de ordem estratégica e técnica, dispensando-se planta cadastral, perfis transversais, cálculos de volumes de terraplanagens, etc., não pode contudo dispensar-se a elaboração da planta do traçado e do perfil longitudinal.

As grandes gares, sobretudo de triagem, tão necessárias ao intenso serviço militar dos entroncamentos e estações de testa, também nós as não possuímos como seria para desejar. A este respeito haja em vista que, não obstante os recursos ferroviários franceses em 1914 ao declarar-se a guerra, tiveram os americanos e os ingleses, no decurso das hostilidades, de fazer construir gares comportando quilómetros de linhas. Entre elas, por exemplo, a gare dos americanos, em Bordeaux e a gare dos ingleses em Petit-Quevilly (perto de Rouen), esta com três feixes de 27 linhas paralelas, tendo anexas mais duas gares especiais de produtos inflamáveis e munições junto ao rio Seine, recebendo descarga directa de navios.

Concordemos em conclusão, que o plano geral da rede ferroviária do país é assunto que bem merece ser ponderado e posto em execução e que a construção de linhas como até agora, sem obediência a tal plano, servindo os interesses de algumas clientelas, não serve contudo os interesses gerais da nação, os quais são afinal os interesses de todos nós, compreendidos os dessas clientelas.



União Internacional de Caminhos de Ferro

Reunião das Comissões

Continuação do n.º 901

Comissão de tráfego — Mercadorias

Esta comissão, a segunda da U. I. C., reuniu igualmente em Munich, nos dias 6, 7 e 8 de Maio.

Presidiu às sessões o director dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, estando presentes representantes das seguintes nações:

Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Estónia, Inglaterra, Holanda, Hungria, Itália, Lituânia, Roménia, Suíça, Tcheco-Slováquia e Rússia.

Portugal não faz parte desta comissão e, por esse facto, não assistiu às suas sessões nenhum delegado do nosso país.

Depois da troca de cumprimentos da praxe a Comissão resolveu admitir às sessões o delegado dos Caminhos de Ferro do Reino dos Sérvios, Croatas e Slovénos que não faz igualmente parte da Comissão, e entra na discussão da 1.ª questão da Ordem do Dia que se ocupa da *Determinação das condições de embalagem que devem ser exigidas, quer para as mercadorias em geral, quer para aquelas que, sendo objecto de um tráfego internacional, importem a necessidade de precauções especiais (líquidos, etc....)*

Esta questão tinha sido préviamente submetida ao estudo duma Sub-comissão composta pela França,

Alemanha, Itália, Bélgica, Hungria, Áustria e Roménia, Sub-comissão que, tendo servido em Budapest (12 a 15 de Novembro de 1924) e em Berlim (25 a 27 de fevereiro de 1925), elaborou um detalhado projecto de regulamento de embalagens em tráfego internacional.

Foi sobre esse projecto de regulamento que incidiu a discussão, sendo adoptado em princípio depois de diferentes modificações, reservando-se a comissão o estudo sobre a forma de o pôr em vigor para depois de aprovado definitivamente pelo Comité de gerência e pela Assembléa geral.

A segunda questão:

a) *Elaboração duma classificação de mercadorias, redigida em francês e traduzida na língua de cada país interessado, para servir de base ao estabelecimento de tarifas internacionais.*

b) *"Inserção, nas tarifas internacionais, de disposições que obriguem o expedidor a designar exactamente a mercadoria na nota de expedição segundo a classificação que lhe corresponda na classificação de que se trata em a".* Não foi discutida ficando para ser incluída na Ordem do Dia da próxima reunião, em virtude da Sub-comissão encarregada de elaborar a clas-

sificação não ter ainda terminado os seus trabalhos. Sobre a segunda parte, a Comissão resolveu que o relatório elaborado pelo delegado dos Caminhos de Ferro Federais Suíços fosse enviado a todos os caminhos de Ferro Membros da U. I. C., com o pedido de enviarem as suas observações até 1 de Outubro.

A terceira questão — «Admissão da Société Belgo-Anglaise des ferry boats na U. I. C. Dados a coligir sobre a Sociedade em questão e estudo de repercussão que a sua admissão poderia ter em futuros casos análogos» foi igualmente relegadas para a próxima reunião, em virtude do trabalho do relator (França) não ter sido enviado ao co-relator (Itália) a tempo dêste último poder dar o seu parecer.

A reunião foi encerrada depois de terem sido exarados na acta votos de agradecimento pela forma amável como os Caminhos de Ferro do Reich receberam em Munich os delegados.

Comissão de "Câmbios" e "Contas Correntes"

Nos dias 11 e 12 teve lugar, também em Munich, a reunião da Comissão de «Câmbios e Contas Correntes», prezidindo às sessões a director da Fiscalização das Receitas dos Caminhos de Ferro do Estado Belga que pela primeira vez prezide às reuniões da comissão.

Como delegados das diferentes Administrações que fazem parte desta comissão assistiram à Reunião representantes do Alemanha, Áustria, Bélgica, China, França, Gran-Bretanha, Holanda, Itália, Letónia, Noruega, Roménia, Tcheco-Slováquia e Rússia que tomaram parte nos debates.

As questões que faziam parte da Ordem do Dia eram as seguintes:

1.º) — *Estabelecimento das bases dum estatística internacional para uso das Administrações de Caminhos de Ferro.*

2.º) — *Modificação das bases de avaliação das prestações adiantadas para o tráfego de mercadorias.*

A primeira questão tinha previamente sido estudada pelo delegado italiano (relator) e pelos delegados da Alemanha e Tcheco-Slováquia (co-relatores) que apresentaram à comissão o seu trabalho, constando de um extenso mapa enumerando as bases em que a estatística devia ser feita.

Posto o assunto à discussão na primeira sessão, depois de largos debates e algumas emendas, as bases propostas pelo relator foram aprovadas, sendo nomeada uma sub-comissão (Bélgica, Itália, Alemanha e Tcheco-Slováquia) para reunir, com o concurso do Secretariado Geral, todos elementos necessários à publicação da estatística no seu primeiro ano, publicação que deveria ser feita no Boletim da U. I. C., trazendo à proxima reunião uma nota das dificuldades que encontraram no desempenho de sua missão.

Sobre a segunda questão, tendo sido levantadas várias dificuldades sobre as datas em que são recebidas contas em diferentes administrações, a Comissão resolveu que todos os Caminhos de Ferro aderentes fiquem provisoriamente autorizados a estabelecer acordos particulares sobre este ponto, ficando o assunto

Linhas Estrangeiras

Linhas alemãs. — Em virtude da grande despesa que acarretava ao serviço de aluguer de encerados para a cobertura das mercadorias, os caminhos de ferro do Reich resolveram acabar com o regime do aluguer de encerados aos expedidores, deixando-lhe a faculdade de cobrirem as mercadorias com encerados, de sua propriedade.

Caminhos de ferro da Hungria. — Os Caminhos de ferro do Estado Hungaro têm actualmente em exploração 7.252 quilómetros. Para o ano que está decorrendo foi prevista no seu orçamento a verba de 182.100.000 coroas ouro como receita de exploração e como despesa a de 197.500.000, o que importa num déficit de 15.400.000 coroas ouro.

Só para pagamento de pessoal prevê o orçamento a verba de 54.900.000 sendo o número de agentes de 52.774, pensando-se em o reduzir de cerca de dois mil.

Linhas italianas. — Segundo o Boletim da Sociedade de Estudos e Informações económicas, em 30 de Setembro do ano passado o número de agentes ferroviários das linhas do Estado italiano elevou-se a 173.265, com os quais se gastaram 1.578 milhões de liras, o que representa 41,8 % do total das despesas e 45,3 % do total das receitas. A média do ordenado anual de cada agente, antes da guerra, era de 1.804 liras; em 1924 atingiu a cifra de 10.562 liras.

para ser tratado na proxima reunião, com o pedido de todas as Administrações examinarem, no prazo de tempo que decorrer até à nova discussão do assunto, os resultados da aplicação das diferentes fórmulas preconizadas e comunicarem os resultados obtidos à Comissão.

Antes de ser encerrada a reunião, o delegado Belga comunicou que a sua Administração proporia à próxima reunião do Comité de Gerência algumas modificações ao Regulamento do «Bureau Central de compensation», modificações que serão, sem dúvida, enviados à apreciação da Comissão:

Por sua vez o delegado italiano propõe, sob reserva da aprovação do Comité de Gerência, o estudo da extensão das atribuições da B. C. C. a fim de fazer regular obrigatoriamente pelo mesmo Bureau todas as contas correntes, ou pelo menos, aquelas que digam respeito à troca do material circulante.

A Comissão resolveu adoptar estas duas questões para a proxima reunião, sob reserva da aprovação do Comité de Gerência, nomeando, como relator e co-relator eventuais, respectivamente o delegado belga e o delegado alemão.

Continua

AVIAÇÃO GLORIOSA

A viagem aérea ao Brazil e «raid» Lisboa-Guiné

por RAUL LEAL

REALIZOU-SE no dia 30 de Junho um almoço em honra do capitão Pinheiro Correia e tenente Sérgio da Silva, os famosos aeronautas que efectuaram em avião mais uma viagem imortal. Foi essa a consagração externa do seu feito. Mas outra mais pura e mais profunda deve elevar-se de nossa alma religiosamente ajoelhada perante tamanhos prodígios, a qual procurará então coroar em mística altura a obra dos herois...

E' no abismo mais íntimo das almas que surge o culto prestado àqueles que são grandes por seus feitos, gloriosos em seus actos criadores. E esse culto inunda-se de fé pelos destinos luminosos da Pátria, fé que é a maior obra de consagração e homenagem prestada aos que já são históricas figuras imortais, honra sublime duma Raça. Porque são eles que no seu gênio divino a podem gerar em nós, alucinante, arrebatadora, porque são eles que enchemos de entusiasmo viril, provocam a crença activa num futuro de glória, numa suprema Redenção. E que melhor consagração pode ter o herói do que aquela que se exprime no desabrochar da fé quando por ele é que ela é criada no nosso peito eternamente agraciado? Ser o motivo maravilhoso duma crença em glórias futuras, na criação prxóima dum Império Espiritual de Luz que redima a Raça, é o que mais altamente pode ambicionar um gênio, um santo ou um herói que só provoca essa crença quando é sentido como orgulhoso precursor dum futuro de grandes. E as almas que assim o sentem através da sua fé admirável, consagram-no profundamente em si próprias só por esse sentir tão lisonjeador e perturbante.

Compreender a obra dos Grandes é honra-los, enchendo-os de divino orgulho. E' para o Mundo que as nossas obras se realizam, e a sua mais alta recompensa está só no facto precioso do Mundo as recolher, sentindo bem delas o poder magnânimo, o espírito de criação imortal.

A viagem gloriosa às velhas Terras de Santa Cruz que tornou Coutinho e Cabral os continuadores altivos dos criadores do Passado, daqueles que geraram a Raça e ofereceram num gesto magnânimo o Mundo ao Homem, essa viagem, tão ilustre, tão bela, foi bem o primeiro pronúncio gigantesco da futura Redenção. Cheios de entusiasmo, vibrantes de glória, outros herois procuraram depois, estimulados assim, seguir o exemplo sagrado daqueles que por sobre o Atlântico e através dos ares, por eles divinizados, pretendiam encher de luz maravilhosa, os destinos culminantes da Pátria. E esses outros exprimem novos e sucessivos pronúncios bem vincados do próximo levantamento total da nossa Raça que já mais perece. O último está no «raid» Lisboa-Guiné que o capitão Pinheiro Correia e o tenente Sérgio da Silva acabam de efectuar, para que o engrandecimento de Portugal pela ciência e pelo heroísmo se torne cada vez maior e mais puro.

São já tantos os feitos praticados pelos altivos campões do ar, e tão ardente se mantém o entusiasmo que os cria a despeito da morte que por vezes sinis-



Os intrépidos aviadores que concluíram o «raid» Lisboa-Guiné, Pinheiro Correia e Sérgio da Silva



Os gloriosos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral

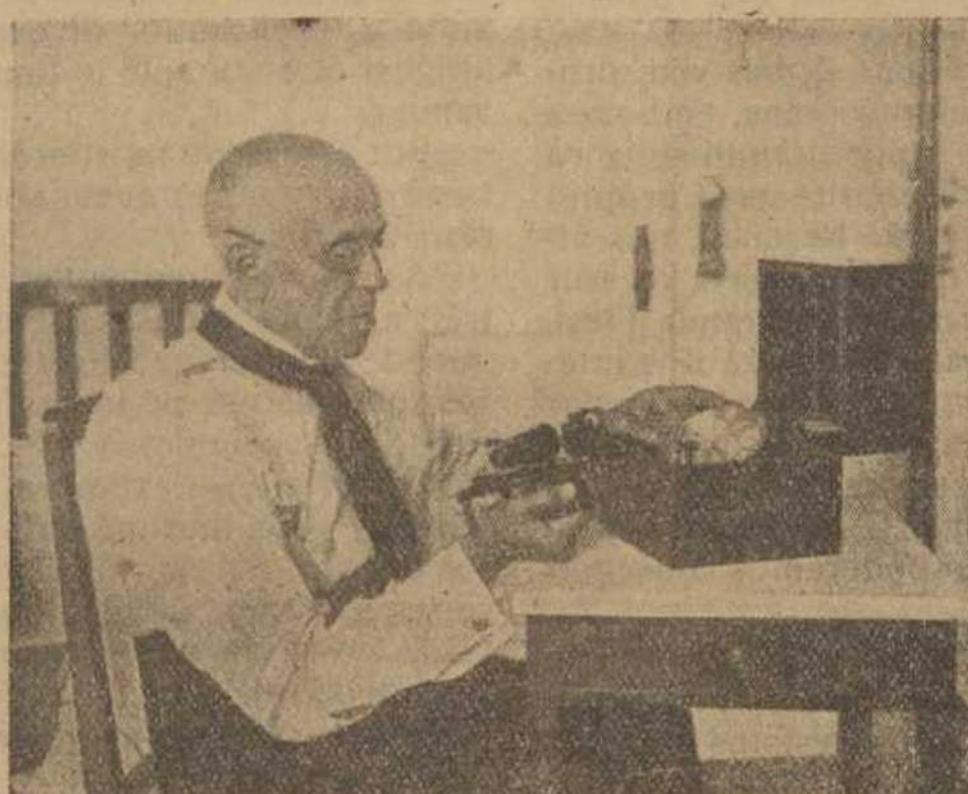
tramente os envolve para tornar ainda maiores aqueles que nos céus a afrontam, por não surgir nunca como motivo de terror, por já mais conseguir o mínimo desfalecimento da parte dos heróis, são já emfim, tão

altas as obras dos nossos aviadores imortais, deuses inconfundíveis duma Pátria redimida por eles, que dúvida alguma não nos deve restar de que a nossa raça de santos, génios e heróis prepara-se ruidosamente para sair do marasmo impuro em que tem jazido num instante tenebroso de decadência efémera. Não se praticam tantos prodígios, tantas façanhas profundamente gloriosas num país perdido para sempre. Se ainda tanto sangue vitorioso corre nas veias dos portugueses, é que estes manteem o vigor da sua alma e tenazmente dispostos se encontram a erguer-se da ignominiosa decadência dos tempos presentes.

E é necessário que nos compenetremos intimamente de que esse enorme Prodigio do levantamento duma raça tem como seus pioneiros sagrados os nossos gloriosos aviadores. Essa convicção puríssima deve encher a nossa alma, sendo ela a mais alta recompensa oferecida aos heróis, a mais bela homenagem espiritual que lhes podemos prestar, consagrando-os no íntimo curo mas divino de nossa pura essência anímica. Sintamos bem profundamente qual a missão altiva dos soberbos aeronautas, a qual consiste em erguer a Raça pelo caminho dos Céus!

E prestando deste modo homenagem aos belos continuadores da obra magnânima de Coutinho e Cabral cuja morte soberbamente trágica foi a sua derradeira glória visto o tornar um astro que hoje do alto nos ilumina, guiando os futuros aeronautas na sua rota imortal, consagrando-os assim no íntimo mais fundo da nossa alma, nas profundezas abissicás de todo o nosso ser, essa consagração puríssima atinge aqueles que encheram o Céu do Atlântico com a sua

genial ousadia e profunda ciência de cerebros esclarecidos por Deus, pois foram esses os Mestres que abriram grandiosamente o caminho do Triunfo e da Glória, e com o seu exemplo sagrado arrastaram os outros, por êles feitos também senhores dos ares, para o campo honroso e alto do heroísmo e da grandeza espiritual. Indicaram-lhes a rota magnânima do Poder e da Força, são a sua propria alma que os anima e agita em extases alucinantes. E portanto quando os últimos pioneiros da Glória consagrados são nos nossos corações, êles sentem que consagrada é também a alma que agora lhes pertence e que é o génio divino dos que cobriram de luz os céus radiosos que envolvem o Atlântico num turbilhão fantástico e sublime de espirito redentor.



Gago Coutinho no seu gabinete de estudo

O almoço em honra do capitão Pinheiro Correia e tenente Sergio da Silva que concluíram o "raid" Lisboa-Guiné, foi oferecido na Garrett pelos secretários do sr. governador civil de Lisboa. Presidiu o sr. dr. Filipe Mendes.

O sr. governador civil foi quem primeiro falou ao champagne, enaltecendo a obra dos famosos aviadores. Seguiram-se no uso da palavra os srs. tenente-coronel Helder Ribeiro que era ministro da Guerra quando se efectuou a viagem, dr. Ferreira Deniz, Carlos Pimentel, major Rodrigues, capitão Teodoro dos Santos, dr. Fernando de Almeida e Vasconcelos, dr. Nunes dos Santos, capitão Rodrigues Alves e Guilherme de Barros Pereira de Carvalho. A todos agradeceu comovidamente o ilustre oficial da quinta arma, capitão Pinheiro Correia.

Revista Militar

Recebemos o n.º 5-6—referente a Maio e Junho do corrente, desta interessante revista que se apresenta com uma série de artigos militares, com o seguinte sumário:

I — <i>D. Pedro I e a sua época, pelo General Morais Sarmento</i> , pelo coronel Mendes Leal.	281
II — <i>Homenagem da Direcção</i> , pelo coronel de engenharia Frederico Oom.	340
III — <i>Coronel Rocha Grilo</i> , pela Direcção.	342
IV — <i>Um documento da Grande Guerra</i> , pelo capitão do G. B. A. C. Nuno Alvaro Brandão Antunes.	343
V — <i>A' Margem da guerra</i> , pelo coronel de artilharia José Paulo Fernandes	347
VI — <i>Um estudo militar</i> , (continua), pelo coronel A. G. de Sousa Dias.	350
VII — <i>Serviços de 2.º linha</i> , (continua), pelo major do S. A. M. Victorino M. Gonçalves Canelhas.	359
VIII — <i>Os Caminhos de ferro na "Grande Guerra"</i> , (continua), pelo major de engenharia J. Abrantes.	368
IX — <i>Ciclografo Capitão Tavares de Andrade</i> .	377
X — <i>Crónica Militar</i> , por V. C.	380

XI — <i>Crónica marítima</i> , por M. O.	397
XII — <i>Crónica Colonial</i> , por U. M.	404
XIII — <i>Bibliografia</i> , por V. C. e T. B.	416
XIV — <i>Sumário das Revistas</i> .	410

Encol.

Os acidentes ferroviários na Inglaterra e na Escócia

Segundo refere a "Railway Gazette", em todo o ano de 1924 houve em toda a Inglaterra e Escócia apenas três acidentes em comboios de passageiros; dois choques e um descarrilamento, dos quais resultou a morte a 23 pessoas. Em cada choque morreram 5 pessoas, e no descarrilamento 13.

Se atendermos a que passa de 32.000 o número de quilómetros em exploração e à quantidade de comboios constantemente em circulação, conclúe-se que não foi excessiva a quantidade de acidentes.

Contudo o número de mortos é respeitável, e em relação ao número de acidentes, apenas três, pode-se dizer pavoroso.

O GRÉMIO AÇOREANO

Do *Diário dos Açores*:

Os Açores estão afastados da Metrópole 250 légoas; são muito pouco conhecidos e por tal motivo desde longo tempo esquecidos, não prestando os governos a devida atenção às suas necessidades, nem às suas justas reclamações. Têm-se lembrado quase sómente deles para os carregar de impostos e retirar-lhes regalias dadas em troca de serviços prestados pelos antepassados!

Ha muitos anos que o *Diário dos Açores* vem propagando a conveniência da união açoreana, embora a alguns pareça isto um sonho, encontrando se já na sua coleção uma série de artigos escritos pelo próprio punho do seu fundador, Tavares de Rezende, nos últimos anos da sua vida, em que empregava os seus melhores esforços para a realização do grande ideal, a confraternização açoreana, para na defesa dos interesses dos Açores sermos um por todos e todos por um, palavras estas empregadas no seu último artigo.

Insiste-se agora na itéa, com aspecto de melhor êxito sobre a primeira campanha de ha 33 anos, pelo desengano de que só dela união poderemos conseguir as nossas justas pretensões.

Organizou-se em Lisboa a direcção do Grémio Açoreano composta de cavalheiros briosos no desempenho da sua missão para guia dos destinos das suas formosas ilhas e benefício dos seus habitantes.

Faz parte da direcção o sr. António José Coelho Fernandes, amigo dos Açores, para o qual foi alvitrado à Câmara o título de cidadão micaelense. Se lhe fôr este título conferido, poderá dizer-se que a direcção do Grémio é toda açoreana.

Na sua actual viagem comercial aos Açores, o sr. Coelho Fernandes foi incumbido de fazer propaganda destinada à inscrição de sócios do mesmo Grémio, com imediata aceitação pela Associação Comercial de Lojistas, representada pela sua direcção de que é presidente o sr. Martins Correia.

Por ocasião do banquete oferecido ao Sr. Coelho Fernandes por esta associação, inscreveram-se todos os presentes, não sendo porém o bastante.

Para o Grémio ter a força desejada e preciso que todos os micaelenses que tenham a compreensão dos seus deveres, se inscrevam no mesmo, formando um bloco de resistência na defesa dos seus legítimos interesses. A séde do Grémio é a casa do povo açoreano, onde serão recebidos os seus sócios pelos dirigentes, com as devidas atenções, convivendo entre patrícios na mesma casa as horas que sobreje aos visitantes, dos negócios que os levem à capital.

O Grémio Açoreano é uma casa de informação desinteressada, para vendas e para compras, com representação particular nos ministérios, especialmente nos de Comércio, Agricultura e Finanças, destinada a informar as respectivas classes das leis que lhes digam respeito, evitando-se que suceda como em 21 de Setembro de 1922 com a lei n.º 1.368 que acabou com o benefício de 40 % concedido aos Açores nas contribuições industriais nos meados do século XIX, a instâncias do sr. Conde de Sieuve de Menezes, da ilha Terceira.

Atendia-se deste modo ao nosso acanhado meio industrial, que de forma nenhuma pode ser igualado ao meio continental. Eis o primeiro serviço que o Gre-

mio deve prestar aos açorianos, reclamando o mesmo desconto.

Basta aquele facto para se reconhecer a necessidade que ha de termos em Lisboa quem fiscalize os nossos direitos e nos defenda directamente.

Com um pouco de boa vontade de todos, tudo se poderá conseguir sem dificuldade para o bom êxito da nossa condigna representação, que vai ser iniciada com o grande certame de produtos açoreanos no próximo ano, ficando ali expostos permanentemente os artigos que durante o ano existem nos Açores para vender.

Por este meio mostraremos aos visitantes continentais e estrangeiros quem somos, quanto valem os Açores.

As classes dominantes da actividade açoreana são três: agrícola, industrial e comercial; porém em S. Miguel devem ser quatro, atendendo à cultura de ananazes, que não se pode confundir com a cultura de cereais, por exemplo.

Os lavradores exportam os acréscimos do consumo local e os cultivadores de ananazes exportam toda a sua cultura, devendo em tal caso haver também, como sempre houve, a classe dos cultivadores de ananazes. Cada classe deve ter o seu grémio para os interessados se entenderem diretamente com a séde sobre as suas pretenções especiais, e todas juntas para as pretensões de interesse geral.

Por proposta do vereador sr. Martins Correia, a Câmara votou mil escudos, anualmente, para auxiliar aquele Grémio. Alguns vereadores também subscreveram a quantia com que poderam. Para o mesmo fim devem subscrever com quantias anuais as Camaras dos outros concelhos, a Junta geral, as casas bancárias, as caixas de crédito, as casas de alto comércio, as companhias anónimas e as sociedades recreativas.

Como sócios individuais devem inscrever-se os agricultores, os industriais, os cultivadores de ananazes, sendo estes que mais precisam de reclamo à sua cultura, por ser feita para os de fora.

De crer é que todos compreendam o elevado intuito d'este novo organismo e as boas vontades que se lhe associam no sentido dos interesses do arquipélago.

Dum amigo dos progressos açoreanos

Do *Correio dos Açores*:

Quando ha dias noticiámos a chegada a esta ilha do sr. António José Coelho Fernandes, dissemos que um dos objectivos desta sua viagem aos Açores era fazer a propaganda do Grémio Açoreano de Lisboa e preparar para o próximo ano uma nova exposição de produtos açoreanos na Capital.

Ambos os objectivos mereciam naturalmente o maior interesse, o que nos levou a solicitarmos do sr. Coelho Fernandes mais pormenorizadas informações. Da melhor vontade se prontificou a dar-nos-las o nosso distinto hóspede, que, contando ha muitos anos dedicadas amizades nos Açores e votando a maior estima a estas ilhas, se consagra agora, cheio de entusiasmo, a uma vasta obra de propaganda açoreana, que lhe merecerá a solidariedade de todos os nossos conterrâneos. São essas informações que vimos agora resumir para os leitores do *Correio*.

Como aqui dissemos, o Grémio Açoreano é já hoje

uma realidade. A velha aspiração da colónia açoreana de Lisboa, mais agitada desde a visita da Missão de Continentais e por ocasião da exposição de produtos açoreanos, recebera um grande impulso no banquete oferecido ao nosso camarada Aurelio Cesar, em homenagem ao seu trabalho na organização daquele certame. Nessa festa, a que assistiram muitos Açoreanos e comerciantes da praça de Lisboa, foi resolvido meter decididamente hombros à constituição do Grémio e logo ahi foram subscritas importantes quantias para as despesas a realizar.

A resolução não ficou em palavras e pouco depois o distinto jornalista sr. Carlos d'Ornelas promovia uma reunião de jornalistas açoreanos para o estudo das bases em que deveria ser constituído e organizado o Grémio. Assistiram a essa reunião os srs. tenente-coronel Fernando Borges e Abel Moutinho, do «Diário de Notícias», Jaime Brazil, do «Século», e Izidoro Costa, do «Correio da Noite», bem como o sr. Antonio José Coelho Fernandes, que por todos os meios procurava facilitar a organização do Grémio. Não compareceram por motivos justificados os srs. Raposo d'Oliveira e Carlos da Silva Carreiro.

Depois varias reuniões em que foram estudados os estatutos do Grémio e a sua constituição, assentou-se na organização dos seguintes corpos:

COMISSÃO DE HONRA—os parlamentares dos três distritos açoreanos, srs. dr. Antonio Alves d'Oliveira, dr. Antonio de Medeiros Franco, Rodrigo Guerra, Alvares Cabral, Comandante Jaime de Sousa, dr. Hermano de Medeiros, dr. Virgilio Saque (Ponta Delgada), Vicente Ramos, Aragão e Brito, João d'Ornelas da Silva, Mario Ramos (Angra), dr. José Machado Serpa, dr. João Chrisostomo da Silveira Jr., Joaquim Teixeira da Silva e Barros Queiroz (Horta) e os srs. dr. Azevedo Neves, dr. Augusto Monjardino, Antonio Hintze Ribeiro, Francisco de Lacerda, Vasco Bensaude, dr. Nicolau de Bettencourt, dr. Joaquim Kopke, Coronel Henrique Linhares de Lima, Christovam Moniz, Goulart de Medeiros, Jaime de Figueiredo e Manuel José da Silva.

DIREÇÃO, com cargos a distribuir em assembléa geral—dr. Artur Rocha, Munel Freire da Cruz, Jaime Brazil, Abel Moutinho, Antonio José Coelho Fernandes, Carlos d'Ornelas e Manuel Machado da Conceição.

COMISSÃO DE PROPAGANDA—Tenente coronel Fernando Borges, Jaime Brazil, Abel Moutinho, Izidoro Costa e Carlos d'Ornelas.

O quadro dos socios do Gremio é constituído por Açoreanos residentes em Lisboa, por figuras do comércio da Capital com maiores relações com as praças açoreanas e, dum modo geral, por pessoas por qualquer forma interessadas na vida d'este Arquipelago. A quota inicial mínima é de 50\$00 por ano.

O Grémio funciona provisoriamente na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Seca, 7, 1.º, e aí se conservará até que os seus organizadores realisem um dos seus primeiros objectivos: uma instalação própria, que seja centro de reunião da colónia açoreana de Lisboa.

O Grémio, pela excelente orientação que lhe é dada pelos seus organizadores, virá também a constituir um *bureau* de informações para todos os Açoreanos, com um serviço montado expressamente para êsse fim, facilitando-as não só aos que se encontrarem em Lisboa como também aos que dos Açores ou de qualquer outra parte as pedirem.

Indo também proceder a uma larga obra de propaganda açoreana, o Gremio iniciará a sua acção pela organização em Lisboa, no próximo ano, duma nova exposição de produtos açoreanos, cuidadosamente preparada, de forma que nesse certamen todas as ilhas se

façam representar por tudo o que constitue os índices do seu trabalho, riqueza e actividade. Na exposição figurará ainda uma grande colecção de fotografias de todas as ilhas, com os seus aspectos mais interessantes. Um catalogo dos produtos expostos, com medalhas descriptivas sobre os principais, completará esta primeira e importante iniciativa do Grémio Açoreano.

Nesta sua viagem aos Açores o sr. Coelho Fernandes procura ainda organizar nas capitais dos três distritos as delegações do Grémio, que muito poderão auxilia-lo na execução do seu patriótico programa.

Como se vê, não podia o Gremio Açoreano de Lisboa adoptar um programa mais merecedor do apoio e da solidariedade de todas as Ilhas do Arquipélago, pelos grande serviços que assim lhe prestará. Com él, não só satisfaz as velhas aspirações da colónia açoreana da capital, como entra num campo de acção em que prestará estimáveis serviços à causa da propaganda das Ilhas e à defesa dos seus interesses.

Bem merece, por isso, o aplauso de todos os açoreanos.

Foi exprimindo este sentimento ao sr. Coelho Fernandes que, ao fim da entrevista que nos deu as informações que deixamos aqui resumidas, entendemos do nosso dever agradecer-lhe, em nome dos nossos conterrâneos, todo o esforço que vem consagrando à organização do Grémio e que o torna credor do reconhecimento e da estima de todos os Açoreanos.

* * *

Para tratar dos assuntos indicados no respectivo edital convocatório, reuniu ante-hontem, em sessão extraordinária, o Senado Municipal.

Presidiu o sr. Francisco Antonio Raposo de Medeiros, secretário pelo sr. Br. Índio Palha, tendo comparecido os vereadores srs. Manuel d'Almeida Lima, Manuel Machado d' Souza, Mota Soares, Antonio José Coelho, Ernesto Machado Macedo, Manuel Martins Correia, Alfredo Rodrigues, Antero dos Reis Indio, J. Matos Couto, Laurenio Tavares, Evaristo Ferreira Travassos e José Domingues.

Propaganda açoreana

Lida e aprovada a acta da sessão anterior, o sr. MARTINS CORREIA pede para tratar, antes da ordem do dia, dum assunto de grande importância. No uso da palavra, diz encontrar se entre nós actualmente o sr. Antonio José Coelho Fernandes que, num gesto de grande e louvável patriotismo vem aos Açores no empenho de desenvolver um largo propaganda a favor deste arquipélago. Salienta ter sido este distinto continental uma das pessoas que maiores serviços prestaram à Exposição de Productos Açoreanos pouco realizada em Lisboa e que tinha resolvido empreender esta visita de agora a todas as ilhas a fim de reunir elementos e congregar vontades para a efectivação desse novo e completo certamen naquela capital. Acha justo, pois, que a Câmara, de certo modo representando os interesses das indústrias micaelenses, preste todo o auxílio a quem de m' tu próprio e sem mira em recompensas, vem de tão boa vontade ajudar e desenvolver a sua propaganda.

Depois de fazer a enumeração e o elogio das riquezas agrícolas e industriais desta ilha e do seu enorme valor e considerando mais que o sr. A. J. Coelho Fernandes, d'montrando um grande amor pelos Açores, tinha há pouco ainda concorrido com um enorme esforço para a realização, há tanto desejada, do Grémio Açoreano de Lisboa, deseja que naquele corpo administrativo fique registado o maior louvor devido a todos estes importantes serviços do sr. Coelho Fernandes e envia para a mesa as seguintes propostas:

1.º—que a C. E. fique autorizada a votar uma verba anual para auxiliar o Gremio Açoreano de Lisboa.

2.º—Que seja comunicada esta resolução às restantes Camaras Municipais d'este distrito, incitando-as a contribuir para o mesmo fim.

3.º—Que seja nomeada uma comissão para, em nome da Câmara cumprimentar o sr. Antonio José Coelho Fernandes, agradecendo todo o seu esforço e dedicação por estas ilhas e o empenho da sua realização duma nova exposição de produtos açoreanos.

Osr. LAURENIO TAVARES, presidente da C. E. apoia as considerações do sr. Martins Correia e propõe que a verba de contribuição para o referido Grémio seja de 1.000\$00 anuais.

Todas estas propostas foram em seguida provadas por unanimidade, sendo nomeados para constituir a comissão da proposta n.º 3, os srs. presidentes do Senado Municipal e da C. E. e o sr. Martins Correia.

Viagens e Transportes

Novas medidas da C. P. para barateamento de certos transportes

Madeiras - Gesso - Cal - Sal - Adubos

Prosseguindo no caminho por que enveredou de baratear, à medida que lhe é possível fazê-lo, os transportes de mercadorias que mais necessitam de protecção, a C. P. acaba de publicar uns poucos de diplomas que não podem deixar de ser recebidos com geral aplauso, como o foram os já anteriormente publicados com idêntico fim e aos quais nos referimos oportunamente.

São cinco os novos diplomas e dizem respeito aos transportes de *madeiras nacionais, gesso, cal, sal e adubos*, e à *sobretaxa* que se cobra pela condução de remessas *desde ou até Aveiro-Canal*.

Deles nos vamos ocupar ligeiramente, dada a falta de espaço de que dispomos, dando uma idéa das vantagens que apresentam.

4.º Aditamento à classificação geral de p. v.

Por este documento foi modificado o tratamento dado aos transportes de madeira nacional por vagão completo, ao abrigo da tarifa especial n.º 1 de p. v., por forma que as madeiras serradas ou aparelhadas e ainda o pinho aplinado, desfrutam das mesmas taxas.

Até aqui as madeiras serradas desfrutavam dos preços da tabela 28, e as aparelhadas da 16, tabelas estas que só para percursos superiores a 220 quilómetros ofereciam diferença bastante sensível.

Desde o dia 10 deste mês, toda a madeira nacional serrada e aparelhada e o pinho aplinado gozam os preços da tabela 16, tendo além disso, para percursos desde 200 quilómetros os preços da tabela 28.

Além disso é permitido para os carregamentos de vagão completo, agrupar madeiras em qualquer dos estados referidos, perdendo porém neste caso, o direito à redução de 10% no preço de transporte concedida pela condição 2.ª da tarifa 1.

Esta concessão do agrupamento das madeiras em bruto com as aparelhadas e serradas é uma satisfação dada a uma antiga aspiração dos madeireiros.

5.º Aditamento à classificação geral de p. v.

O objecto deste aditamento são os gessos, a cal e os detritos ou resíduos destes dois produtos. O gesso em pedra e o gesso moído para terras a que eram assinaladas na tarifa 1 das tabelas 18 e 30 respectivamente, foram igualados, atribuindo-se a ambos a tabela 31, mais reduzida que aquelas duas, continuando ambos a desfrutar da concessão especial constante do Complemento à tarifa n.º 1. O gesso de presa para estuque passou da tabela 12 para a 15, o que importa uma razoável redução no preço de aplicação geral, tendo-se, além disso, dado para percursos desde 100 quilómetros a tabela 28 o que importa para a maior parte dos transportes numa economia ainda maior.

A cal comum em pedra e a pedra para cal ficaram como o gesso em pedra com a tabela 31, conservando as tabelas 20 e 21, respectivamente, para os percursos de Amieira até Verride para Aveiro até Campanhã.

2.º Aditamento ao Complemento à tarifa especial interna n.º 1, p. v.

Por este documento é estabelecida a concessão, por meio de reembolso, das percentagens abaixo indicadas, aos expedidores que durante o *prazo máximo de um ano*, a contar da data da primeira remessa, tiverem transportado ao abrigo da tarifa 1 de p. v., um mínimo de 500 toneladas de *sal comum (marinho ou gema)*, em remessas de vagão completo, ou que paguem como tal, da estação de Aveiro e de Aveiro-Canal para as de Gaia e Porto-Campanhã ou mais além:

10 %	quando atingirem o mínimo de 500 ton.
15 %	" " " " 1.000 "
20 %	" " " " 1.500 "
25 %	" " " " 2.000 "

Estas bonificações não atingem a sobretaxa de Aveiro-Canal, a qual, por um *aviso ao público* (A 86), também agora publicado, foi reduzida de \$40 por tonelada ou 4\$00 por vagão, a \$25 por tonelada ou 2\$50 por vagão, sobretaxa esta que continua afecta aos multiplicadores em vigor.

Fonte

“Imprensa Açoreana”

São dos nossos brilhantes colegas “Diário do Açores” e “Correio dos Açores” as transcrições que fazemos n’este numero sobre o “Grémio Açoreano”.

Ao nosso colega “Diário dos Açores” dirigido pelo nosso illustre amigo M. Vitor Cabral agradecemos as palavras amaveis dedicadas ao nosso colega de Redacção Carlos d’Ornellas, a propósito da inauguração do “Grémio “Açoreano”.

Fonte

Dr. Antero Carreiro de Freitas

Festegiamos hoje com muito prazer no número dos nossos distintos colaboradores o Ex.º Sr. Dr. Antero Carreiro de Freitas, que fará já no proximo numero umas crónicas interessantes com o título *Política Internacional*.

Fonte

Curso de câmbios, comparados

	Em 30 de Junho	Em 15 de Julho	
		Comprador	Vendedor
Lon res.	98.250	98\$50	97.000
País	—	—	945
Madr. : : : : .	—	2\$96,0	2.910
Alemanha	—	4\$85,0	4.780
Amsterdam	—	8\$18,0	8.040
New York	—	20\$30	20.005
Italia	—	80,5	750
Suissa	—	3\$95,0	3.890
Bruxellas	—	97,0	935
Libras	—	—	—

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

A forma como a Companhia desenvolveu a sua acção durante o Exercício de 1924, pode ser apreciada pelas indicações do quadro seguinte:

	1923	1924	Diferenças
Percorso de kilometros-trens . . . Km.	5.557.758	6.148.094	590.336
Toneladas kilometricas rebocadas . . .	1.251.781.649	1.370.815.530	119.033.881
Percorso total por wagon . . . Km.	15.512	16.491	979
Ton. média transport. por wagon Ton.	551,5	562	10,5
Irregularidades no serviço mercadorias	7.411	6.524	887
Indemnizações pagas . . . Esc.	285.380\$92	311.538\$33	27.835\$91
Passageiros transportados	8.882.314	8.687.316	194.998
Mercadorias transportada . . . Ton.	2.003.740	2.048.429	44.689
Coeficiente de exploração . . . %.	82,48	73,94	8,54

O percurso de comboios aumentou sensivelmente, bem como o numero de toneladas quilometricas rebocadas, o que quer dizer que o publico foi melhor servida. Foram tambem melhor aproveitados os wagons, cujo percurso anual aumentou de 979 kilometros. Baixaram de 12 % as irregularidades acusadas no serviço de mercadorias; e se as indemnizações pagas apresentam o pequeno aumento de 9,7 %, é isso devido ao maior valor nominal das importâncias reclamadas, pois que, quasi até ao fim do 3.º trimestre de 1924, se acentuou a desvalorização do Escudo.

Nas mercadorias de pequena velocidade, houve o aumento de 77.247 toneladas; mas como houve uma diminuição de 32.558 toneladas na grande velocidade, resultou o pequeno aumento que o quadro acima acusa.

O numero de passageiros é que não foi tão elevado como em 1923, tendo, no ano findo, uma baixa de 2,19 %. Devemos notar, porém, que, não obstante essa diminuição, a receita proveniente dos passageiros aumentou de 44,41 % em relação a 1923. A quebra do tráfego de passageiros não foi a mesma em todas as classes; como era natural, em virtude da elevação de preço dos transportes, foi muito menor na terceira classe de que nas classes superiores.

Este decrescimento seria sem dúvida maior se não tivesse havido uma acentuada melhoria no serviço de comboios de passageiros.

Material circulante

Muito contribuiu para a facilidade do tráfego de mercadorias, no ano findo, a entrada em serviço das máquinas-tender que a casa Henschel & Sonh, de Cassel, fabricou, para a Companhia em parte por conta das reparações *en nature*. Como já o dissemos no relatório anterior, o Governo Alemão suspendeu o pagamento das prestações ás fabricas constructoras, não o retomando, em relação aos fornecimentos que nos interessam, até esta data. A Companhia, para não se ver privada de tão poderosos elementos de trabalho, assumiu o encargo de pagar as prestações em dívida á casa Henschel, pelas máquinas-tender, bem como pela importância total de 8 locomotivas "Pacific", indispensáveis ao serviço de comboios de grande velocidade. As 24 locomotivas-tender foram todas recebidas em 1924, mas só 17 puderam entrar em serviço, o que ainda assim permitiu que fossem transportadas muitas mercadorias retidas por falta de tracção. A carga retida no ano findo por insuficiencia de máquinas que a rebocassem foi unicamente de 24.406 toneladas, contra 107.561 que ficaram imobilisadas no ano anterior.

A aquisição destas locomotivas, que tão benefícios resultados trouxe ao serviço da Companhia, representa para esta um grande sacrifício. Por acordo com a casa Henschel — acordo do qual o Governo Português teve conhecimento — a Companhia comprometeu-se a pagar o saldo em dívida em 56 prestações mensais, das quais as primeiras 55 são de £ 2.500 e a ultima é de £ 2.931.

As locomotivas "Pacific" já foram também recebidas na sua totalidade, encontrando-se algumas delas ao serviço.

Posto de parte, visto a resolução do Governo Alemão, o contrato feito com a Hanoversche Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft (Hawa), de Hannover-Linden, para o fornecimento de carruagens e wagons, por aplicação do acordo Bemelmans, foi aberto concurso entre as principais casas da especialidade para a aquisição de carruagens e fourgons, sendo preferidas as fabricas

Linke-Hoffmann-Lauchhammer A.-G., para o fornecimento de carruagens, e a Sächsische Waggonfabrik Werdau A.-G., para o fornecimento de fourgons.

Foi, porém, necessário reduzir o programma, pois que as possibilidades da Companhia não lhe permitem assumir maiores encargos.

Quanto a wagons, trabalha-se activamente nas nossas Oficinas Geraes para a conclusão de 200, de varios tipos, proseguindo-se de futuro no aumento do nosso efectivo, para que a Companhia seja dotada com todo o material necessário para o seu tráfego.

Trabalhos extraordinarios

Paralelamente, ha que fazer obras de ampliação em algumas estações, mormente Lisboa-P. e Gaia, onde se luta com grande falta de espaço, o que obriga a despesas avultadas de manutenção e manobras, além dos prejuizos que resultam de nelas não poderem ser recebidas todas as mercadorias

que lhes são dirigidas. Essas obras vão correndo lentamente, como não pode deixar de ser, dada a sua natureza, mas progredem dentro do programa previamente estabelecido.

Situação financeira da Companhia

Como se vê minuciosamente das contas insertas a pag. 26 e 27, a situação financeira da Companhia melhorou. As receitas da rede própria, foram 160.504.422\$03 e as despesas de exploração, impostos incluidos, foram 122.647.300\$44

Saldo de exploração 37.857.121\$59

Este saldo de exploração está, porém, cativo dos despesas com todos os trabalhos extraordinarios e dos encargos financeiros da Companhia, na importância de 34.238.990\$52 o que reduz o saldo líquido a 3.618.131\$07 destinado a amortisar o saldo negativo da conta de Ganhos e

Perdas que em 31 de Dezembro de 1923, se elevava a 30.215.358\$16 e que, no fim do exercício de 1924, ainda fica na importante verba de 26.597.227\$ 9

Desde 1919, inclusivé, é a primeira vez que não temos o desgosto de vêr o saldo do exercicio avolumar o saldo devedor da conta de *Ganhos e Perdas*. Devemos registar com desvanecimento este facto que nos permite encarar com menos pessimismo o futuro d'esta Empreza. Efectivamente, pudemos pagar, no mes de Julho do anno findo, o coupon das obrigações do 1.º grau referente ao segundo semestre de 1920; anunciamos e pagámos, em Janeiro do corrente anno, o coupon do 1.º grau referente ao 1.º semestre de 1921; e fizemos a amortisação estatuaria relativa ao anno de 1918. Recomeçámos o pagamento do coupon relativo a um anno, e contamos entrar abertamente no caminho da nossa regeneração financeira, a não ser que algum factor imprevisto venha trazer perturbações à marcha regular da administração da Companhia.

Não podemos, porém, alimentar a ilusão de que a Companhia, dentro em breve, se veja liberta dos pesados encargos que o passado lhe legou. Ha que realizar um programa minimo de aquisição de material fixo e circulante, de ampliação de estações de construção e apetrechamento de oficinas, etc., que, durante largos anos, absorverá uma grande parte das receitas da Companhia.

Sobretaxas

Terminou o anno de 1923 com a sobretaxa de 600 % sobre todas as tarifas de transporte, com excepção das aplicaveis a mercadorias de primeira necessidade, oneradas apenas com a sobretaxa de 200 %. Tal regimen era absolutamente insuficiente para produzir receitas que chegassem para as necessidades das Emprezas Ferroviarias, o que levou estas a solicitar do Governo uma elevação de sobretaxas.

Novas sobretaxas lhe foram concedidas, desta vez com o nome de *multipliadores*, pelos Decretos n.º 9.551 e 9.552, ambos de 28 de Março. Por esses Decretos foram autorisadas as Emprezas Ferroviarias a elevar os preços dos transportes multiplicando as tarifas-base por factores não superiores a 11, e sob condição de haver diferença nos multiplicadores aplicáveis a passageiros, com beneficio para os que viajassem nas classes inferiores.

(Continua)

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEXRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 901)

O Conselho de Ministros entende que não ha lugar para arbitragem. (a) J. D. dos Santos — 5/12/924 recorremos para o Supremo Tribunal de Justiça, onde a questão está presentemente afecta.

Caixa de Aposentações

O Capital da Caixa d'Aposentações em 31 Dezembro de 1924, estava representado pelos seguintes valores ao preço do custo:

140 obrigações 4 1/2 % 1.ª serie	
da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Esc.	7.545\$17
277 obrigações 4 1/2 % 2.ª serie	
mesma Companhia "	15.007\$95
80 obrigações 3 % 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. . . . "	4.650\$51,2
60 obrigações 4 1/2 % do Caminho de Ferro da Beira Baixa "	4.685\$00
50 obrigações 4 1/2 % 2.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	3.700\$00
5 obri-ações 6 % Banco Nacional Ultramarino "	450\$00
50 obrigações 4 1/2 % ouro do mesmo Banco "	4.506\$75
400 obrigações 4 1/2 % coupon, da Companhia das Aguas de Lisboa "	24.805\$39
200 obrigações 4 1/2 % nominativas da mesma Companhia "	11.252\$57
1.500 obrigações 6 % serie A da Companhia Geral do Crédito Predial Portuguez "	89.984\$96
1000 obrigações 6 % da Companhia Industrial de Portugal Colonias "	55.960\$95
200 obrigações 6 1/2 % ouro Emprestimo Governo Portuguez 1923 "	87.303\$29
150 Acções nominativas do Banco Nacional Ultramarino "	32.143\$15
Em conta de deposito á ordem na casa H. Burnay & C.º vencendo juros á razão 6 %, ano. . . . "	341.995\$69,2
Total. "	97.822\$97,2
	<u>439.818\$66,4</u>

No ano de 1924 foram adquiridas para capitalização das disponibilidades existentes na Caixa os seguintes valores:

40 Obrigações 4 1/2 % 1.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 77 Obrigações 4 1/2 % 2.ª serie da mesma Companhia, 100 Obrigações coupon Companhia das Aguas de Lisboa, 900 Obrigações 6 % serie A da Companhia Geral do Crédito Predial Portuguez,

427 Obrigações 6 % da Companhia Industrial de Portugal e Colonias, 50 Obrigações 6 1/2 % ouro do Emprestimo do Governo Portuguez e 150 Acções de assentamento do Banco Nacional Ultramarino; tendo sido sorteadas 5 obrigações 6 % do Banco Nacional Ultramarino e 27 Obrigações 6 % da Companhia Industrial de Portugal e Colonias.

Balanço em 31 de Dezembro de 1924

Comparando o Balanço em 31 de Dezembro de 1924 com o de igual data do ano anterior, notam-se apenas sensíveis diferenças em três rubricas, cuja explicação passamos a dar:

Activo

Abastecimentos — O valor das existências é quasi o dobro de 1923, não só pelo motivo do custo das mercadorias, em geral, ter sido muito superior, mas também pelas maiores quantidades.

Esta conta estava representada pelos seguintes valores indicados pela tabela abaixo:

Contas correntes e Contas d'ordem devedoras — O aumento é a consequencia da elevação das tarifas e dos preços mais elevados.

Passivo

Contas correntes e Contas d'ordem credoras — As mesmas razões já apontadas para as devedoras.

Reserva Convencional — Esta conta apresentava em 31 de Dezembro de 1923 o saldo de Frs. 590.222,80

Nos termos dos Estatutos e do Convenio esta conta foi reforçada no decurso de 1924, pelos juros 3.249 obrigações 3 % 1.º grau, em carteira e das disponibilidades em especie na importancia de " 115.289,34

Saldo em 31 de Dezembro de 1924 " 705.512,14

Classificação	1924	1923	Diferenças
Armazens Gerais	2.681.550\$46,4	1.407.835\$08,2	+ 1.273.715\$38,2
Oficiais	7.295\$83,1	1.283\$82,9	+ 6.012\$00,2
Paque de combustiveis	772.657\$81,9	431.228\$17,2	+ 341.429\$64,7
Parques da Vi	467.675\$26,6	269.291\$49,2	+ 198.383\$77,1
Parque Auxilia	91.138\$86,8	90.852\$52,5	+ 341\$34,8
Totais	4.020.373\$24,8	2.200.491\$09,8	+ 1.819.882\$15

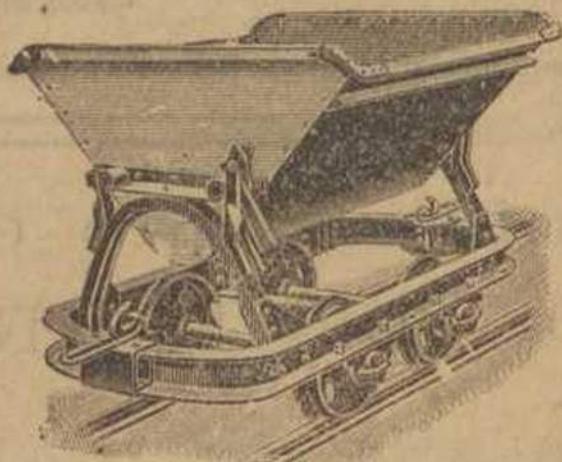
(Continua)

CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferroviás y Siderurgia S. A. Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabril G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanha)

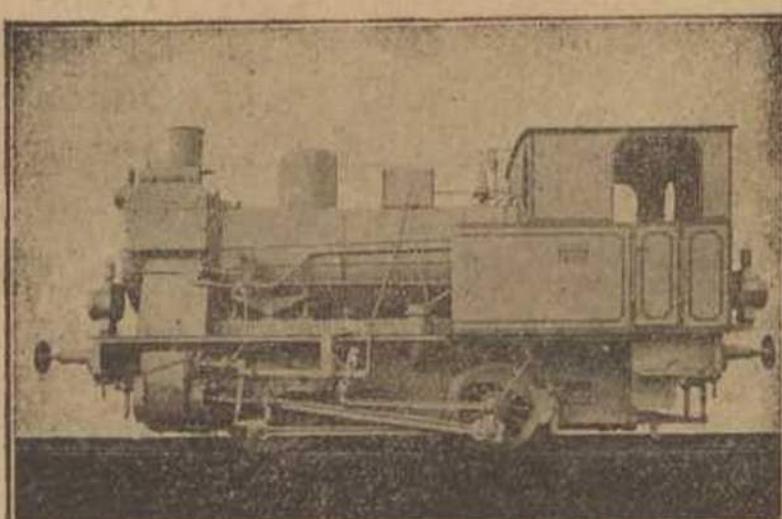
Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas

Christoph & Unmack A.-G.

Niesky (Alemanha)

SEÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens



Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.

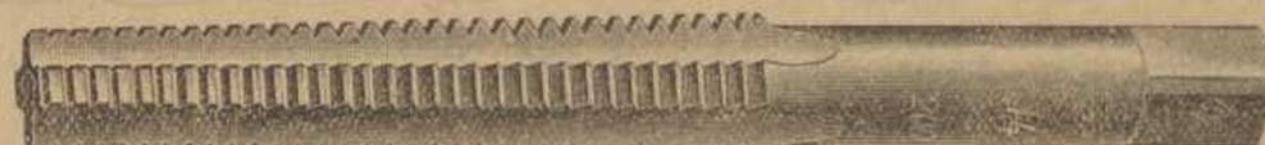


Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND



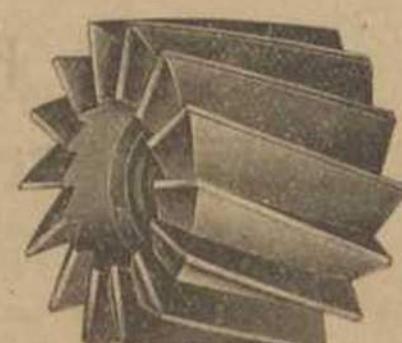
Calibres de corredica (pieds à coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros
— Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

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
N. 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 Felix Correia	10 ⁰⁰
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25 ⁰⁰
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12 ⁵⁰
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos	15 ⁰⁰
O Amor e à Guerra, por Andrade Gomes	6 ⁰⁰
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16 ⁰⁰
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10 ⁰⁰
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	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 acido phosphorico
Adubos compostos | garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita
Massa de purgueira | soluvel em agua para todas as culturas

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

Agente e revendedora da Deutsobe Kalisynclinal

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — *Sulfato de po asseio e Kalinite*
Tourteaux e pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 237