

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15º 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, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata. Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representantes: — em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13 — HORTA (Açores), Mancel da Camara Velho de Melo Cabral

NUMERO 903

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 Agosto de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

SUMMÁRIO

O fundo de assistencia aos tuberculosos, por J. Fernando de Sousa	Pag. 215
O perigo Oriental, por Raul Leal	" 218
Publicações recebidas	" 219
Linhos Estrangeiras	" 220
Uma tesoura gigante	" 221

Os caminhos de ferro na Argentina	Pag. 222
Curso de cambios comparados	" 222
Política Internacional, por Anthero Carreiro de Freitas	" 223
Linhos Portuguesas e Parte Oficial	" 224
Festa dos ferroviários do Vale do Vouga	" 224
Viagens e Transportes	" 225
Companhia Cam. Ferro da Beira Alta (Relatório)	" 226
O Grémio Açoreano	" 228

O FUNDO DE ASSISTENCIA AOS TUBERCULOSOS

por J. FERNANDO DE SOUSA

TEM sido a *Gazeta* uma tribuna livre onde cada um dos que n'ela veem versar qualquer assunto da especialidade, expendem as suas opiniões sem sujeição a um corpo de doutrina imposto pela redacção e por vezes em discordância do modo de ver por esta manifestado.

Assim sucedeu no numero de 1 de julho ultimo com um artigo do Sr. José de Abreu em que se contestam com certa acrimonia as afirmações feitas no relatorio da Companhia da Beira Alta ácerca do fundo de assistencia aos tuberculosos, taxando-as de menos exactas e tendenciosas.

Menos exactas — em quê? Tendenciosas? A que propósito vem este neologismo que entrou no uso corrente da linguagem hodierna, pouco escrupulosa em matéria de purismo, que transplantou para portuguese o vocabulo francez *tendanciel* que significa indicativo de uma tendencia ou intenção secreta?

Ora a Companhia da Beira Alta declara sem rebuço, ilegal e abusivo o preceito contra o qual protesta, da criação do fundo especial de assistencia aos tuberculosos. E os argumentos que aduz são procedentes e conformes com a boa razão e legislação. Nem inexactos pois, nem tendenciosas, como vamos mostrar.

A depreciação da nossa moeda e o encarecimento dos materiaes colocaram em situação sobremodo critica as empresas de caminhos de ferro que não podiam nivelar livremente os seus preços de transporte com a situação dos mercados, como o fizeram as industrias, o comercio e até as empresas simila-

res de transportes marítimos ou terrestres pela via ordinaria.

Encarregadas de um serviço publico, associadas do Estado, usufrucentes de uma parcela do domínio publico por elas criada com ou sem auxilio do Estado, as suas tarifas, tipos de contractos de transporte, estão sujeitos à previa homologação do Estado.

As sobretaxas que era preciso estabelecer não representavam senão a actualização das taxas das tarifas conforme o exigia a situação económica e financeira de desvalorização da moeda. A sua aprovação de modo algum constitua uma concessão graciosa do Estado que lhe podesse adstringir condições ofensivas dos direitos que a lei e os contractos asseguram ás Companhias.

Infelizmente, reina em certas regiões governativas e parlamentares uma animosidade ignara contra as companhias, um certo jacobinismo hostil que oculta a clara visão da justiça e do interesse publico. Dir-se-hia que esses uteis auxiliares do Estado nadam na abundancia e locupletam os seus accionistas com pingues proventos, quando quasi nenhuma logra dar dividendo ás suas acções e as que o dão não podem ultrapassar uma percentagem modestissima.

Entendeu-se e mal que a homologação das sobretaxas se deveria regular por uma lei na qual se introduziu o preceito iniquo de fazer reverter para o Estado os saldos das receitas que ficavam depois de coberto o *deficit* de exploração e os encargos financeiros obrigatórios e de pagar os trabalhos extraor-

dinários do primeiro estabelecimento, o que implicava a proibição de distribuir dividendos quando as receitas líquidas do tráfego os comportassem.

Tal é na sua leviana e monstruosa iniquidade a lei n.º 952 de 5 de março de 1920, contra a qual baldadamente protestaram as companhias, invocando a livre disposição das receitas que os seus contratos lhes asseguram e a impossibilidade em que eram colocadas de dar ao capital a justa remuneração a que tinha direito.

As sobretaxas foram sempre concedidas tardivamente sem a actualização correspondente à desvalorização da moeda.

Em princípios de 1924 a situação havia-se agravado sobremaneira. O valor da libra elevara-se a cerca de 3000% do cambio par, e os materiaes, especialmente carvão, oleos e metais tinham subido de preço ainda em maiores proporções e o pessoal pedia elevação de vencimentos.

Pediram as companhias novo aumento de sobretaxas, inferior ao que logicamente devia derivar d'aqueles encargos.

O decreto 9.351 de 28 de março vem ao cabo de alguns meses conceder a elevação a 11 dos multiplicadores aplicáveis aos preços-bases das tarifas, mas impõe às companhias encargos faltos de fundamento legal.

Assim, onerou-as com o imposto de transacção, dando-se por finda a isenção assegurada por lei enquanto não fosse autorizada a inclusão do imposto no preço da tarifa, inclusão que o decreto não autorisou e que as companhias não propuseram nos seus pedidos de aumento de sobretaxa.

Assim se transferiu ilegalmente para elas um imposto que pelo público devia ser pago. E não se alegue que era intenção do ministro considerar o imposto incluído na sobretaxa concedida. O que regula a matéria é o texto da lei e não a intenção do legislador. Prescripto, pois, o termo da isenção, impunha-se logicamente o seu acrescentamento aos preços da tarifa. A Companhia cobrava-o do público e entregava-o ao Tesouro, como faz para o imposto de transito (que assim era agravado) e para o de selo.

Outro preceito não menos ilegal foi minudenciado e regulado na sua aplicação pelo decreto n.º 9.787 de 11 de junho de 1924. Contra ambos protestou a Companhia da Beira Alta, assim como a do Vale do Vouga, recusando-se a cumpri-lo e recorrendo do preceito ilegal para o Supremo Tribunal de Justiça, em processo que se acha pendente.

Com que direito vinha o Governo dispor das receitas do tráfego das Companhias para crear um fundo de assistencia?

O decreto de 31 de Dezembro de 1864 considera no seu art. 19º as empresas no que respeita a transportes como comissários de transporte ou recebedeiros, sujeitos às disposições respectivas do Código Comercial, sendo a percepção dos preços de trans-

porte sujeitos a tarifas que o Governo homologa ou aprova

Qual o preceito de lei geral ou especial que autoriza o Governo a dispor das receitas das companhias para este ou aquele fim, quer provenham da taxa normal, quer das sobretaxas destinadas à sua actualização? Como pode impor-lhes determinada obra de assistencia?

Supõe cobrada do público na sobretaxa a percentagem das receitas a que dá esse destino de assistencia? Com que direito lança esse imposto?

Ilegal é a cobrança ao público de 5% para assistencia aos tuberculosos nas linhas do Estado, como ilegal é a atribuição a fim análogo de 2% das receitas das companhias.

É um acto de arbitrario socialismo irrito e nulo, a que o ministro foi induzido e que levianamente praticou.

Demais o art. 14º do decreto de 31 de dezembro de 1864 assegura às empresas plena liberdade de acção na escolha do pessoal, desde que seja idoneo e portanto na fixação dos vencimentos.

Pelo que respeita à assistencia, as empresas tem apenas os deveres impostos pelo art. 23º do mesmo decreto que as obriga a organizar o serviço médico para prestar socorros aos passageiros e ao pessoal e pela legislação geral acerca de horários de trabalho e acidentes de trabalho.

Spontaneamente criaram todas Caixas de socorros e aposentações, que subsidiam largamente. Não cabe nas atribuições do Governo impor-lhes determinada forma de assistencia, ainda mesmo que ao autorizar as sobretaxas tivesse em mente os encargos que da criação do fundo de assistencia aos tuberculosos podessem resultar.

Porventura foi excessivo esse aumento de preços, sobrepujando o nivelamento de preços com a desvalorização da moeda?

Como, se hoje ainda essa relação é de mais de 2000%, quando os preços de transporte em caminhos de ferro apenas representam cerca de 16 ou 17 vezes o que eram em 1914 e d'essa elevação confisca o Estado parte sob a forma de imposto de transacção?

O ministro não tinha o direito de destinar qualquer parcela das sobretaxas para fins de assistencia. O mais que podia era levar as companhias por meios suas próprios a tomarem *sponte sua* qualquer providencia sobre o assumpto.

Assim o fez a do Vouga, ao ser ouvida sobre o projecto do decreto.

Protestou contra a invasão de atribuições que se projectava e na mesma ocasião publicou uma ordem de serviço concedendo à Caixa de aposentações e socorros um donativo especial de 30.000\$00 anuais para subsídios de tratamento preventivo ou curativo da tuberculose. Em seguida, quando o decreto foi publicado, recusou-lhe cumprimento por ser ilegal e atentatório das suas garantias e recorreu d'esse acto do Governo.

Como se pode vir asseverar de animo leve que a

sobretaxa pela sua natureza é unicamente dependente do Governo, que portanto pode dispor d'ela como entender? Como se assevera que a sobretaxa de 1.000 %, foi superior ao rasoavel (quando as principaes matérias d'exploração custavam 30, 40 e mais vezes o que custavam antes e quando a despesa com o pessoal subiu em proporções muito superiores á do aumento das tarifas?)

Não nos cansaremos de repetir: a tarifa é a taxa da remuneração do serviço prestado e está, como os outros preços, sujeita ás vicissitudes do mercado. O seu limite maximo é o valor d'esse serviço e desde que não impeça os transportes deve ir até onde o exija a justa remuneração do capital. O Governo exerce um direito de superintendencia e homologação.

Para se considerar cobrada do publico uma parcela da sobretaxa com o destino especial de assistencia seria preciso: 1.º que o Governo tivesse autorisação legal para o fazer, creando um novo imposto de assistencia; 2.º que o declarasse explicitamente em qualquer dos artigos do decreto. Ambos esses requisitos faltaram. Por isso é ás empresas que ilegalmente se faz pagar esse imposto de assistencia, como ilegalmente se faz pagar ao publico nos caminhos de ferro do Estado, cobrando 5 % para assistencia aos tuberculosos.

Ainda mesmo que a sobretaxa fosse uma concessão graciosa do Governo, de que ele tivesse o direito de dispor a seu bel prazer, dando-lhe a aplicação que entendesse, ainda era preciso que uma lei especial o autorisasse a crear o fundo para tuberculosos, como uma lei legitimou a cobrança que se faz em caminhos de ferro para a Assistencia publica.

Isto não são subtilezas. São afirmações incontestáveis da sã doutrina em materia de tarifas e impostos.

Subtileza pueril é vir-se dizer que só no momento em que a sobretaxa cessasse as empresas poderiam exigir que os preços-bases fossem acrescidos do imposto para tuberculosos.

Subtileza é reconhecer-se que o fundo de assistencia é retirado do excesso de receita concedida pelo ministro, para se afirmar ao mesmo tempo que não constitue encargo de exploração para as empresas. Pois que outra coisa é uma parcela da receita do tráfego desviada para ocorrer a determinado encargo?

Pois as Companhias pedem a homologação de sobretaxas, actualizando imperfeitamente as suas taxas, e a respectiva receita não é fruto da sua exploração?!

Onde está o preceito legal que declara a dotação do fundo dos tuberculosos receita estranha á de tráfego, como o são o imposto de selo, o de transito e o devia ser o de transacções, exigivel sómente quando explicitamente acrescentado ao preço da tarifa (o que se não fez)?

Para que as empresas sejam meros exactores de um imposto cobrado juntamente com as suas receitas proprias é preciso que a lei o crie em termos

claros e explicitos. No caso sujeito há apenas a *leimental*, a intenção do ministro, que o texto do decreto não exteriorisou. Pode haver cardeas *in petto*; impostos *in petto* é especie desconhecida em direito tributario.

O artigo que refutamos insiste na critica da asserção do relatorio da B. A. de que a companhia é forçada a contribuir para encargos alheios. Há com efeito nessa asserção um lapso. O decreto que regulamentou o imposto ilegalmente lançado ás companhias estabelece fundos distintos para cada uma e f.z reverter os saldos para as respectivas Caixas. E' preciso porém observar que essa disposição resultou dos protestos de algumas companhias, não só contra a criação ilegal do imposto, como da constituição dum fundo unico, segundo o plano primitivo acerca do qual foram ouvidas.

Se não tem pois razão de ser o argumento do desvio de fundos de umas para outras empresas, subsiste o fundamento para taxar de ilegal o imposto e ofensiva dos contratos a aplicação dada arbitrariamente pelo Governo a uma parcela da receita das companhias, á sua administração por uma comissão autonoma, independente delas, ao deposito em cofre indicado pelo Governo. Tudo isso é socialismo de Estado lesivo de direitos e ofensor de contratos e leis, preparando o terreno para o bolchevismo puro, que tem a statolatria por precursor. Desse estado de espirito é a monstruosa asserção de que o fundo de assistencia é uma receita que em ultima analyse ao Estado pertence.

Em quanto não houver um decreto baseado em lei que diga:

1.º — é creado um imposto para assistencia aos ferroviarios tuberculosos;

2.º — esse imposto considera-se englobado nas sobretaxas concedidas e é com elas cobrado, estão as companhias no direito de se não sujeitar á aplicação arbitaria dada a receitas muito suas.

E se nem todas protestaram em defesa dos seus direitos, não infirma essa abstenção o valor jurídico da resistencia das outras.

Essa resistencia não representa a recusa de organizar a assistencia aos tuberculosos, sobre a qual procedeu espontaneamente, como vimos, a Companhia do Vale do Vouga. E' apenas a defesa legitima dos seus direitos contra a intromissão abusiva do Estado nas gerencias das companhias.

E com estas reflexões damos por esclarecido o assumpto e encerrada a discussão.



Manuel de Andrade Gomes

Acompanhado de sua esposa partiu anteontem para Paris em viagem de recreio, tentando demorar-se naquela cidade alguns dias, este nosso preso amigo e secretário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a quem desejamos boa viagem.

O PERIGO ORIENTAL

por RÁUL LEAL

Que se está passando em Marrocos e no Extremo Oriente do mesmo modo que aquilo que se passou ainda há pouco no Egito e na Índia não são factos isolados, independentes uns dos outros. Ainda que não haja comunicações entre os vários elementos revolucionários espalhados por todas as civilizações orientais — e a civilização do norte de África ainda que não tenha por séde propriamente o Oriente, é pelo seu espírito psicológico e social tão orientalista como as outras — ainda que não haja entendimentos preestabelecidos entre Abd-el-Krim, Gandhi, os chefes chinês e os rebeldes egípcios, não resta dúvida que o mesmo espírito os anima e os arrasta na sua ação sangrenta, possuindo todos idêntico fim oculto apesar de não terem porventura dêle uma clara consciência.

Trata-se duma enérgica, duma violenta reacção das civilizações orientais, da fogosa e resplandecente alma do Oriente contra a artificialista civilização ocidental que nos últimos séculos tem conseguido ser a tenaz dominadora do mundo. A luta é ainda mais psicológica e social do que política e guerreira. O que se passa nos campos de batalha, é apenas a grosseira exteriorização dum levantamento geral de forças anímicas ocultas que procuram romper as cadeias que durante séculos as subjugaram, não permitindo delas a mínima expansão.

O que representam então essas forças anímicas que constituem a substância de todas as civilizações orientais? Representam o domínio brilhante dos Sentidos contra o domínio profundo do Espírito, a ação duma vida toda exterior, toda objectiva em contraposição à vida interior, subjectiva do eu!

E' por todos notado, sem dúvida, que as crianças, quando falam de si próprias, empregam sempre a terceira pessoa do singular dos verbos e nunca a primeira. Assim nunca dizem: "eu fiz isto ou aquilo" mas antes "o menino ou a menina fez isto ou aquilo". Este facto foi observado por um sábio ilustre, não me recorda quem, provando ele com esta sua perspicaz observação que as crianças não possuindo quasi a mínima consciência do eu, sentiam-se como sendo qualquer coisa de exterior a si próprias e não como sendo elas próprias, possuidoras duma personalidade, duma alma caracteristicamente individual. Se uma criança não se sente um eu, se se sente antes mundo exterior, evidentemente não pode falar de si a não ser como de qualquer coisa que lhe é estranha, empregando pois a terceira pessoa do singular e não a primeira dos verbos. Isto é que causa estranheza, mas é assim mesmo! As crianças só vivem as sensações exteriores, já não vivendo a sua própria alma de que não têm quasi a mínima consciência.

Ora o que sucede com elas, sucedeu em grande parte com os povos antigos e sucede ainda hoje com as civilizações orientais. Estas também não possuem quasi consciência do eu, vivem como que fora de si próprias numa explendorosa, exuberante, feérica vida exterior: que o exteriorismo indica sempre berrantismo e indica pois o que é vistoso, cheio de explendor como mágica "feérie". A suposta vida concentrativa dos orientais não existe, e quando se diz que os brahmanes e fakirs se concentram fortemente em si pro-

prios para agirem magicamente, quere-se antes dizer que se concentram com todo o vigor dos seus sentidos não da sua — alma nas forças *exteriores* da Natureza com que se identificam nos momentos de mística exaltação. Por isso querem despersonalizar-se, perder-se por completo no todo universal, acabando assim no Nirvana *por se exteriorizar* em absoluto, aniquilando os vagos vestígios de eu, de existência própria que porventura tivessem possuído em vida.

Com os ocidentais cuja civilização se baseou no cristianismo que foi quem criou a vida da alma em oposição à dos sentidos e concebeu a vida eterna dela, a vida eterna do eu, com os ocidentais, repito, sobretudo com os povos germanicos que predominam também psicologicamente em Portugal, digam o que quizerem em contrário, dà-se um facto absolutamente inverso àquele que se dá no Oriente.

Eles em vez de se sentirem só quasi mundo exterior, sentem-se verdadeiras personalidades, verdadeiros a que procuram dar a máxima expansão, tornando-se dominadores. Os orientais pretendem dirigir magicamente as forças da Natureza mas porque se identificam com esta, sentida como mundo exterior. Dirigindo-a, sentem que é ela própria que se dirige. Não se trata pois nesse caso do domínio do homem sobre a Natureza mas só do domínio desta sobre ela mesma e porque o homem, como personalidade, como eu, não é quasi concebido por orientais.

Com os povos do ocidente é que o caso é diverso, pois sentindo-se fortes personalidades, querem dominar a Natureza como um mundo que lhes é estranho mas que precisa então ser subjugado pelas almas humanas. Esses povos transformam pois a seu bel-prazer as forças naturais, *artificializando-as*, isto é, impondo-lhes o domínio da inteligência que as trabalha profundamente. São eles que exprimem bem a ação dominadora do homem sobre o exterior, do homem Prometeu que transformando a Natureza com a inteligência, com o espírito, com o eu, cria nela um mundo artificial. E é dominando-a assim, que o homem, que a personalidade se impõe e se expande, desenvolvendo-se ao máximo como querem os povos do ocidente, opostos deste modo aos orientais que mal se sentem *pessoas*, mal se sentem *eus*, pelo que a sua vida, sendo só exterior, é natural, não manifestando o mínimo artificialismo que só é criado pelas faculdades do eu, pelas faculdades da vida interior que, é claro, só existindo as possue.

Ora os povos ocidentais pelos esforços que empregam para vencer as forças da Natureza, torcendo-as, modificando-as, domando-as enfim, com o poder do seu espírito e para o tornar dominador, têm de ser tão cautelosos no seu trabalho absorvente que forçados são a executá-lo com frieza, com secura, sem mística exaltação. Esse trabalho é duro demais para naturezas fortemente idealistas, exaltadas, sendo pois gelidamente racional. Como a sua vida de eu é profunda, profundas são também as suas emoções ao contrário das possuídas pelos povos orientais cuja imotividade é exterior, superficial, só de sentidos. Entretanto como os esforços que empregam no domínio difícil da Natureza tornam os ocidentais frios racionalistas, sendo certo que o estado verdadeiramente emotivo é espontâneo, cheio de livre expansão, não se

coadunando com o esforço que se opõe a essa expansiva liberdade de espírito, não resta dúvida que as suas emoções, ainda que profundas, surgem fortemente intelectualisadas o que as vicia pois a inteligência é fria, seca por natureza. Assim se a imotividade oriental é só de sentidos e não de alma, é só exterior e não verdadeiramente anímica, em compensação é mais livre, é mais expansiva, enchendo-se de pura e vibrante exaltação. E' por isso que no Oriente se encontram naturezas mais acentuadamente místicas do que entre os povos ocidentais.

Mas se tem sido esforçado, dificultoso o domínio sobre as forças naturais que as artificializa, à medida que se vai exercendo vai-se tornando mais fácil e portanto o espírito ocidental pode ir perdendo a sua frieza e segurança. E a influência do Oriente pode então ser altamente benéfica, imprimindo à profunda emotividade ocidental a exaltação que lhe falta. E a vida de Espírito, a vida de eu, pela sua intensidade brutal, pode-se tornar berrante, bem manifesta, visível, *exterior* e esse berrantismo, esse *exteriorismo* da vida interior também pode ser estimulado pelo Oriente que vive em feéricas luminosidades astrais. Deste modo, ainda por influência do Oriente, o interiorismo espiritual, próprio de ocidentais, pode tornar-se tão maravilhoso como o fantástico exteriorismo oriental.

Assim se pode dar a fusão do Oriente e do Ocidente, comunicando-se ambos entre si. E não ha dúvida que a ponte que poderá ligar estas duas partes em que psicológicamente se divide o mundo é o grande *império* russo que tem tanto de nôrdico e de ocidental como de profundamente oriental.

Entretanto é necessário que haja mutua fusão em que ambas as partes se imponham com direitos iguais e nunca o esmagamento do Ocidente pelo Oriente. Aquele não deve continuar esmagando este que porém não deve do mesmo modo pretender destruir a civilização ocidental com todo o seu *animico* artificialismo manifestado hoje na sua vida industrial que exprime bem o domínio do homem sobre a Natureza.

Ora o facto é que em qualquer caso, quer haja um vasto plano preestabelecido por todas as civilizações orientais sob a velhaca direcção dos soviets, para o aniquilamento da civilização ocidental, quer não haja semelhante plano, procedendo isoladamente os vários povos do Oriente e África, não resta dúvida que se está preparando, propositada ou não propostadamente, o levantamento geral de todos estes povos que assim pretendem esmagar para sempre a Europa.

E os episódios que se estão dando em Marrocos, no Egito, na Índia, na China são pronunciados já bem expressivo dessa profunda revolta oriental contra a nossa civilização. Ora se esta se deve fundir com o Oriente, aproveitando, assimilando as suas altas qualidades, o que não deve sem dúvida é deixar-se esmagar!

Todos os povos do Ocidente se devem pois unir numa acção conjunta contra os rebeldes que querem o seu aniquilamento. Não se trata de assuntos que interessem só este ou aquele povo, estando pelo contrário todos interessados em todas as questões que guerreiramente se estão debatendo na África e na Ásia. Assim o caso de Marrocos e o perigo das ambições cada vez maiores de Abd-el-Krim não dizem respeito apenas à França e à Espanha mas ao mundo inteiro! Se a França e a Espanha não vencem em Marrocos e na Tunísia, isto só dará alento às ambições do chefe mouro que poderão influir em todo o mundo mussulmano. E portanto a Inglaterra se quiser alheiar-se da questão, cometerá um erro gravíssimo, pois os mussulmanos que estão sob o seu poder facilmente seguirão o exemplo dos marroquinos se es-

tes forem felizes na sua aventura pela abstenção da Gran-Bretanha. Por fim não se tratará apenas de adquirir independência, mas desenvolvendo-se as ambições dos povos do Islam com os sucessos alcançados, nós não sabemos onde elas poderão levar, sendo possível vir a dar-se o caso desses povos, embriagados pela vitória, procurarem como outrora a conquista da Europa. E o que digo deles aplica-se igualmente aos hindus e aos amarelos.

Portanto os países europeus não devem proceder isoladamente o que enfraquecerá a sua ação em benefício do inimigo *comum*, mas devem pelo contrário penetrar-se de que se torna indispensável uma ação coletiva pois em cada questão que se está debatendo em África ou Ásia, *todos*, directa ou indirectamente, têm interesses a ela ligados.

Sendo assim, foi um contrasenso o isolamento agressivo em que se têm colocado as várias nações da Europa, irritando as questões em que toda esta tem interesses iguais. A França, a Inglaterra e Alemanha durante algum tempo procuraram prejudicar a Espanha em Marrocos com as suas intrigas e com os próprios auxílios materiais e de homens que prestavam aos rifenhos rebeldes; ora a França já comece a sofrer as consequências de semelhante loucura e os outros países sofrem a seu tempo se não arripiarem caminho, compreendendo afinal que não ha hoje interesses opostos entre os vários povos europeus cujos interesses são direta ou indirectamente identicos pelo que a sua ação deve ser conjunta em todos os problemas gravíssimos que a guerra fez surgir. Se continuarem, pelo contrário, a ser encobertamente hostis uns para com os outros, a nossa civilização desmoronar-se-há por completo, vítima de todas as invasões do mundo.

E é a Russia soviética que está dirigindo o trabalho dessa desvastação mundial e portanto sem descendências de espécie alguma, devemos tratar sempre como inimiga, necessidade que só hoje se vai reconhecendo.

A Russia como a todo o Oriente está destinada uma alta missão, mas é indispensável que não exorbitem, procurando esmagar a civilização europeia. E a missão superior da Russia não se poderá exercer enquanto ela estiver sob o regime soviético que representa o caos, a ausência absoluta de todos os princípios e altos idíais.



Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Camara Portuguesa do Rio de Janeiro — Boletim mensal,

Banca Ferrocarriles Industria y Seguros — N.º 11, de 10 de junho.

Bulletin de l'Association International du Congrès des Chemins de Fer — Volume VII, n.º 6.

A B C — Revista portuguesa. N.º 257, de 18 de junho.

Informacion — Revista quinzenal. orgão oficial da Camara de Comercio, de Bilbau. N.º 278, de 15 de junho.

L'Energia Electrica — Volume II, Fasciculo VI, de junho.

Camara Portuguesa do Rio de Janeiro. — Boletim mensal.

Banca Ferrocarriles, Industria y Seguros. — N.º 11 de 10 de junho.

Linhos Estrangeiros

Linhos franceses — A Companhia do Norte construiu em pleno posto de Dunkerque-Dunes uma estação de classificação e formação de combóios em 28 vias de uns 700 metros de comprido cada, a fim de concorrer ao tráfego comercial do porto, que de ano para ano vai aumentando.

A nova estação conta, também, com uma oficina de material circulante, oficinas de exploração, subestação eléctrica, etc; e para o alojamento do pessoal, a Companhia edificou bairros operários: um em St. Pol-sur-Mer, de 402 vivendas, e outro em Capelle-Condekerque, com 199.

Para se avaliar da importância desta estação basta saber que diariamente entram e saem nela 5.000 vagões.

Linhos francêses em Marrocos — A 21 de Abril passado foi inaugurado pelo marechal Lyautey, residente geral em Marrocos, a linha de Casablanca a Rabot.

Esta nova linha é uma parte do novo projecto de caminhos de ferro que a França se propõe construir em Marrocos.

A extensão da linha é de 60 quilómetros e por ela fica ligado o posto de Casablanca á cidade de Fez.

Linhos inglesas — A Companhia dos Caminhos de Ferro "Underground" encomendou a construção de cincuenta máquinas automáticas de um novo modelo, aperfeiçoado que aumentou o rendimento do despacho de bilhetes consideravelmente.

Comprimindo-se um botão expedirá 50 bilhetes de uma só vez, todos timbrados, em lugar de 5 bilhetes das máquinas antigas.

As novas máquinas serão colocadas nas estações de Westminster, Trafalgar-Square, Leicester-Square e outros pontos onde tomam o combóio colectividades numerosas.

Linhos da Tchecoslovaquia — As companhias de caminhos de ferro da Tchecoslovaquia, Hungria, Jugoslavia, e Italia celebraram um convénio pelo qual o material de passageiros da primeira das ditas nações poderá seguir até Fiume. Os combóios directos circulam nas linhas de Korice-Budapest-Zagreb-Fiume e Poprad-Budapest-Zagreb-Fiume, desde 5 de Junho findo.

Actualmente fala-se em estudar a combinação directa entre Praga e Split.

Linhos americanas — A Companhia de Pensylvania Railroad acaba de terminar a construção de novas estações de terminus nas cidades de S. Paulo, Chicago, Cleveland e Filadelfia.

A de S. Paulo custou 15 milhões de dólares e inaugurou-se em Dezembro de 1924; a de Chicago é de

dupla cabeceira, com união de vias, tendo-se inaugurado há pouco; o seu custo foi de 66 milhões, mas contando as três estações anexas que tem para mercadorias e a de correio, pode calcular-se em 106 milhões de dólares.

A de Cleveland começou a construir-se este ano, e a de Filadelfia está orçamentada em 60 milhões de dólares.

Em 1924 foi aberta à exploração a de Camden-Terminal que está proxima ao mar, na linha de *Reading-Railroad*. Com esta estação gastaram-se três milhões e meio de dólares.

— Segundo a *Railway Age*, o programa das despesas importadas à conta de capital em 1924 para o aumento de material nas linhas dos Estados Unidos, elevou-se a 1.100 milhões de dólares, compreendendo mais ampliações e reparações nas linhas e depósitos do que renovações no material circulante.

Em 1924 os caminhos de ferro da grande república americana puseram em circulação 2.100 locomotivas, 158.000 vagões e 2.700 carruagens, tudo novo. Em 1923 esses números foram ainda mais elevados. No fim do ano conservavam-se ainda por servir 300 locomotivas e 45.000 vagões de encomendas anteriores.

O número de vagões carregados em 1924 elevou-se a 48.257.227, menos 2,6 %, que no ano anterior que foi aquele em que se carregou a maior quantidade de vagões.

A média do pessoal efectivo nos caminhos de ferro norte-americanos em 1924 foi de 1.775.000 agentes, o que representa uma diferença para menos de 105.000 menos do que em 1923. Os ordenados e salários elevaram-se a 2.840 milhões de dólares, em vez de 3.043 no ano anterior.

O salário médio por hora foi de 63,9 centavos contra 63,5 em 1923; em compensação diminuirá o número de horas de trabalho extraordinário, do que resultou uma média anual do salário de 1.600 dólares em 1924, contra 1.619 no ano anterior.

Linhos brasileiros — As receitas do tráfego da rede Sul-Mineira durante o mês de março último elevaram-se a 946.728\$890, tendo-se verificado um aumento de 113.475\$702 sobre igual mês do ano passado.

Desde janeiro a Março as receitas foram de réis 2.819.868\$454, apresentando um aumento sobre o ano anterior de 482.718\$824.

— Deve ser brevemente aberta à exploração a linha electrificada entre Campinas e Rebouças, da Companhia Paulista, numa extensão de 25 quilómetros.

— A Companhia de S. Paulo-Goyaz pedia autorização ao governo para elevar de 10, 20 e 30 %, as bases de algumas das suas tarifas.

— O governo do estado do Paraná projeta prolongar a sua linha até Jaguaralyva ou Pirahy, na fronteira de S. Paulo.

Este prolongamento encurtará a viagem de Coritiba a S. Paulo, através das zonas de Serra Azul e Assunguy.

UMA TESOURA GIGANTE

Na feira de Leipzig

A Feira de Leipzig, uma instituição que existe há cerca de 400 anos e é universalmente conhecida, leva todos os anos à bela cidade da Saxónia milhares de visitantes de todas as partes do mundo.

A primitiva feira geral de amostras juntou-se há alguns anos uma feira técnica, que se foi desenvolvendo de ano para ano e abrange hoje todos os ramos da técnica. A disposição por grupos em pavilhões separados permite a cada visitante orientar-se fácil e rapidamente sobre o ramo que lhe interessa em primeiro lugar. Merece especial atenção o pavilhão 9, da Associação das Fabricas Alemãs de Máquinas-ferramentas, notável pelo seu tamanho e competente instalação, em que são expostos os produtos das principais empresas da indústria alemã de máquinas ferramentas, de maneira que dá uma idéa exacta do estado de adeitamento e da capacidade desta indústria. Entre os maquinismos expostos causou especial sensação uma tesoura gigante representada à direita na fotografia do stand aqui reproduzida. Esta tesoura que estava exposta a funcionar, é uma das maiores máquinas com engrenagens para cortar ferro e aço a frio que se tem construído.

Esta máquina corta chapas de larguras até 205^{mm}, de resistência normal, isto é, 45 kgs. por ^{mm²} e varões e platinas de secção correspondente. A pressão máxima da operação eleva-se a cerca de 1.500.000 kgs. Pode-se fazer uma idéia aproximada desta enorme pressão, considerando que para a obter seria necessário colocar umas sobre as outras, 80 locomotivas de expressos com um peso de 53.000 kgs. cada uma. Se o carro, em que está fixada a lâmina superior, tivesse de exercer esta pelo seu próprio peso, teria de ter, sendo de aço fundido e medindo a base um metro quadrado, uma altura de 200 metros.

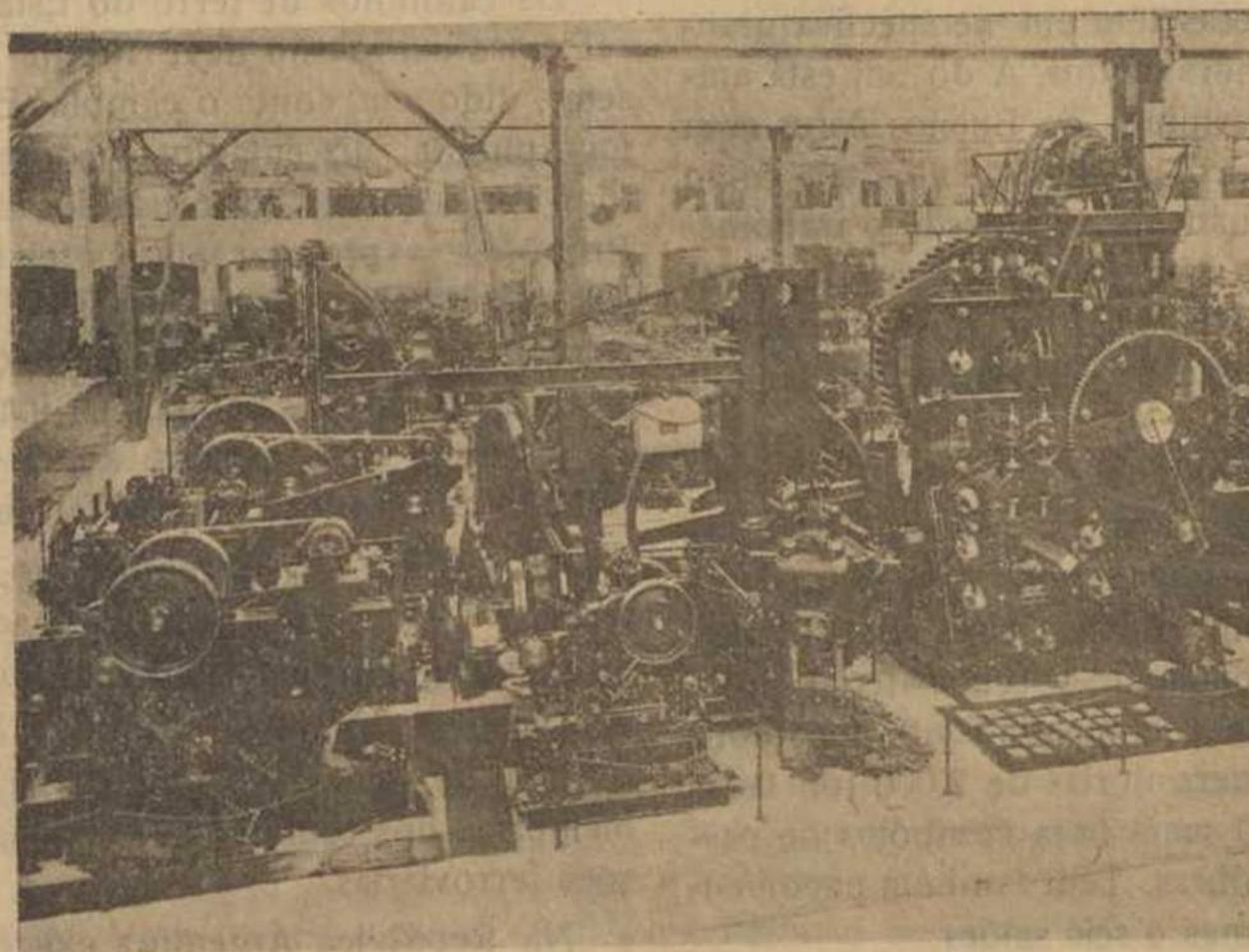
A máquina executa o trabalho acima citado em um curso de 6 vezes num minuto; corta as peças em desperdício, ficando as superfícies de corte extraordinariamente perfeitas e lisas. O caminho percorrido na operação pela lâmina superior é de 200^{mm}.

A força motriz é transmitida por correia de um motor eléctrico de 100 cavalos, montado em cima duma armação de ferro; ao volante que comunica o movimento ao carro com as ferramentas, por intermédio de uma contramarcha e veio de excentrico com barras de pressão.

O engate do carro é feito à mão por meio de uma união de garras, cuja manobra é extraordinariamente simples. Todas as chumaceiras grandes são lubrificadas automaticamente por ólio sob pressão. Para fixar a parte restante da chapa colocada à frente, serve um sujeitador que é movido por um motor eléctrico próprio, por meio de correia e fusos. Quando este sujeitador atinge a sua posição mais elevada ou assenta na tâmina a sujeitar, o motor é desligado automaticamente.

Como complemento da figura, indicamos aqui alguns dados interessantes: o volante pesa cerca de 4 toneladas e meia e é feita de aço fundido por causa da grande velocidade periférica da pina; um dente da roda grande (roda de união) tem uma espessura de 90^{mm}, sendo o passo 48; a roda pesa cerca de 8 toneladas; uma lâmina superior pesa aproximadamente 250 kgs; a altura da máquina mede cerca de 5^m até à aresta superior do bastidor e 7^m até ao cimo do varandim.

Nestas máquinas não existe o perigo de rutura, porque o bastidor não é de fundição, mas sim construído de fortes chapas de aço "Siemens-Martin" lami-



Stand des Usines Henry Pels & C. — Berlin-Charlottenburg
à la Foire de Printemps à Leipzig 1925

Os caminhos de ferro na Argentina

O ano de 1924 foi bastante benéfico para os caminhos de ferro argentinos; a depreciação da moeda, porém, anulou todos os lucros e ainda deu causa a prejuízos, especialmente nas companhias de capital inglês. Comtudo não foi motivo suficiente para obstar a que se fizessem obras importantes.

A extensão total das linhas argentinas é de 35.720 quilómetros, dos quais 24.950 pertencem a companhias inglesas, 4.478 a outras companhias e os restantes 6.294 quilómetros, ao Estado.

Segundo informações oficiais acerca da situação financeira e económica da República Argentina, o governo mandou proceder a uma investigação para estabelecer a conta do capital das Companhias de Caminhos de ferro em 30 de junho de 1924, com a intenção de modificar as tarifas de acordo com as prescrições da lei Mitré.

As companhias inglesas têm em perspectiva grandes ampliações e melhoramentos. A do Sul está ampliando a sua estação terminus de Buenos Aires com 14 vias, e realizando outros melhoramentos tais como o estabelecimento de quádrupla via desde o quilómetro 12 até Temperley, além da construção de novas estações em Baufield e Somas. As novas estações, de uma arquitectura elegante e sóbria, devem ter um aspecto muito agradável.

Esta mesma Companhia vai proceder à construção de três novas linhas numa extensão total de 354 quilómetros, das quais uma servirá para estabelecer uma nova comunicação entre Buenos Aires e Baía Blanca.

Além disso, aumentou muito o seu material circulante e tem actualmente encomendadas 25 locomotivas para combóios de mercadorias de 2.000 toneladas de carga, cada uma; 40 mais para combóios de passageiros e 30 para manobras. Tem também encomendadas 33 carruagens-camas e seis salões.

A Companhia da Central Argentina tem várias obras em construção, sendo a principal a ampliação da sua estação do Rosário, onde se propõe reformar as vias e a estação de mercadorias da mesma cidade.

Concluiu a dupla via entre Buenos Aires e Rosário;

não; um tipo de construção que oferece garantia absoluta contra rutura.

Além da tesoura acima citada, viam-se expostas ainda outras máquinas, que merecem especial menção: uma pesada tesoura de sucata para recortar racionalmente material velho; punçoanadores universais, tesoura para chapas e cortadores de ferros; tesoura para placas e vigas e ferros perfilados, bem como uma série de máquinas de accionamento manual para aplicações análogas. Mostraram-se todas as máquinas a funcionar à carga máxima e a facilidade com que o trabalho era executado causou admiração geral.

balastrou de novo em muitos troços a linha principal e pediu autorização para construir uma linha de 440 quilómetros de extensão entre Garza e Vila do Rosário.

O caminho de ferro de Buenos Aires ao Pacífico tem também várias obras de pouca importância em conclusão, e se o governo autorizar, tem em projecto construir uma linha secundária de San Rafael a Goudege. Esta companhia está dispendendo grandes quantias com a renovação da via, substituindo os antigos carris por outros de 40 quilogramas por metro; construiu a dupla via em vários pontos da linha, e quádrupla via noutras de grande intensidade de tráfego. Ista também balastrando de novo as linhas, e dentro de dois anos deve estar concluído este trabalho na principal de Buenos Aires a Mendoza, ou seja numa extensão de 1.068 quilómetros.

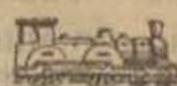
Os caminhos de ferro do Estado tem em projecto reformas cujo custo deve atingir 1.200 milhões de pesos, tido em conta o câmbio. Esta importância não foi apurada, no entanto já começaram alguns trabalhos para os quais foi concedido o crédito necessário. Propõe-se expropriar alguns terrenos nas proximidades das estações das novas linhas e expropriar alguns terrenos nas proximidades das estações das novas linhas e empregar alguns capitais na irrigação dos mesmos.

A venda dos terrenos assim assegurada, deverá remunerar com lucro, o capital nisso empregado.

As estradas na Argentina são, na sua maioria, de terra, e está projectada a sua macadamização e a sua união em quatro províncias com os caminhos de ferro.

Dacordo com a lei de Mitré, os caminhos de ferro têm de pagar 3% das suas receitas líquidas para melhorias nos caminhos e estradas afluentes das estações ferroviárias.

Na República Argentina existem duas associações de ferroviários: a dos maquinistas e fogeiros que tem 14.000 associados e que é a mais importante. Estas duas associações celebram juntas, de dois em dois anos, um congresso, que tem por missão dispensar-se mútua protecção e tratar da defesa dos seus interesses.



Curso de câmbios, comparados

	Em 15 de Julho		Em 30 de Julho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	97\$00	97\$25	—	97\$25
Paris	—	94,5	—	95,0
Madrid	—	2\$91	—	2\$91,0
Alemanha	—	4\$78	—	4\$78,0
Amsterdam	—	8\$04	—	8\$06,0
New York	—	20\$5,0	—	20\$05,0
Italia	—	\$74	—	\$74
Suissa	—	3\$90,0	—	3\$90,0
Bruxellas	—	93,0	—	93,0
Libras	—	—	—	—

POLÍTICA INTERNACIONAL

Pacto de garantia e Colónias portuguesas

Anteriormente a 1914, quando a Grande Guerra não principiara ainda a sua obra de devastação apocalíptica, ceifando vidas, destruindo cidades, incendiando aldeias, ameaçando tronos e até os alicerces mais fundos de velhas sociedades e de vetustas instituições, o Mundo inteiro, com o seu aspecto de aldeia soerguida e patriarcal, onde as Nações, como as Famílias viviam em doce paz, sem atritos nem questiúnculas e onde um raro acontecimento de maior relevo, tomava por vezes foros de questão melindrosa e séria, o Mundo, ia dizendo, oferecia talvez por isso mesmo, maiores facilidades ao cronista do seu dia a dia.

Os acontecimentos hoje subitaneamente, desenvolvem-se como um acto de Gran-guignol, deslizam como um episódio num écran, animados dum velocidade febril, complicam-se, encandeiam-se e justanõem-se, e subitamente ainda desaparecem ou esquecem para dar lugar a outros que lhes são consequência certa ou inesperada, a outros por vezes novos. O papel de cronista, pois, encontra-se hoje eriçado de dificuldades sobretudo se pretende fazer a análise de qualquer acontecimento isolado; e a mim parece-me que éle deve essencialmente buscar analizar detalhadamente, procurando-lhe sobretudo as consequências, aqueles factos que mais se relacionem com o seu país.

Assim a todos nós, portugueses, jornalistas e homens de letras, políticos, associações de comércio e indústria, parece ter passado despercebido o discurso que Austen Chamberlain ha dias pronunciou nos Comuns em resposta a uma interpelação dum deputado trabalhista sobre a extensão e atitude provável da Gran-Bretanha perante o tão falado Pacto de garantia; pelo menos parece ter passado despercebido o sentido velado das palavras do Chanceler inglês ao que se denreende do ruído, seguido do costumeiro marasmo, feito em volta das palavras que «Pertinax» no «Journal des Debats» escreveu acerca das nossas Colónias; e contudo «Pertinax» no seu artigo nem inventava, falho de assunto, nem formulava qualquer hipótese ou proposta relativas ao nosso domínio colonial; acostumado a procurar e a ler certo, nas palavras dos políticos, o significado que as grandes massas não apreendem, não deixaria ainda desta vez de compreender o verdadeiro sentido do discurso de Austen Chamberlain, nem de facilmente determinar e colher as directrizes do pensamento e da futura acção diplomática do Ministro inglês dos Negócios Estrangeiros.

Pacto de Garantia, revolução chinesa, levantamento do Riff, propaganda e infiltração bolchevista na Ásia e Norte d'Africa e Domínio Colonial Português são questões que no pensamento de Sir Chamberlain se encontram intimamente ligadas, ainda que em sua génesis o Pacto de garantia não tivesse em vista mais do que estabelecer, por uma mutua segurança entre a França vitoriosa e a Alemanha vencida, uma paz duradoura, confiante e benéfica para a prosperidade da Europa. Veio depois o reconhecimento da República Soviética, tremendo erro de que tem sido bem dura a expiação, pelas chancelarias da Europa ocidental e com aquele uma maior infiltração comunista feita com tenacidade e ousadia, um mais intenso desenvolvimento da propaganda bolchevista semeada, a coberto de imunidades diplomáticas, na Europa e nas Colónias francesas e inglesas de África e Ásia por aqueles mesmos que os governos Francês e Britânico recebiam, como agentes do governo Russo, no fundo agentes directos da III Internacional de Moscou, de Zinowieff e do partido comunista.

A revolta da população chinesa contra a influência estrangeira na China, a sublevação da população rifferha com Abd-el-Krim à frente contra o domínio franco-espanhol em Marrocos, a ameaça de idênticas revoltas das populações da Índia, da Indochina e de outros domínios franceses e ingleses, sob a máscara de um ideal puramente nacionalista, no fundo consequência daquela propaganda, aliás impoliticamente anunciadas por Zinowieff vieram fazer despertar e pôr alerta sobretudo o governo inglês que claramente está encarando o perigo que corre a integridade do seu

império e a necessidade de opor imediatamente e à outrance um forte dique a essa onda mística meio barbara que pretende devastar a Europa ocidental e a sua civilização.

Daí, a nova forma, hoje idéia, amanhã facto, que o Chanceler inglês deseja dar ao Pacto de garantia; ele será antes como que a base de uma outra Santa Aliança, de uma nova Cruzada do Ocidente contra a barbarie eslava; será enfim a determinante de uma frente única oposta pelas Nações do Ocidente da Europa às ambições do partido comunista russo.

Para que essa aliança, porém, seja forte e eficaz na sua ação a Inglaterra entende e deseja que nela entre a Alemanha, a Alemanha considerada por aquele país como a maior e a mais forte célula da ordem; pensa mesmo o Chanceler que essa operação deve ser adquirida sem hesitações, à custa mesmo de compensações territoriais.

Mas que compensações? Na Europa, di-lo o próprio Chamberlain, é absurdo querer procurar para a Alemanha quaisquer compensações de território, dadas as afinidades que ligam a França à pequena Entente. As antigas colónias alemãs? Sim, di-lo ainda o Chanceler, ainda que deixe transparecer que essas só por si pouca coisa são hoje para a Alemanha, dado o intenso desenvolvimento da população alemã nos últimos dez anos. Onde procurar, pois, outras compensações territoriais que o Ministro inglês afirma no entanto haver? Não será a França nem a Holanda, países coloniais como nós que serão obrigados a ceder uma parte mínima que seja do seu território; não é a África inculta, a fria Groenlandia ou a deserta Patagonia que os alemães desejam. Onde, pois, senhores, estão aquelas extensões de território quasi abandonados, mal administrados ou mal cuidados que possam servir as ambições teutónicas e compensar-lhe o auxílio e a sua entrada na nova Santa Aliança.

Digam-me agora os senhores se Pertinax, Jacque de Bainville e outros mais não souberam bem penetrar no pensamento do Ministro inglês e dar um significado exacto às suas palavras.

Lisboa, 10 de Julho de 1925

ANTHERO CARREIRO DE FREITAS

Curvas em caminhos de ferro

A magnífica revista *Brazil-Ferro-Carril*, do Rio de Janeiro, no seu número de 21 de Maio último, transcreveu o brilhante artigo do nosso estimado colaborador Sr. Manoel de Melo Sampaio, Visconde de Alcobaça, publicado na *Gazeta* de 16 de Março último, sobre o critério e traçados em Inglaterra, de curvas em caminhos de ferro.

Agradecemos a distinção que nos conferiu o nosso colega brasileiro.

No próximo número

Publicaremos um interessante artigo do ilustre engenheiro e nosso antigo colaborador, Ferreira Mendes, intitulado:

O PORTO E OS CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço não publicamos o Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o que faremos no próximo número.

Linhos Portugueses

Coimbra a Arganil — Já foram iniciados os trabalhos de construção do primeiro lanço do segundo troço da linha de Coimbra a Arganil, ou seja de Louzã a Arganil, compreendido entre Louzã e margem do rio Ceira, junto á estrada distrital nº 106, concelho de de Gois.

Linha da Beira Baixa — Foi recentemente aberto à exploração o apeadeiro de Maçainhas, na linha da Beira Baixa, entre as estações de Belmonte e Benespeira. Este apeadeiro faz apenas serviço de passageiros sem bagagem, sendo as cobranças dos bilhetes feitas em trânsito pelos revisores dos comboios.



Festa dos ferroviários do Vale do Vouga

Realizam-se àmanhã na Sarnada do Vouga, importantes festejos em honra de Santo Amaro, tomado pelos ferroviários das linhas do Vale do Vouga, por seu padroeiro.

Sarnada, como se sabe, é um lugar em situação sobremodo pitoresca, na margem direita do Vouga, onde convergem os três troços da linha desse nome vindos de Espinho, de Vizeu e de Aveiro. Por essa circunstância resolveu a Companhia construir e instalar nesse local as suas oficinas de reparação e o principal depósito de locomotivas.

Pouco a pouco tem construído casas em Sarnada alguns operários, graças às facilidades concedidas pela Companhia. No antigo lugar ha uma pequenina capela da invocação de Santo Amaro, em que algumas vezes se celebra missa, mas que pelas suas minúsculas dimensões apenas comporta pequenissimo número de fieis.

Foi tomado corpo entre os ferroviários a ideia de tomarem Santo Amaro por seu padroeiro, até que resolveram celebrar ali grandes festejos.

Esse projecto foi benevolamente acolhido pelo pessoal superior da Companhia.

Foi crescendo o entusiasmo, angariaram-se recursos, até que se assentou no programa.

Haverá missa campal, pregando na solenidade um ilustre orador sagrado e fazendo-se uma procissão.

Haverá, além disso, quermesse, cujo producto reverterá a favor das obras de ampliação da capela; arraial; concerto pelas afamadas bandas de Infantaria 14, de Vizeu, da Patela de Aveiro e dos Bombeiros Voluntários da Vila da Feira.

O local será artisticamente ornamentado, havendo à noite iluminações à moda do Minho preparadas por um hábil profissional de Penafiel e um vistoso fogo de artifício preparado por habeis pirotécnicos.

Entre outros festejos devemos mencionar um torneio de tiro aos pombos, regatas e concurso de barcos ornamentados no Vouga e uma serenata no rio em que toma parte o Grupo nº 6 de Aduiros.

Haverá comboios especiais que facilitarão a concorrência das povoações da região às festas.

Parte Oficial

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 10.897

Sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e de harmonia com a doutrina do n.º 5 do art. 25.º da 3.ª das cartas de lei de 9 de Novembro de 1908, mantida em pleno vigor pelo art. 4.º da lei 1.663, de 30 de Agosto de 1924: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

E' transferido do capítulo 2.º do orçamento proposto para o ano económico corrente, em relação à Direcção Minho e Douro:

Das rúbricas:

Art. 6.º — Serviço de Via e Obras	1.330.000\$00
Art. 7.º — Serviço de Material e Tracção	270.000\$00

Para o:

Art. 4.º — Serviço do Movimento, Tráfego e Reclamações	1.600.000\$00
--	---------------

O Ministro do Comércio e Comunicações e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 17 de Junho de 1925. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Victorino Maximo de Carvalho Guimarães, Victorino Henriques Godinho, Adolfo Augusto de Oliveira Coutinho, António Nogueira Mimoso Guerra, Fernando Augusto Pereira da Silva, Joaquim Pedro Martins, Frederico António Ferreira de Simas, Henrique Monteiro Correia da Silva, Rodolfo Xavier da Silva, Angelo de Sá Couto da Cunha Sampaio Maia, Francisco Coelho do Amaral Reis.

Decreto n.º 10.898

Sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações e de harmonia com a doutrina do n.º 5.º do art. 25.º da 3.ª das cartas de lei de 9 de Setembro de 1908, mantida em pleno vigor pelo art. 4.º da lei 1.663 de 30 de Agosto de 1924: hei por bem tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

E' transferido do capítulo 2.º do orçamento rectificado proposto para o ano económico corrente, em relação à Direcção do Sul e Sueste:

Das rúbricas:

Art. 5.º — Serviços de Fiscalização e Estatística	50.000\$00
Art. 7.º — Serviço de Material e Tracção	50.000\$00

Para o:

Art. 6.º — Serviço de Via e Obras	100.000\$00
---	-------------

O Ministro do Comércio e Comunicações e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 17 de Junho de 1926. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Victorino Maximo de Carvalho Guimarães, Victorino Henriques Godinho, Adolfo Augusto de Oliveira Coutinho, António Nogueira Mimoso Guerra, Fernando Augusto Pereira da Silva, Joaquim Pedro Martins, Frederico António Ferreira de Simas, Henrique Monteiro Correia da Silva, Rodolfo Xavier da Silva, Angelo de Sá Couto da Cunha Sampaio Maia, Francisco Coelho do Amaral Reis.

O inspector técnico da Companhia e nosso director, sr. Conselheiro Fernindo de Sousa, o director da exploração sr. Constantino Cabral e o engenheiro adjunto à direcção sr. José Marques Pereira Barata deram gostosamente o seu apoio à iniciativa do pessoal secundado pelos chefes de serviço, manifestando-se assim as cordadeas relações que ha entre todos os graus de hierarquia naquela família ferroviária, facto digno de elogio.

E', pois, de esperar que as festas se realisem com o maior brilhantismo.

Viagens e Transportes

Transportes entre Louzã e Pomares em auto-ônibus, com paragem em Gois, Arganil, Côja, Vila Cova e Avô

Os preços actualmente em vigor para o transporte de passageiros em camionetes assentes sobre pneus, que a Empreza Automobilista da Beira Ld.^a tem ao serviço em combinação com os comboios da C. P. em Louzã, só os seguintes por passageiro :

De Louzã a Gois	ou vice-versa.	11\$00
" " " Arganil	" " "	13\$50
" " " Côja	" " "	16\$00
" " " Vila Cova	" " "	17\$00
" " " Avô	" " "	18\$00
" " " Pomares	" " "	19\$00

Nas estações do Rocio encontra-se à venda bilhetes directos das três classes para os comboios que saem de noite e para a camionete que sae de Louzã no dia seguinte ao da venda.

Na estação de Coimbra, no período de 15 de Maio a 15 de Outubro e às terças, quintas e sábados, vendem-se bilhetes para o comboio da tarde e para a camionete de serviço rápido que parte de Louzã às 20 horas.

A Empreza Automobilista da Beira vende bilhetes directos nas povoações acima indicadas para as estações de Lisboa-Rocio, Campolide, Braço de Prata, Coimbra, Figueira da Foz e Campanhã.

A Empreza faz também serviço de transporte de bagagens, de volumes de peso até 10 quilos e de mercadorias em grande e pequena velocidade, aos preços constantes da tarifa que já tivemos ocasião de distribuir aos nossos assinantes.

A região servida pelas camionetes da Empreza Automobilista da Beira é uma das mais lindas do país, pelo que as pessoas que durante a época do verão se dão ao prazer de viajar devem aproveitar o excelente serviço desta Empreza.

Temporada de banhos e águas termais

Além do serviço especial combinado com as várias outras empresas ferroviárias do país e da Espanha que a C. P. estabeleceu e a que nos referimos no nosso penúltimo número, quasi todas as demais linhas portuguesas organizaram idênticos serviços nas suas rôdes, estabelecendo bilhetes reduzidos para as estações que servem praias e termas.

A Companhia da Beira Alta além dos bilhetes para os destinos da C. P., do M. e Douro, Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães, vende também bilhetes de serviço interno para as estações de Luzo, Canas e Celorico que servem respectivamente as estan-

cias de Luzo e Bussaco, Caldas de Santo António e Celorico.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste também, igualmente, além dos bilhetes combinados com a C. P. estabeleceu o serviço interno para as estações que servem as magníficas praias de Albufeira, Armação de Pera (estação de Algôs), Arrábidr (estação de Setúbal), Lagos, Monte Gordo, Quarteira (Louzã) e Praia da Rocha (estação de Portimão); e para as termas de Moura, Monchique (estação de Portimão) e Tavira.

A Companhia Nacional apenas tem serviço combinado com a B. A. e a C. P., vendendo bilhetes para Luzo, Espinho e Granja, as estações de Vizeu e Tondela, e para Figueira da Foz, as mesmas e mais Torre de Eita e Parada de Gonta.

A Companhia de Guimarães estabeleceu apenas a venda de billetes de banhos, das suas estações para Póvoa de Varzim.

Este estabelecimento por parte de todas as empresas dum antigo serviço que teve sempre uma boa aceitação do público que, tendo-se habituado a ele muito custou a conformar-se com a falta durante cerca de nove anos, é uma sintoma daquela normalidade para que, como já mais de uma vez temos acentuado vamos felizmente caminhando.

Estamos convencidos que não faltará muito tempo para que vejamos estabelecer em verdadeiro equilíbrio nas empresas dos caminhos de ferro, o que é o reflexo de uma considerável melhoria na situação geral do juri.

— As várias empresas publicaram cartazes com os preços e condições dos bilhetes deste serviço especial os quais se encontram afixados nas suas estações e em outros lugares públicos.

Apeadeiro de Alcafache

Desde o dia 15 do mês passado, o apeadeiro de Alcafache situado ao quilómetro 123.857 da linha da Beira Alta, ficou habilitado a fazer todo o serviço de passageiros, bagagens, grande e pequena velocidade, interno e combinado, sujeito às restrições seguintes :

1.^a — Não serão expedidos nem recebidos volumes de peso indivisível superior a 100 kgs.

2.^a — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e condução de volumes para o local onde devem ser carregados.

3.^a — As cargas e descargas das remessas por vagão completo, a sua ligação por cordas e cobertura por encerados serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatários.

4.^a — As mercadorias recebidas a expedir por vagão completo, só poderão permanecer no Apeadeiro o tempo indispensável para a sua retirada ou para a carga dos vagões, não se responsabilizando a Companhia pela sua guarda nem pelas avarias que possam sofrer.

Aos transportes procedentes do Apeadeiro de Alcafache ou a ele destinados, serão aplicadas as tarifas especiais em vigor que corresponderem, ou tarifa geral, bem como a tarifa de despesas acessórias.

Os preços aplicáveis ao transporte de passageiros, bagagens e mercadorias são calculados segundo as distâncias indicadas no quadro de distâncias quilométricas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

BEXRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 902)

Liquidation final do Exercicio de 1924

O saldo que transitou do Exercicio de 1923 com destino ao serviço das obrigações de 2.º grau foi de..... Escudos 110.881\$39,8

A deduzir:

Custo de 860 obrigações 3 % 2.º grau amortisadas..... Esc. 59.070\$76,8

Pagamento dimpostos em França e diferenças de cambio Esc. 51.262\$48,5 110.333\$25,3

Saldo não aplicado..... Escudos 548\$14,5

Deixando aqui bem expressos os nossos mais afetuosos agradecimentos ao Conselho Fiscal pela muito valiosa e assidua cooperação que nos dispensou, fazemos igualmente sobresahir dos serviços que teem sido permanentemente prestados á nossa Companhia pelos Srs.: Inspector Geral, Engenheiro a' junto á Administração, Director da Exploração e Chefes de Serviço; os quaes, por todos os titulos, merecem os nossos especiaes louvores.

Teem tambem jus ao nosso maior reconhecimento todos os nossos funcionários e agentes que no desempenho das funções que lhes competem, teem sabido, pela sua boa conducta, zélo e correção, conquistar a estima e consideração dos seus superiores.

No final do ano de 1924 tivemos o enorme desgosto de perder o nosso muito mais presado colega Ex.º Sr. Dr. Eduardo Burnay.

Todas as palavras de saudade, de estima e de simpatia que pudessem aqui tributar á memoria d'este ilustre colega, não expressariam a intensa magoa e dôr quesentímos pelo seu desaparecimento, nem tampouco, traduziriam a grande admiração e respeito que tributavamos ao seu privilegiado talento e ás suas peregrinas qualidades de carácter.

A nossa Companhia, pelos honrosos e relevantes serviços que foram prestados pelo extinto, deve-lhe o seu maior reconhecimento.

Resoluções

Temos a honra de vos propor as seguintes:

1.º — Que aproveis as Contas, Balanço e mais actos relativos á gerencia de 1924 (45.º Exercicio).

2.º — Que, de conformidade com o disposto nos artigos 22 e 34 dos Estatutos, procedaes á eleição de dois membros para o Conselho d'Administração, em substituição do Ex.º Sr. Dr. Julio Marques de Vilhena, que termina agora o seu mandato (podendo ser reeleito), e do nosso saudoso Colega Dr. Eduardo Burnay, bem como de três membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

3.º — Que seja lançado na acta da proxima Assembleia Geral um voto de profundo sentimento pelo falecimento do antigo Administrador Ex.º Sr. Dr. Eduardo Burnay.

Lisboa, 20 de Abril de 1925.

O Conselho d'Administração

Em Lisboa — *Julio Marques de Vilhena*, Presidente; *Francisco Cabral Metello*; *Carlos A. Soares Cardoso* (Visconde do Marco); *Henrique Burnay* (Conde de Burnay); *João Sequeira Nunes*; *A. J. Simões d'Almeida*; *Luiz Ferreira da Silva Vianna*.

Em Paris — *Tony Chauvin*; *Andre Walter*; *Paul Gravier*; *Jules Empis*.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições legais e estatutárias acompanhámos o Conselho d'Administração em todos os seus actos durante o Exercicio findo, tendo ocasião de verificar a inteligente, pautada e cuidadosa orientação seguida, e a boa arrumação de todas as contas, que encontrámos sempre em ordem e devidamente escripturadas.

A leitura do bem reduzido Relatorio do Conselho d'Administração mostra com clareza quantas dificuldades encontra hoje quem tem a seu cargo administrar Caminhos de Ferro; e a verdade é que se não fossem as cautelas e os cuidados de que o Conselho d'Administração soube rodear-se, outros bem diferentes e menos interessantes teriam sido os resultados da exploração do Exercicio de 1924.

Com efeito, não podia a nossa Companhia deixar de sofrer as consequências que resultaram da crise económica e financeira do ano passado, que vincou por uma rapida valorização do Escudo, provocando como se sabe, a redução dos negócios, e a quasi paralisação do comércio; factos estes que muito fizeram diminuir as prováveis receitas normaes de tráfego, quando as despezas geraes de exploração, pelas necessidades de serviço, longe de diminuirem mais aumentaram.

Comovidamente nos associamos ás palavras de homenagem e saudade que o Conselho d'Administração dirige á memomia d'essa admirável, interessante e curiosa figura que foi o Dr. Eduardo Burnay, o qual durante largos anos prestou a esta Companhia os mais apreciaveis serviços.

Aqui deixamos a expressão sentida da nossa saudade e da nossa admiração pelas suas altas qualidades.

Ao Conselho d'Administração e em especial ao Sr. Administrador Delegado, que continua sendo dedicado á Companhia e trabalhador infatigavel, queremos agradecer as palavras amaveis que nos dirige e as provas de deferencia com que nos distinguiu.

E, em conclusão, somos de parecer:

1.º — Que aproveis as Contas, Balanço e mais actos do Conselho de Administração no exercicio de 1924.

As Companhias de Madrid a Zaragoza e a Alicante e do Norte de Espanha no exercício de 1924

Temos presente os relatórios e contas do exercício de 1924 destas duas companhias, as mais importantes da nossa vizinha Espanha.

Ambos êles apresentam saldos positivos muito importantes, o que nos leva à convicção de que a crise que tanto tem afectado os caminhos de ferro espanhóis, como de resto os de todos os países, está prestes a encontrar o seu termo, e que uma nova era de prosperidade se inicia.

Segundo o relatório da Companhia de M. Z. A. que foi apresentado e aprovado na Assembleia Geral dos Accionistas reunida no dia 17 de Maio último, as receitas brutas elevam-se a 308.658.578 pesetas, e as despesas de exploração e encargos financeiros a 289.327.451 pesetas, havendo um saldo líquido de 19.331.127 pesetas.

A assembleia aprovou o dividendo de 22 pesetas, livre de imposto por cada acção, que lhe fora proposto pelo Conselho.

Também a mesma assembleia deu amplos poderes à administração para obter as quantias necessárias para atender aos encargos da Companhia, podendo, caso o julgue necessário, proceder à emissão de obrigações hipotecárias.

Do relatório da Companhia do Norte de Espanha aprovado na reunião da Assembleia Geral que se realizou em 23 de Maio, sob a presidência do Sr. Marquez de Alonso Martinez, também constam cifras que nos levam a conclusões optimistas.

As receitas elevaram-se a ps. 327.868 994,72

As despesas a " 208.224.356,67

Saldo " 119.644.638,03

Este saldo apresenta sobre o exercício do ano anterior um aumento de 18.665.930,10, e as despesas de exploração, uma diferença para menos de 1.368.679,79.

Deduzidos todos os encargos, o saldo positivo fica ainda na importante quantia de 22.614.662,41, ou mais 297.783,47 que em 1923.

Foi aprovado o dividendo de 28,50 pesetas por acção, o que representa 14.706.000 pesetas, sendo o restante levado a reservas.

Eis em resumo o que os eloquentes números dos dois importantes documentos nos apresentam e que nos apraz registar.

2.º — Que seja lançado na acta um voto de profundo sentimento pelo falecimento do antigo Administrador Ex.^{mo} Sr. Dr. Eduardo Burnay.

3.º — Que deis um voto de louvor ao Conselho d'Administração, Comité de Paris e Administrador Delegado, Ex.^{mo} Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, pelos dedicados serviços prestados á Companhia.

4.º — Que, de conformidade com o disposto nos artigos 22.^º e 34.^º dos Estatutos, proceda á eleição de dois membros para o Conselho d'Administração, em substituição do Ex.^{mo} Sr. Dr. Julio Marques de Vilhena, que termina agora o seu mandato (podendo ser reeleito) e do nosso saudoso colega Dr. Eduardo Burnay, bem como de três membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 22 d'Abri de 1925.

O CONSELHO FISCAL

D. Eugenio de Mendia (Marquez de Mendia),
Pedro de Gusmão,
Mario Tavares de Carvalho

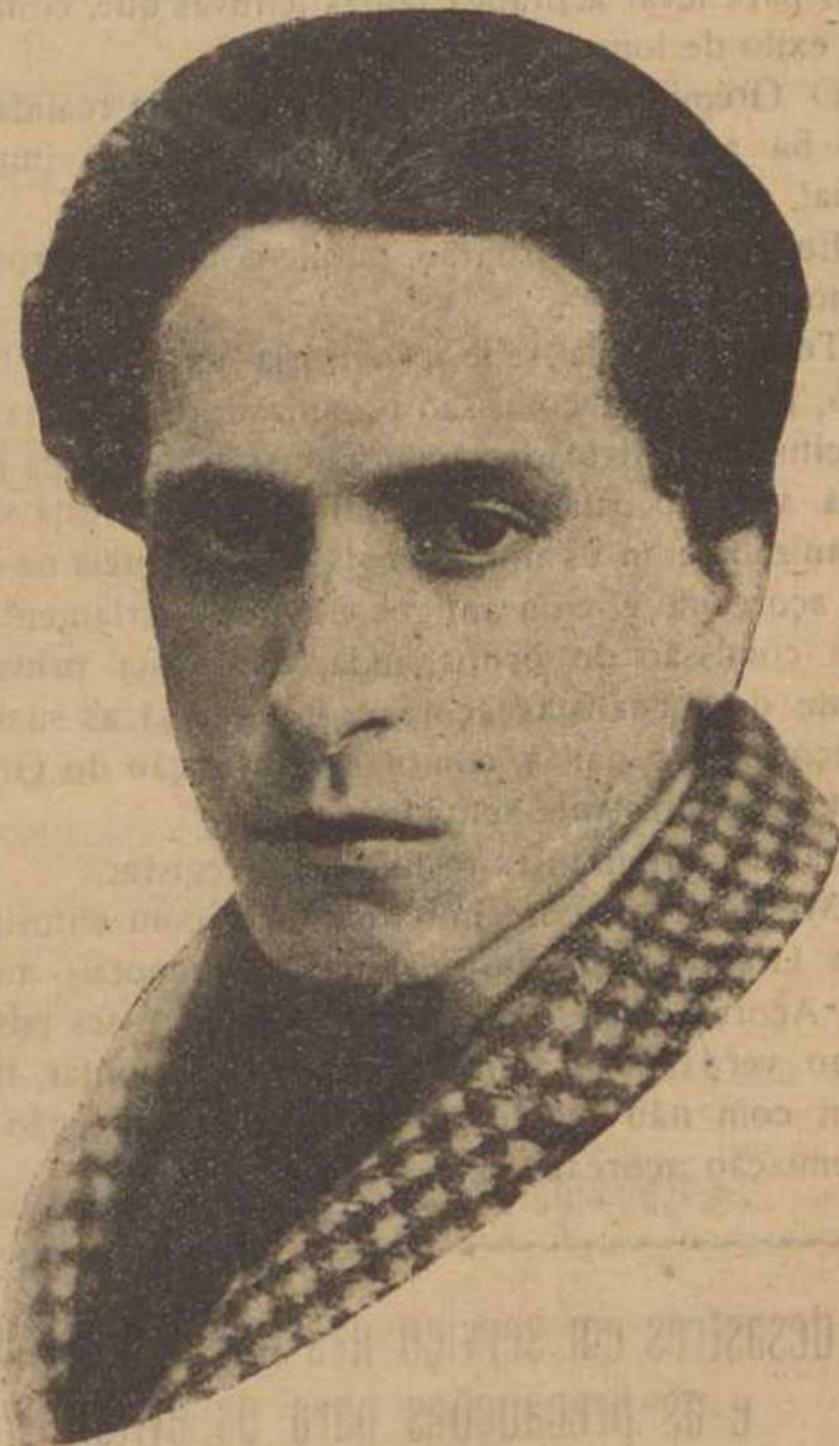
Fim

Epopeia Maldita

por António Cértima

O livro de António Cértima lido sem atenção havia de parecer um libelo contra as energias da raça; — mas não o é de facto senão contra os desorganizadores sistemáticos e contra os corruptos exploradores da nossa intervenção na guerra.

Epopeia maldita, guerra negra, a nossa guerra d'Africa, que poderia ser a confirmação magnífica do domínio civilizado de Portugal em terras africanas, transformou-se desta forma numa miséria colossal, desprestigiante e assassina de todas as energias nacionais.



António Cértima

Referimo-nos no último número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ao livro do ilustre general Gomes da Costa, o qual com o de António Cértima constitui o que de melhor e mais vibrante até hoje se escreveu sobre a intervenção portuguesa na grande guerra e nos campos de batalha da África.

Livro de cólera, que parece ter sido escrito *in loco* com a raiva concentrada de quem se sente lubibriado e impotente para reagir, a *Epopeia Maldita* deixa a impressão confrangedora da restauração admirável, que a arte do escritor possante admiravelmente realizou, de uma formidável catástrofe que poderia ter-se evitado se fossem diferentes os homens que nesse período calamitoso nos governavam.

GRÉMIO ACOREANO

Do "Diário de Notícias"

Continua em via de realização a velha aspiração dos açoreanos residentes em Lisboa—a instituição de um grémio onde se congreguem os membros da importante colónia, até agora dispersos pela capital e pelo continente.

Escusamos de enaltecer, uma vez mais, as vantagens de uma tal agremiação. Desde a primeira hora que o "Notícias Insular", consciência da sua missão lhe deu o seu aplauso e lhe prometeu todo o apoio. E, por isso, que agora registamos, com verdadeiro prazer, que importantes trabalhos preliminares se têm realizado para levar à prática tantas tentativas que, com menos êxito de longa data se têm feito.

O Grémio pode considerar-se já uma realidade e não ha agora mais do que prosseguir no impulso inicial.

Em breve se tornarão públicos os primeiros trabalhos.

Tem já a sua sede provisória na Rua da Horta Seca, n.º 7; uma comissão organizadora trabalha com solicitude e actividade; uma comissão de honra destinada a dar o patrocínio moral ao Grémio está sendo organizada com os nomes mais em evidência na colónia açoreana e com antigos e actuais parlamentares; uma comissão de propaganda, composta principalmente de jornalistas açoreanos, toma já as suas disposições para dar à completa realização do Grémio toda a sua prestante actividade.

São já importantes resultados a registar.

Mas nem só açoreanos trabalham com entusiasmo pelo Grémio Açoreano. Alguns continentais amigos dos Açores e tendo a estes ligados interesses tais que como verdadeiros açoreanos se podem contar, trabalham com não menor entusiasmo e dedicação pela agremiação açoreana.

Os desastres em serviço nas linhas americanas e as precauções para os evitar

E' pavoroso o número de agentes ferroviários que no exercício das suas funções são anualmente vítimas de desastres.

As estatísticas demonstram que de ano para ano aumenta o número de mortos e feridos, tendo-se em 1923 elevado a 522 mortos e 793 feridos, na sua maior parte colhidos por locomotivas e combóios em manobras, além de 24 mortos e 2.571 feridos entre o pessoal de combóios.

Estes números têm naturalmente causado a maior impressão entre a classe ferroviária dos Estados Unidos que procura por todas as formas impedir que continue esse crescendo de desastres, destacando-se entre as medidas que para o efeito adoptaram, a publicação

A este respeito não podemos calar por mais tempo o excelente trabalho já realizado pelo sr. António J. Fernandes, que tendo partido para os Açores em missão de propaganda, ali tem adiantado notavelmente a organização do Grémio, levando vantagem aos trabalhos preparatórios da capital.

Assim é que, em Ponta Delgada, viu perfilhada com entusiasmo a idéia do Grémio, pela Câmara Municipal de Ponta Delgada, que, em sessão extraordinária, resolveu contribuir com um conto anual para a nova agremiação, com uma nítida compreensão do seu alcance para a Terra Açoreana.

Igualmente conseguiu que valiosos elementos daquela cidade abraçassem a idéia do Grémio.

E' de esperar que igual acolhimento encontre nas demais ilhas do arquipélago, que assim dão incitamento aos açoreanos da capital que estes não podem despresar.

Com a propaganda do Grémio dos Açores vai também preparando uma nova e mais completa exposição de produtos açoreanos em Lisboa, que assim coincidirá, brilhantemente, com a fundação do Grémio, há tantos anos almejada, tornando-se deste modo uma realidade palpável a agremiação dos açoreanos da capital.

Resta, sómente, que todos acorram ao chamamento dos que meteram hombros à árdua empreza.

E' grato recordar o trabalho de um ano, após a ida da Missão de Continentais aos Açores, que se pode considerar o benéfico estímulate de muitas energias açoreanas adormecidas e dispersas na capital. Veio depois a exposição de produtos açoreanos e agora é a fundação do Grémio que virá apertar os laços de solidariedade açoreana.

de um cartaz de grandes dimensões, impresso a duas cores, ilustrado com um desenho representando um guarda-freio de prevenido a cair de uma guarita em virtude de um choque, e tendo ao cimo com o título, em grandes caracteres, a frase — *Sempre cuidado*.

Esse cartaz foi pela Associação dos Empregados de Caminhos de ferro rofusamente distribuído pelo pessoal, e afixados em todas as estações e nos pontos mais perigosos, de forma a que os agentes tenham sempre deante de si o aviso dos perigos a que estão sujeitos.

Tomé de Barros Queiroz

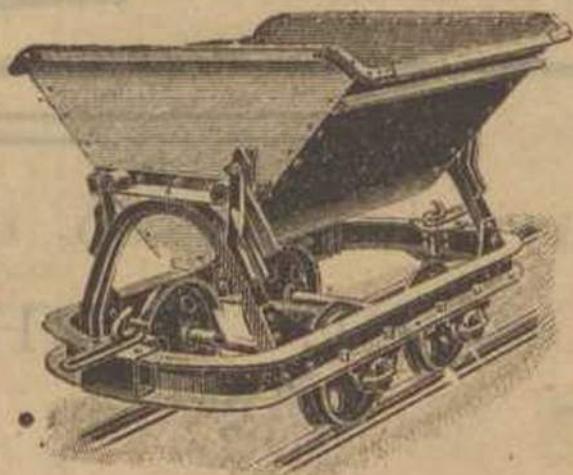
No «sud-express», partiu no passado dia 23 para Paris, acompanhado de sua esposa, o sr. Tomé de Barros Queiroz, Presidente do Conselho da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia S. A. Madrid - Bilbao

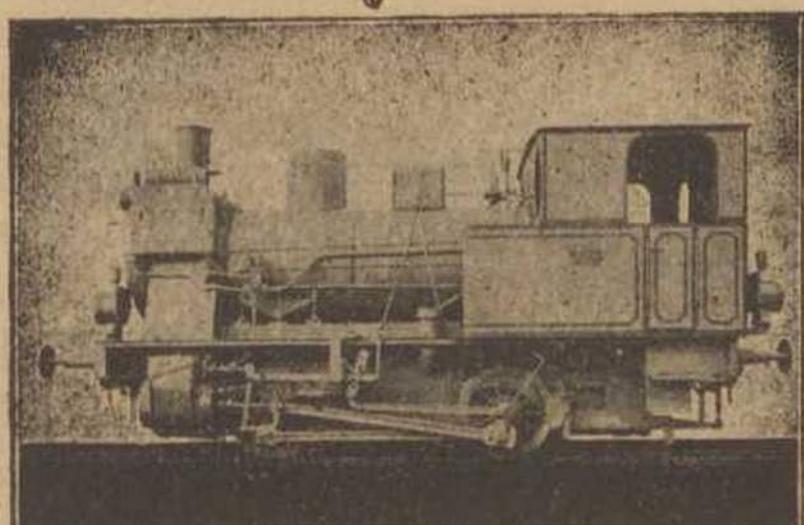
Carris, travessas, placas giratorias, etc.



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)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens



Secção de construções de madeira:

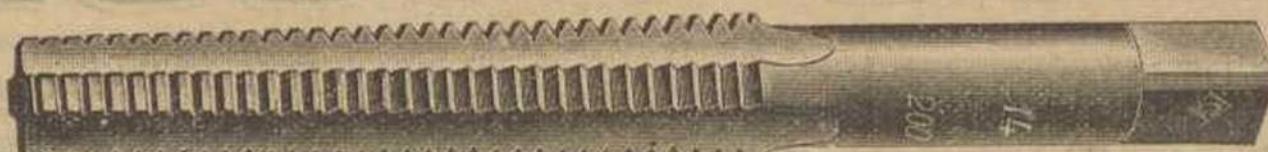
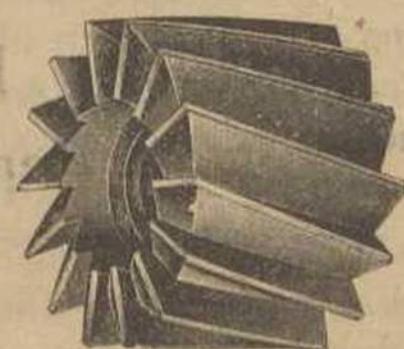
Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.

Montagem rapida.

Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND20, Rue St. Fargeau 20
PARIS

Calibres de corredeira (pieds a 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 catálogos gratis

Livros á venda na Administração da
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15\$00
Eopeia da Planicie	15\$00
Na Corte da Saudade	12\$00
Chuva da Tarde	12\$00
Ao Principio 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 O'Donnell</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
Adubos compostos
Massa de purgueira } com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico
soluvel em agua para todas as culturas

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

Agente e revendedora da Deutsche Kalisynthetic

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Clorato de potassio — *Sulfato de potassio e Kainite*
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendozi, de coco e de coconote

Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

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