

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 903

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 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

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez
LISBOA, 1 de Agosto de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
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
Linhas Estrangeiras	" 220
Uma tesoura gigante	" 221

Os caminhos de ferro na Argentina	Pag. 222
Curso de cambios comparados	" 222
Politica Internacional, por Anthero Carreiro de Freitas	" 223
Linhas Portuguezas e Parte Official	" 224
Festa dos ferroviarios 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 SOUZA

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

Assim succedeu 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 proposito vem este neologismo que entrou no uso corrente da linguagem hodierna, pouco escrupulosa em materia de purismo, que transplantou para portuguez o vocabulo francez *tendanciel* que significa indicativo de uma tendencia ou intenção secreta?

Ora a Companhia da Beira Alta declara sem reboço, 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 collocaram 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 commercio e até as empresas simila-

res de transportes maritimos ou terrestres pela via ordinaria.

Encarregadas de um serviço publico, associadas do Estado, usufructuarias de uma parcela do dominio publico por elas creada com ou sem auxilio do Estado, as suas tarifas, typos de contractos de transporte, estão sujeitos à previa homologação do Estado.

As sobretaxas que era preciso estabelecer não representavam senão a actualisação das taxas das tarifas conforme o exigia a situação economica e financeira de desvalorisação da moeda. A sua aprovação de modo algum constituia uma concessão graciosa do Estado que lhe podesse adstringir condições offensivas 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-

dinarios 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 contractos 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 tardamente sem a actualização correspondente á desvalorização da moeda.

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

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

O decreto 9.351 de 28 de março vem ao cabo dalguns mezes conceder a elevação a 11 dos multiplicadores applicaveis aos preços-bases das tarifas, mas impor ás 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 autorisada a inclusão do imposto no preço da tarifa, inclusão que o decreto não autorizou e que as companhias não propuseram nos seus pedidos de augmento de sobretaxa.

Assim se transferiu ilegalmente para elas um imposto que pelo publico devia ser pago. E não se alegue que era intenção do ministro considerar o imposto incluído na sobretaxa concedida. O que regula a materia 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 publico e entregava-o ao Thesouro, 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 applicação 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. 19.º as empresas no que respeita a transportes como comissarios de transporte ou recoveiros, sujeitos ás disposições respectivas doCodigo Commercial, 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 autorisa o Governo a dispor das receitas das companhias para este ou aquele fim, quer provenham da taxa normal, quer das sobretaxas destinadas á sua actualização? Como pode impor-lhes determinada obra de assistencia?

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

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

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

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

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

Esponaneamente crearam 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 autorisar as sobretaxas tivesse em mente os encargos que da creação do fundo de assistencia aos tuberculosos podessem resultar.

Porventura foi excessivo esse augmento 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 caminho 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 suasorios 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 á Caixa de aposentações e socorros um donativo especial de 30.000\$00 annuaes para subsidios de tratamento preventivo ou curativo da tuberculose. Em seguida, quando o decreto foi publicado, recusou-lhe cumprimento por ser ilegal e atentatorio 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 principais materias 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 autorização 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 illegalmente se faz pagar esse imposto de assistencia, como illegalmente 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 applicação 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 incontestaveis 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 trafego desviada para ocorrer a determinado encargo?

Pois as Companhias pedem a homologação de sobretaxas, actualisando 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 trafego, 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 ha apenas a *lei mental*, a intenção do ministro, que o texto do decreto não exteriorisou. Pode haver cardeaes *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. Ha com efeito nessa asserção um lapso. O decreto que regulamentou o imposto illegalmente lançado ás companhias estabelece fundos distinctos para cada uma e faz reverter os saldos para as respectivas Caixas. E' preciso porem observar que essa disposição resultou dos protestos de algumas companhias, não só contra a criação illegal 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 illegal o imposto e offensiva dos contratos a applicação 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.

Emquanto 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 applicação arbitraria dada a receitas muito suas.

E se nem todas protestaram em defesa dos seus direitos, não infirma essa abstenção o valor juridico 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 ante-hontem para Paris em viagem de recreio, tencionando demorar-se naquela cidade alguns dias, este nosso presado amigo e secretario da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a quem desejamos boa viagem.

O PERIGO ORIENTAL

por RAUL LEAL

O que se está passando em Marrocos e no Extremo Oriente do mesmo modo que aquilo que se passou ainda há pouco no Egipto e na India não são factos isolados, independentes uns dos outros. Ainda que não haja comunicações entre os varios elementos revolucionarios espalhados por todas as civilizações orientais — e a civilização do norte de Africa ainda que não tenha por séde propriamente o Oriente, é pelo seu espirito psicológico e social tão orientalista como as outras — ainda que não haja entendimentos preestabelecidos entre Abd-el-Krim, Gandi, os chefes chinêses e os rebeldes egipcios, não resta dúvida que o mesmo espirito os anima e os arrasta na sua acção sangrenta, possuindo todos identico fim occulto apesar de não terem porventura dêle uma clara consciencia.

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 psicologica e social do que política e guerreira. O que se passa nos campos de batalha, é apenas a grosseira exteriorisação dum levantamento geral de forças anímicas occultas 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 substancia de todas as civilizações orientais? Representam o dominio brilhante dos Sentidos contra o dominio profundo do Espirito, a acção 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 proprias, 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 illustre, não me recorda quem, provando êle com esta sua perspicaz observação que as crianças não possuindo quasi a mínima consciencia do eu, sentiam-se como sendo qualquer coisa de exterior a si proprias e não como sendo elas proprias, 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, jámais vivendo a sua propria alma de que não têm quasi a mínima consciencia.

Ora o que succede com elas, succedeu em grande parte com os povos antigos e succede ainda hoje com as civilizações orientais. Estas também não possuem quasi consciencia do eu, vivem como que fora de si proprias numa esplendorosa, exuberante, feérica vida exterior: que o exteriorismo indica sempre berrantismo e indica pois o que é vistoso, cheio de esplendor 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, quer-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 despersonalisar-se, perder-se por completo no todo universal, acabando assim no Nirvana *por se exteriorisar* em absoluto, aniquilando os vagos vestigios de eu, de existencia propria que porventura tivessem possuido em vida.

Com os occidentais cuja civilização se baseou no cristianismo que foi quem criou a vida da alma em opposição à dos sentidos e concebeu a vida eterna dela, a vida eterna do eu, com os occidentais, repito, sobretudo com os povos germanicos que predominam também psicologicamente em Portugal, digam o que quiserem em contrario, 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 eus a que procuram dar a maxima 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 propria que se dirige. Não se trata pois nesse caso do dominio do homem sobre a Natureza mas só do dominio desta sobre ela mesma e porque o homem, como personalidade, como eu, não é quasi concebido por orientais.

Com os povos do occidente 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, *artificialisando-as*, isto é, impondo-lhes o dominio da intelligencia que as trabalha profundamente. São eles que exprimem bem a acção dominadora do homem sobre o exterior, do homem Prometeu que transformando a Natureza com a intelligencia, com o espirito, 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 maximo como querem os povos do occidente, 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 possui.

Ora os povos occidentais pelos esforços que empregam para vencer as forças da Natureza, torcendo-as, modificando-as, domando-as enfim, com o poder do seu espirito e para o tornar dominador, têm de ser tão cautelosos no seu trabalho absorvente que forçados são a executa-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 contrario das possuidas pelos povos orientais cuja imotividade é exterior, superficial, só de sentidos. Entretanto como os esforços que empregam no dominio dificultoso da Natureza tornam os occidentais frios racionalistas, sendo certo que o estado verdadeiramente emotivo é espontaneo, cheio de livre expansão, não se

coadunando com o esforço que se opõe a essa expansiva liberdade de espírito, não resta duvida que as suas emoções, ainda que profundas, surgem fortemente intelectualizadas 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 occidentais.

Mas se tem sido esforçado, dificultoso o domínio sobre as forças naturais que as artificialisa, à medida que se vai exercendo vai-se tornando mais fácil e portanto o espírito occidental póde ir perdendo a sua frieza e segura. E a influência do Oriente pode então ser altamente benéfica, imprimindo à profunda emotividade occidental 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 occidentais, pode tornar-se tão maravilhoso como o fantastico exteriorismo oriental.

Assim se pode dar a fusão do Oriente e do Occidente, comunicando-se ambos entre si. E não ha duvida que a ponte que poderá ligar estas duas partes em que psicologicamente se divide o mundo é o grande *império* russo que tem tanto de nordico e de occidental 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 Occidente pelo Oriente. Aquele não deve continuar esmagando este que porém não deve do mesmo modo pretender destruir a civilização occidental com todo o seu *anímico* 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 occidental, quer não haja semelhante plano, procedendo isoladamente os vários povos do Oriente e A'frica, não resta duvida que se está preparando, propositada ou não propositadamente, o levantamento geral de todos esses povos que assim pretendem esmagar para sempre a Europa.

E os episódios que se estão dando em Marrocos, no Egipto, na India, na China são pronuncio 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 duvida é deixar-se esmagar!

Todos os povos do Occidente 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 contrario todos interessados em todas as questões que guerreiramente se estão debatendo na A'frica e na Asia. Assim o caso de Marrocos e o perigo das ambições cada vez maiores de Abd-el-Krin não dizem respeito apenas á França e á Hespanha mas ao mundo inteiro! Se a França e a Hespanha não vencem em Marrocos e na Tunisia, isto só dará alento às ambições do chefe mouro que poderão influir em todo o mundo mussulmano. E portanto a Inglaterra se quizer 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 applica-se igualmente aos hindus e aos amarelos.

Portanto os países europeus não devem proceder isoladamente o que enfraquecerá a sua acção em beneficio do inimigo *comum*, mas devem pelo contrario compenetrar-se de que se torna indispensavel uma acção coletiva pois em cada questão que se está debatendo em Africa ou Asia, *todos*, directa ou indirectamente, têm interesses a ela ligados.

Sendo assim, foi um contrasenso o isolamento aggressivo 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 Hespanha em Marrocos com as suas intrigas e com os próprios auxilios materiais e de homens que prestavam aos rifenhos rebeldes; ora a França já começa a sofrer as consequências de semelhante loucura e os outros países sofre-la-hão a seu tempo se não arripiarem caminho, compreendendo afinal que não ha hoje interesses opostos entre os vários povos europeus cujos interesses são directa ou indirectamente identicos pelo que a sua acção deve ser conjunta em todos os problemas gravíssimos que a guerra fez surgir. Se continuarem, pelo contrario, 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 condescendências de espécie alguma, devemos trata-la sempre como inimiga, necessidade que só hoje se vai reconhecendo.

A' Russia como a todo o Oriente está destinada uma alta missão, mas é indispensavel 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 principios e altos idiais.

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.

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

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

Informacion — Revista quinzenal. órgão official da Camara de Comercio, de Bilbao. 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.

Linhas Estrangeiras

Linhas francesas — A Companhia do Norte construiu em pleno posto de Dunker que-Dunes uma estação de classificação e formação de combóios em 28 vias de uns 700 metros de comprimento 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-Condékerque, com 199.

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

Linhas francêsas 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 ella fica ligado o posto de Casablanca á cidade de Fez.

Linhas inglesas — A Companhia dos Caminhos de Ferro "Underground" encomendou a construção de cinquenta 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.

Linhas da Tchecoslovaquia — As companhias de caminhos de ferro da Tchecoslovaquia, Hungria, Yugoslavia, 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.

Linhas americanas — A Companhia de Pennsylvania 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 dolares e inaugurou-se em Dezembro de 1924; a de Chicago é de

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

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

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 dolares.

— 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 dolares, compreendendo mais ampliações e reparações nas linhas e depositos do que renovações no material circulante.

Em 1924 os caminhos de ferro da grande república americana puzeram 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 dolares, 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 dolares em 1924, contra 1.619 no ano anterior.

Linhas brasileiras. — 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 Rebouços, 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 projéta prolongar a sua linha até Jaguaralyva ou Pirahy, na fronteira de S. Paulo.

Este prolongamento encurtará a viagem de Curitiba 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 Saxônia 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 abranje 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 Maquinas-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 adeantamento e da capacidade desta indústria. Entre os maquinismos expostos causou especial sensa-

ção 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 ^{mm}² 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 idéa 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 contra-

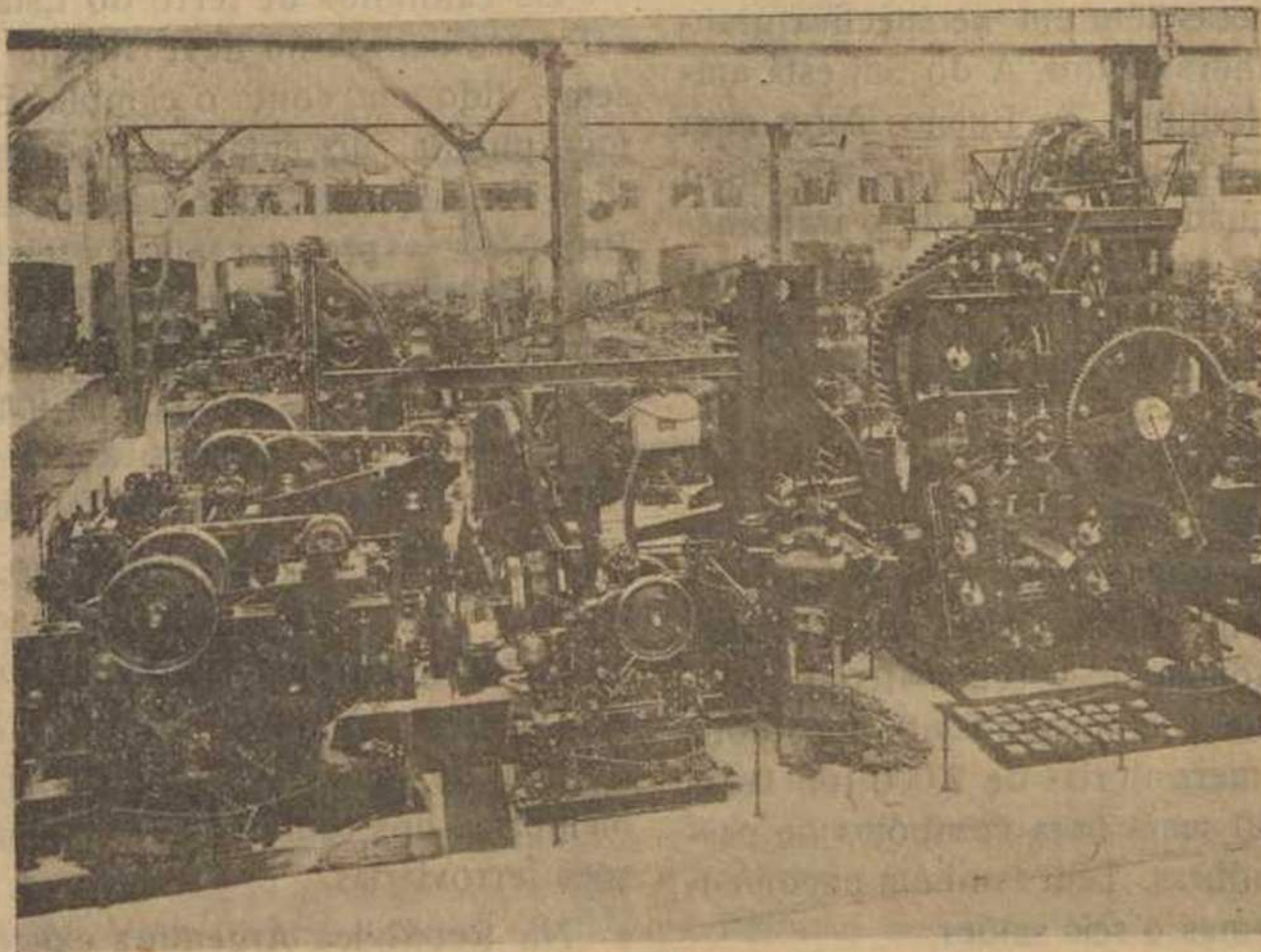
marcha e veio de excentrico com barras de pressão.

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 óleo 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 tãmina 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" laminadas.

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" laminadas.



*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. Contudo 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 à cerca 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 Mitre.

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 manóbras. 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;

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 Gouge. 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 noutros de grande intensidade de tráfego. Está também balastando 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 pesetas, 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 macadamisação e a sua união em quatro provincias com os caminhos de ferro.

Dacordo com a lei de Mitre, 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 fogueiros 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.



nado; 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 cortadoras 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.

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
Amsterdã	—	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 socegada 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 subitamente, desenvolvem-se como um acto de Gran-guignol, deslizam como um episódio num écran, animados duma velocidade febril, complicam-se, encandeiçam-se e justapõem-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 erigido de dificuldades sobretudo se pretende fazer a análise de qualquer acontecimento isolado; e a mim parece-me que ele deve essencialmente buscar analisar 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 depreende do ruído, seguido do costumado 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, propagação e infiltração bolchevista na Ásia, e Norte d'África e Dominio Colonial Português são questões que no pensamento de Sir Chamberlain se encontram intimamente ligadas, ainda que em sua génese 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. Veiu 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 Moscovo, de Zinovieff e do partido comunista.

A revolta da população chinéza contra a influência estrangeira na China, a sublevação da população rifeña com Abd-el-Krim à frente contra o domínio franco-espanhol em Marrocos, a ameaça de idênticas revoltas das populações da Índia, da Indo-China e de outros domínios franceses e ingleses, sob a máscara de um ideal puramente nacionalista, no fundo consequência daquela propaganda, aliás impoliticamente anunciadas por Zinovieff 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 meio mística meio barbara que pretende devastar a Europa ocidental e a sua civilização.

Dai, a nova forma, hoje idéa, 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 acção 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 Groenlândia 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 teutônicas 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 numero

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 Portuguezes, o que faremos no próximo número.

Linhas Portuguesas

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 n.º 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 Benesperra. 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 amanhã 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 pit resca, na margem direita do Vouga, onde convergem os três troços da linha dêsse 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 tomando corpo entre os ferroviários a ideia de tomarem Santo Amaro por seu padroeiro, até que resolveram celebrar ali grandes festejos.

Esse projecto foi benevolmente acolhido pelo pessoal superior da Companhia.

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

Haverá missa campal, prégando na solenidade um illustre 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 Patêla 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 habéis 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 n.º 6 de Adueros.

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 rubricas:

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, Antonio 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 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 n.º 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 rubricas:

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, Antonio 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 Fernando 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 cor-deaes relações que ha entre todos os graus de hierarquia naquela família ferroviária, facto digno de elogio.

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

Viagens e Transportes

Transportes entre Louzã e Pomares em auto-omnibus, 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 Empresa Automobilista da Beira Ld.^a tem ao serviço em combinação com os combóios 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
" " " Avo	" " "	18\$00
" " " Pomares	" " "	19\$00

Nas estações do Rocio encontra-se à venda bilhetes directos das três classes para os combóios 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, quinta e sabados, vendem-se bilhetes para o combóio da tarde e para a camionete de serviço rápido que parte de Louzã às 20 horas.

A Empresa 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 Empresa 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 Empresa 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 Empresa.

Temporada de banhos e águas termas

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 rédes, 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 Algós), Arrábida (estação de Setubal), 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 bilhetes 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 elle 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 equilibrio 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 consignatarios.

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 applicadas as tarifas especiais em vigor que corresponderem, ou tarifa geral, bem como a tarifa de despesas accessórias.

Os preços applicáveis 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

BEIRA ALTA

(RELATORIO)

(Continuação do n.º 902)

Liquidação final do Exercício de 1924

O saldo que transitou do Exercício 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 amortizadas. ... Esc. 59.070\$76,8

Pagamento de impostos 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 affectuosos agradecimentos ao Conselho Fiscal pela muito valiosa e assidua cooperação que nos dispensou, fazemos igualmente sobressahir dos serviços que tem 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.

Tem também jus ao nosso maior reconhecimento todos os nossos funcionarios e agentes que no desempenho das funções que lhes competem, tem sabido, pela sua boa conducta, zelo e correcção, 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 sympathia que pudessem aqui tributar á memoria d'este illustre colega, não expressariam a intensa magoa e dôr quesentimos pelo seu desaparecimento, nem tampouco, traduziriam a grande admiração e respeito que tributavamos ao seu privilegiado talento e ás suas peregrinas qualidades de character.

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

2.ª—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 suplentes para o Conselho Fiscal.

3.ª—Que seja lançado na acta da proxima Assembleia Geral um voto de profundo sentimento pelo fallecimento 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 estatutarias acompanhámos o Conselho d'Administração em todos os seus actos durante o Exercício 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 difficuldades 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 Exercício de 1924.

Com effeito, não podia a nossa Companhia deixar de sofrer as consequências que resultaram da crise economica e financeira do ano passado, que vincou por uma rapida valorisação do Escudo, provocando como se sabe, a redução dos negocios, e a quasi paralisação do comércio; factos estes que muito fizeram diminuir as provaveis receitas normaes de trafego, quando as despesas geraes de exploração, pelas necessidades de serviço, longe de diminuirem mais augmentaram.

Comovidamente nos associamos ás palavras de homenagem e saudade que o Conselho d'Administração dirige á memoria d'essa admiravel, 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 distinguui.

E, em conclusão, somos de parecer:

1.ª—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 liquido 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 pst. 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, procedaes 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'Abril de 1925.

O CONSELHO FISCAL

D Eugenio de Mendía (Marquez de Mendía,
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'África, 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.

O GRÉMIO AÇOREANO

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", conscio 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 exito 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 séde provisória na Rua da Horta Sêca, 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.

A este respeito não podemos calar por mais tempo o excelente trabalho já realizado pelo sr. Antonio 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 idéa do Grémio, pela Camara 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 idéa do Grémio.

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

Com a propaganda do Grémio dos Açores vai também preparando uma nova e mais completa exposição de productos açoreanos em Lisboa, que assim coincidirá, brilhantemente, com a fundação do Grémio, ha 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 estimulante de muitas energias açoreanas adormecidas e dispersas na capital. Veio depois a exposição de productos açoreanos e agora é a fundação do Grémio que virá apertar os laços de solidariedade açoreana.

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

E' pavoroso o número de agentes ferroviários que no exercicio das suas funcções são anualmente victimas de desastres.

As estatisticas 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

de um cartaz de grandes dimensões, impresso a duas cores, ilustrado com um desenho representando um guarda-freio 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 distribuido 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

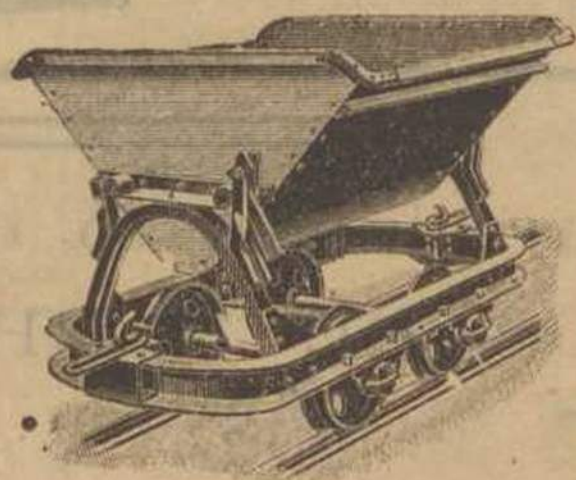
No «sud-express», partiu no passado dia 23 para Paris, acompanhado de sua esposa, o sr. Tomé de Barros Queiroz, Presidente do Conselho da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia S. A. Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas giratorias, etc.



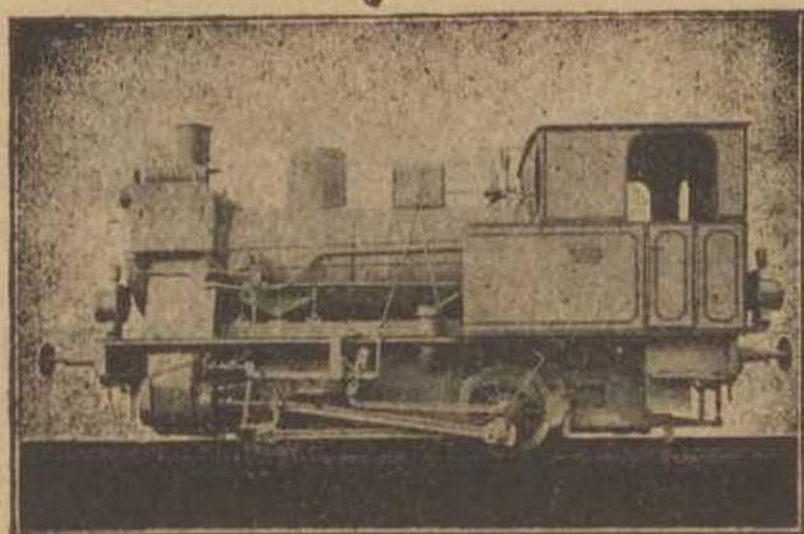
Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

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

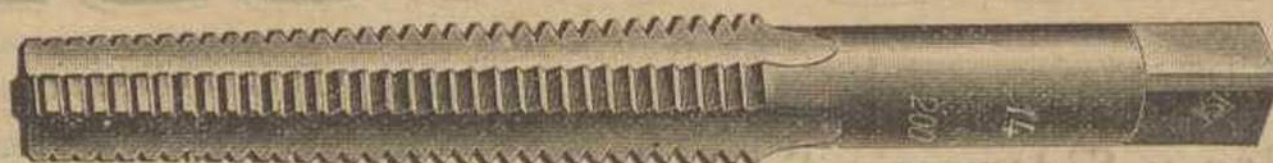
LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20

PARIS

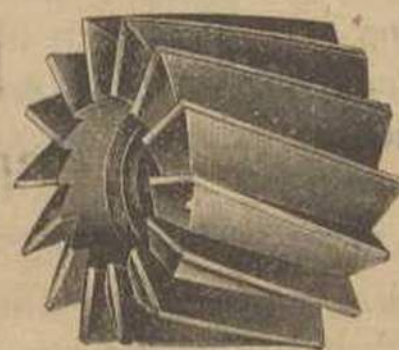


Calibres de correição (pieds a coulisse)—Parafusos micrométricos—Régoas—Esquadros
—Graminhos—Planos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, etc.

Machos—Mandris—Fresas

Brocas helicoidais—Escariadores—Porta ferramentas, etc.

Enviem-se catalogos gratis



Livros á venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15\$00
Epopéia da Planície	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 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 a 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 Portuguesa (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 p r centro de acido phosphorico
Adubos compostos }
Massa de purgueira } solúvel em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as m is ac etizadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza
Enxofre americano } garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido n: mais antiga e perfeita
instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de potassio e Kainite } Bagaços oleaginosos para alimentação de gado
Tourteaux e n pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

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