

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 38.º ANNO

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

NUMERO 904

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze Representantes:— em Esp nha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 17 — HORTA (Açores) Manoel 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, 16 de Agosto de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTES NUMEROS

*Companhia dos Cam de Ferro Portugueses*—Aviso ao Público—4.º aditamento ao comp. à tar. esp. int. n.º 1, p. v.

### SUMMÁRIO

Ainda o fundo de assistencia aos tuberculosos, por J. Fernando de Sousa	Pag. 229
O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng. Ferreira Mendes	" 231
A Companhia Portuguesa em 1924	" 234
Linhas Estrangeiras	" 235

Linhas Portuguesas e Parte Oficial	Pag. 236
Curso de cambios comparados	" 236
Politica Internacional, por Anthero Carreiro de Freitas	" 237
O Gremio Açoreano	" 224
Os caminhos de ferro americanos em caso de guerra e Caminho de ferro contínuo	" 238
Duas obras altamente patrioticas	" 239
Viagens e Transportes e Publicações recebidas	" 240
União Internacional de Caminhos de Ferro	" 241
Companhia Cam. Ferro Portugueses (Relatório)	" 242

## Ainda o fundo de assistencia aos tuberculosos

por J. FERNANDO DE SOUZA

O Sr. José de Abreu recebemos uma carta, cuja publicação nos pede, apesar de termos dada por encerrada a discussão acerca do fundo de assistencia aos tuberculosos ilegal e arbitrariamente creado por um decreto sem valor juridico.

Por mera deferencia publicamos a parte essencial dessa carta, omitindo algumas reflexões banaes com que abre e fecha.

### O fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviarios

... Não me interessam divagações eruditas sobre legislação ferroviaria e assim o demonstra o facto de não me ter apresentado a rebater as afirmações que o Sr. Fernando de Sousa fez na "Gazeta" em artigos sucessivos. O meu ponto de vista é actual, obedece ás circumstancias do momento presente e é como tal que é preciso encara-lo. A legislação antiga foi boa, mas como as condições. variaram desde então até o momento actual, como as condições presentes são excepcionais, essa legislação teve necessariamente de sofrer alterações que a condicionasse á evolução dos fenomenos sociais. Se assim não fôra, se as leis sociais fossem imutaveis como as leis fisicas, as sociedades teriam ficado no caos em que Cristo as encontrou.

Quere isto significar que eu ache a nossa legislação ferroviaria impecavel? Não, mas o que é incontestavel é que essa legislação precisava, e precisa muito, de ser moldada ás condições sociais modernas.

Não sou bolchevista, nem me sinto com essas propensões, embora pareça o contrario, mas o que não sou é retrogrado.

Reconheço que em Caminhos de Ferro ha muito a fazer, que Portugal se encontra, relativamente a outros paizes, em um estado embrionario; que não somos um povo de empreendimentos gigantados e por isso aceito sempre o pouco que aparece com grande entusiasmo, como portugês desejoso do progresso do seu torrão natal, mesmo que esse pouco não resulte de uma medida governativa completa ou impecavel.

Quanto ha a fazer em Portugal a favor da massa humana? Tudo, porque o Sr. Fernando de Sousa não desconhece que no

nosso paiz, nada ou quasi nada se tem feito nesse sentido pela simples e desconsoladora razão-de que ainda se não compreendeu que o homem precisa dos mesmos cuidados que a maquina-ferramenta, para produzir trabalho economico.

Se assim é, se assim o reconhecemos todos, para que tanta celeuma em torno de uma iniciativa tão util como a da criação do fundo de assistencia?

Nada tenho que retirar aos meus pontos de vista sobre este fundo. A sua criação não constitue, afirmo, um encargo para as Empresas, por resultar de uma receita a mais, percebida do publico.

E' possivel que o recurso interposto pela B. A. e V. V. seja decidido favoravelmente. Este facto, porém, não me induz a supôr que nas restantes Empresas desapareça, porque nesta altura já devem ter alcançado a sua extraordinaria finalidade.

Em que situação ficam, porém, essas duas Empresas? Numa situação falsa porque não faz sentido que com os mesmos encargos que as outras, tenham a seu favor as percentagens relativas ao imposto de transação e fundo de assistencia.

Poderão, na verdade, alegar as suas dificuldades economicas, a desproporção entre a actualização das suas tarifas e o agio do ouro, etc., mas o argumento apparecerá sempre: mas como é que as restantes Empresas, nas mesmas condições podem fazê-lo? E essas duas Empresas não poderão responder.

Mas vejamos se da applicação do fundo de assistencia resultam ou não beneficios para essas duas Empresas que sob este ponto de vista se podem considerar como tipos.

Em todas as Empresas ha uma Caixa de Reformas e Pensões e um Serviço de Saúde. As caixas de Reformas com a sua receita propria não se bastam e as Empresas têm necessidade de as subsidiar.

Os Serviços de Saúde são bastante onerosos para as Empresas, não tanto pelo seu sustento como pela soma importante de trabalho que os agentes deixavam de prestar.

O V. V., diz o Sr. Fernando de Sousa que subsidiou com 30 contos anuais os seus tuberculosos.

Se o fundo não applicado reverte para a Caixa de Reformas e Pensões, não vai aliviar os encargos das Empresas no respectivo

subsídio, depois de ter concorrido para aliviar os encargos do seu Serviço de Saúde?

Se assim é, como é que este fundo onera as Empresas?

JOSÉ DE ABREU

A mais cabal resposta a esta carta... é o nosso artigo anterior a que a mesma se refere, deixando de pé a sua argumentação.

Convém todavia explanar algumas das nossas observações anteriores para mostrar como se legisla em Portugal, com excelentes intenções, sem dúvida, mas sem o cuidado e atenção devidos.

Alguns médicos da C. P., empenhados na criação de sanatórios para ferroviários tuberculosos ou em risco de o ser, comunicou ha pouco mais de um ano o seu entusiasmo ao Sr. Dr. Nuno Simões, então Ministro do Comércio, sugerindo-lhe a criação de um fundo especial de assistência, para o qual contribuiriam todas as emprêzas.

Tinham estas solicitado então a elevação das sobretaxas, a que a Junta Consultiva deu o seu assentimento.

O ministro, esquecido de que a autorisação de uma sobretaxa é apenas o reconhecimento da justa e necessária actualisação das taxas em vista da desvalorisação da moeda e não uma concessão graciosa do Estado que a pode restringir ás condições que entender, julgou que era o meio de angariar receitas para o Estado, e de realizar o plano proposto da assistência aos tuberculosos. Pelo proposto n.º 9551 de 28 de março de 1924 considerou terminada a isenção do imposto de transacção estipulada na lei 1368 de 21 de setembro de 1922, declarando erradamente que essa isenção fôra concedida ás empresas, quando ao público pertencia pagar o imposto, como paga os de trânsito e sêlo, e como resulta de estar na lei o termo da isenção dependente do acrescentamento do imposto á tarifa, o que não foi consentido, violando-se pois a lei ao tributar as empresas.

Determinou alem disso o decreto que se reservasse uma percentagem do producto das novas sobretaxas para um fundo de assistência.

As empresas ouvidas sobre o caso reclamaram, mostrando algumas delas que se não fazia sentir a necessidade dessa assistência especial nas suas linhas e defendendo o direito de disporem das suas receitas. Algumas, como a do Vouga, para afirmarem praticamente esse direito, deram uma dotação especial à sua Caixa de Aposentações para ocorrer á referida assistência.

Veiu depois o decreto n.º 9787 de 11 de junho crear o fundo com uma certo ambiguidade de linguagem, que permitiria mais tarde unifica-las, como fôra o plano primitivo. Não era pois destituída de fundamento a apreensão, pela Companhia da Beira Alta manifestada, de ver desviadas receitas suas para estabelecimentos alheios.

Fundamentalmente ilegal pelas razões que alegamos em artigos anteriores por dispor de receitas das companhias ou lhes lançar um imposto de assis-

tencia, o decreto agravava esse arbitrio fazendo recair a percentagem sobre as receitas totais das empresas (sem especificar ao menos se são apenas as do tráfego ou se abrange as fóra do tráfego) e dando retroatividade á prescripção, pois mandava aplicar desde 1 de abril um imposto creado em 11 de junho. Mais ainda: declarava propriedade do Estado e incorporava no dominio publico, por uma applicação arbitraria do decreto de 31 de dezembro de 1864, edificios que de modo algum se podiam considerar parte integrante dos caminhos de ferro ou dependencias da sua exploração.

Tudo isto, que infringe os principios basilares da legislação, é encomiado em vazias declamações do Sr. José de Abreu.

E a que veiu a tirada sobre os cuidados que merece a machina humana e que se declara estarem inteiramente esquecidos em Portugal? E isto a proposito de caminhos de ferro, cujas empresas tem *todas* creado espontaneamente e subsidiado largamente Caixas de aposentacões e socorros!

Só nas linhas do Vale do Vouga o capital acumulado pela Caixa, devido principalmente aos subsídios da Companhia, excede ao cabo de seis anos a cifra de 450 contos.

Não foi preciso que legislação de tendencia bolchevistas impozesse essa creação.

Importa contrastar um argumento que na carta figura acerca da disparidade de atitudes das diversas companhias perante o decreto.

Cada uma procede como entende.

As que protestaram contra o decreto fizeram-no principalmente por não poderem aceitar o perigoso precedente de uma tal invasão de atribuições e menosprezo de direitos. E tanto assim é que a do Vouga acrescentou aos subsídios que já dava á sua Caixa uma subvenção especial pouco inferior á que o decreto prescrevia, e regulou a applicação porque o quiz e como quiz.

Bem avisadas andam pois as empresas que reagem contra actos illegaes do governo, que as intenções não justificam, e taes são que apenas obtiveram a defeza infeliz que os leitores viram.

E ponto final no assumpto.

---

## O ANTE-PROJECTO DE PLANO DE CAMINHOS DE FERRO A CONSTRUIR EM ESPANHA, PROPOSTO PELO C. S. G. F., E AS COMUNICAÇÕES HISPANO-LUSIADAS

O *Brazil Ferro-Carril* de 9 de Julho último dignou-se transcrever o interessante artigo do nosso ilustre colaborador D. Gabriel Urigüen, que sob o titulo acima publicámos no nosso número de 1 de Julho do corrente ano.

Os nossos agradecimentos ao ilustre colega do Rio de Janeiro.

# O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

pele Eng. FERREIRA MENDES

**N**ESTA época de desanimos tudo que se faça para nos dar um pouco de alento e de confiança me parece útil. A divulgação de algumas coisas que temos e que provam inergia e faculdades de trabalho de portugueses, parece-me o caminho mais asado para se conseguir esse desideratum; e entre essas coisas pode dizer-se afoitamente que o porto e os caminhos de ferro de Lourenço Marques nos dão honra e dão honra à engenharia portuguesa.

A «Gazeta» estava naturalmente indicada para albergar nas suas colunas o que se possa dizer sobre o assunto e só me pesa que pena mais autorizada do que a minha não tome a seu cargo a explicação publica que todos nós, os que servimos nesses caminhos de ferro, devemos dar. Infelizmente pouco tenho escrito sobre o assunto, esse pouco muito incompleto.

## Breve descripção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Os estudos para um caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal começaram em 1886, seguindo-se a construção que foi terminada em 1894, data em que Lourenço Marques ficou ligado por via férrea a Joannesburg.

Os trabalhos do porto começaram em 1895, tendo-se iniciado em 1902 a construção da ponte-caes em madeira, mais tarde (1910) substituída pela actual de cimento armado.

Nenhum caminho de ferro em Portugal tem tido um desenvolvimento tão rápido como este, em cujas instalações se veem os mais modernos melhoramentos em matéria de portos e de caminhos de ferro.

### a) Apetrechamento do porto

O porto de Lourenço Marques (a «Delagoa Bay» das cartas inglesas) é incontestavelmente o mais bem apetrechado de todos os portos do sul d'Africa, e talvez de toda a Africa. E, se o formos comparar ao de Lisboa, concluiremos que este está na infância ao pé daquelle seu irmão, mais novo em idade.

A baía tem uma largura maxima de 36 km. e um comprimento de 42 km.

A entrada faz-se pelo canal de Polana, dragado a 21 pés e meio abaixo do baixa-mar de aguas vivas (teórico), isto é, dando passagem a navios de calados até 29 pés em aguas mortas e 35 e meio em aguas vivas.

O numero de farolins, marcando a entrada é de 7, além das boias luminosas.

Para o serviço do porto dispõe-se de três rebocares (dois de alto mar) com velocidades de experiência

entre 9 e 14 nós e cujas máquinas têm potências entre 700 e 2200 HP, e de duas dragas das quais a mais moderna é a «Inhaca», draga de sucção, dragando por hora 900 m. c. em areia compacta, 1800 m. c. em lodo grosso e 3.600 m. c. em lodo fluido.

A ponte-caes mede 1.624" de extensão e é, como disse, em cimento armado. Comporta simultaneamente 12 navios de grande tonelagem e para as operações de carga e descarga tem 1 guindaste de 60 toneladas, 1 de 15, 2 de 10, 15 de 5, 1 de 8 e 2 de 3, todos electricos.

O recinto do porto, completamente vedado, é muito amplo, com 12 hangares-cobertos ocupando uma superficie de 16.200 m. q. e servido por 6 linhas de caminho de ferro que permitem a descarga directa para vagões.

Recentemente foi inaugurada uma doca seca para navios de cabotagem até 1700 toneladas.

Dispõe tambem o porto, no entreposto da Matola, duma esplêndida instalação de frigorifico e moagem que deve ter um largo futuro para a exportação de carnes e fructas do Transvaal e do districto de Lourenço Marques. Estava dado de arrendamento a uma companhia cujo contrato foi rescindido e esperamos que brevemente volte a funcionar para beneficio da econo-

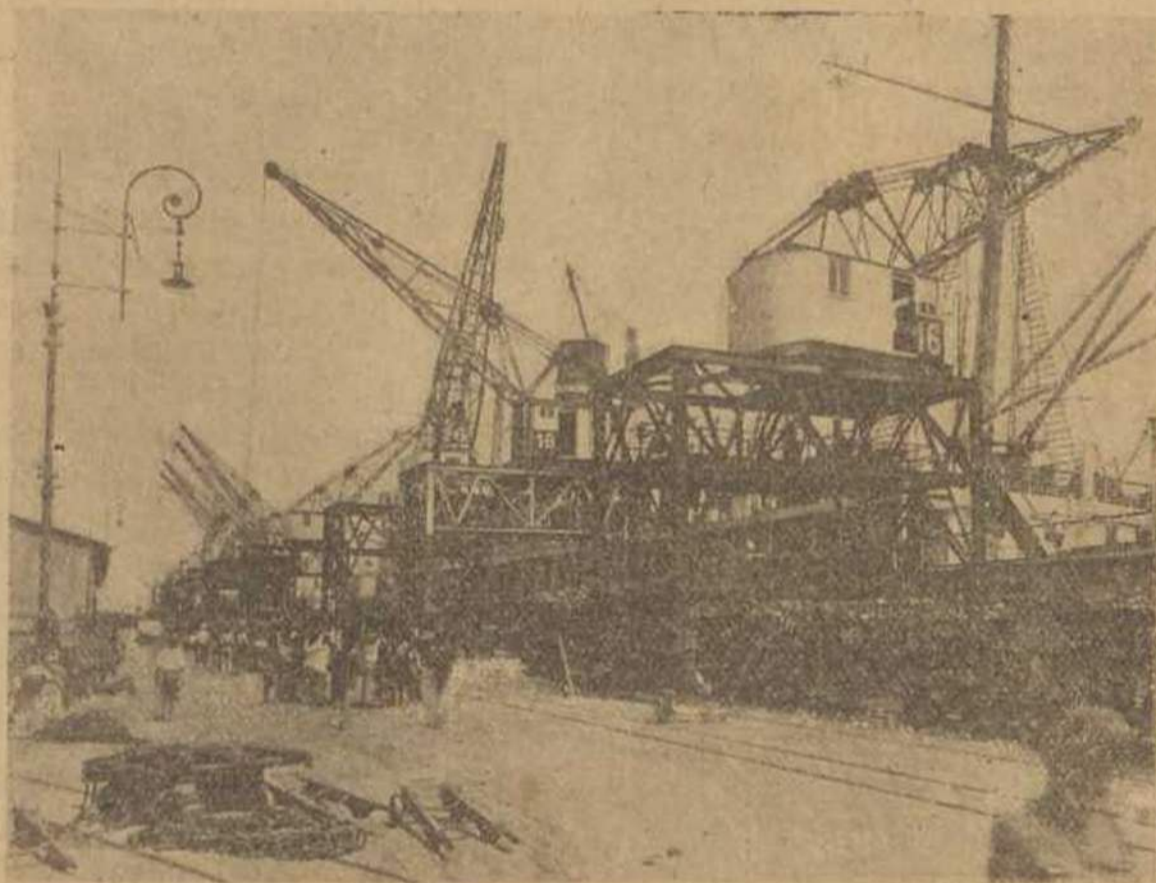
mia da Provincia.

O recinto do porto está bem iluminado e para esse fim e para fornecimento de energia foi montado uma instalação geradora constituída por dois grupos electro-geneos de 300 kw. cada e duas baterias de acumuladores de 1330 ampéres-hora no regime de descarga de 1 hora, instalação que está sendo duplicada e deve estar completa dentro de três meses. Cada grupo electro-géneo é formado por uma caldeira Babcock Wilcox, tipo terrestre, de dois corpos cilindricos com sobre-aquecedor e grelha automática, e uma máquina a vapor Belliss, vertical, de 450 HP, 375 rotações por minuto, accionando directamente um dinamo de corrente continua de 300 kw., 600 volts. Cada dois grupos funciona sobre um condensador de superficie com arrefecimento por circulação de agua salgada.

Por ultimo, tem o porto para carregamento de carvão duas instalações carvoeiras.

A primeira foi inaugurada em 18 de Maio de 1914 e adquirida à casa Mac-Myler Interstate Company, de Cleveland, U. S. A.

Esta carvoeira recebe num berço o vagão carregado, por meio de reboque dum cabo sem fim, e eleva-o virando-o em seguida sobre uma calha que o despeja no porão do navio. Para isso tem um guincho, susceptível de elevar 150 T (toneladas de 2000 libras)



Vista da Ponte-Caes

accionado por dois motores electricos compound de 250 HP cada. Despejado o vagon, o guincho arreja a carga, utilizando como freio a energia produzida pelos motores que então trabalham como geradores em derivação.

As manobras da calha são feitas por um outro guincho accionado por um motor serie de 50 HP, 500 volts. A calha tem na sua extremidade uma tromba telescópica que auxilia a distribuição do carvão nos porões e é accionada por um outro motor.

A capacidade horaria de carga prevista é, para este aparelho, de 400 T, o que dá 3.200 T. no dia de oito horas de trabalho, mas a carga horaria média tem sido de 450 T, ou seja, ou seja, 3.600 T por dia de trabalho. Teem-se atingido maximos de 590 t/h.

Apesar do que se tem dito, esta carvoeira poucas avarias tem tido; desde 1914, 13 paragens, somando 81 dias de interrupção de trabalho.

A segunda, «Provay», foi inaugurada em 10 de Junho de 1923.

Numerosas criticas teem sido feitas a esta carvoeira por tecnicos e por curiosos, mas para se poder ajuizar com verdade necessario se torna considerar os factos passados e que levaram à sua construção.

Em ano que não posso precisar as autoridades da União Sul-Africana (creio que o director dos South African Railways) avisou o governo da Provincia de Moçambique que a exploração das minas de carvão do Transvaal tomaria em breve um grande incremento, sendo necessario que o caminho de ferro de Lourenço Marques tomasse as suas providencias para que fosse garantido o transporte e carregamento de três milhões de toneladas de carvão por ano. Em face disso o governador geral, por acordo com o director do caminho de ferro estabeleceu um plano de melhoramentos que consistiam essencialmente no seguinte: reforço da linha de Ressano Garcia, para o que se adquiriram carris mais pesados; aumento do numero e capacidade das locomotivas (adquiriram-se locomotivas potentes); melhoramento da entrada do porto (a dragagem começou e continua com a nova draga «Inhaca», adquirida expressamente e foi melhorada a sinalisação; aquisição duma nova carvoeira.

O praso indicado pelo governo da União foi relativamente pequeno, creio que um ano, e tornava-se mister que a nova carvoeira fosse inaugurada tão depressa quanto possivel. Era esta a principal directriz na escolha do tipo de carvoeira.

Uma carvoeira do tipo da existente, Mac-Myler, embora prestando, como presta, excelente serviço, não servia, pois exigia uma extensão de caes de que se não dispunha na ocasião.

O prolongamento do caes necessario, era obra que, alem de elevar o custo da instalação, demorava demasiadamente a inauguração. Teve pois, de se escolher um tipo que se instalasse na porção de caes disponivel e que simultaneamente desse um rendimento maior do que a carvoeira n.º 1. O tipo adoptado, com as modificações feitas pelo engenheiro electricista chefe do C. F. L. M., Provay, engenheiro distinto e que no decurso de mais de uma dezena de anos ao serviço do Estado português tem prestado relevantes serviços, parecia satisfazer às condições estabelecidas.

Mas, se o governo português fez, embora com sacrificio, tudo que era necessario para garantir a exportação de carvão nas quantidades que lhe foram indicadas, mantendo assim o bom nome de Portugal e do C. F. L. M., as previsões feitas pelo governo Sul-Africano não se confirmavam e, como mais adiante mostrarei o trafego do carvão não aumentou, tendo até diminuído, diminuição provocada pela abstenção de alguns mercados certos, originada em dois factos

principais: o desenvolvimento da grande nação japoneza e as medidas tomadas pelo governo da União, ha alguns anos, contra os residentes indianos, o que acarretou uma natural reacção e a consequente perda de muitos mercados na India.

Foi posto assim em cheque o director do Caminho de ferro, que apenas cumpriu ordens superiores, e que, estou convencido, fez o que humanamente era possivel na ocasião, embora os criticos de cathedra digam o contrario.

O funcionamento desta carvoeira, menos simples do que o da carvoeira n.º 1, resume-se em poucas palavras.

Os vagon são rebocados para um berço por meio dum cabrestante accionado por um pequeno motor eléctrico; colocado aí o vagon, o berço é voltado por um guincho e o carvão despejado numa tremonha e depois vazado em quatro vagonetas de 7 toneladas de capacidade, sendo as portas da tremonha accionadas a ar comprimido.

As vagonetas sobem a duas plataformas de estrutura metalica e são vazadas em tremonhas sobre elevadas donde o carvão é despejado em dois baldes de 4 e 8 toneladas que os guindastes de 60 e de 10 levam aos porões dos navios.

A capacidade de carga horaria prevista é de 600 T, mas até agora tem-se obtido apenas uma capacidade media de 400 T e maxima de 470 T/h. E' natural que estes numeros tendam a aumentar quando o pessoal fôr estando mais familiarizado com o funcionamento da carvoeira ou quando nela se façam pequenas modificações.

Uma rapida analise do funcionamento das carvoeiras mostra-nos logo que o funcionamento do aparelho antigo é mais simples que o do novo. Neste as baldeações são em menor numero (no antigo só uma, embora de maior altura) e daí o dizer-se que a carvoeira Provay parte mais o carvão do que a Mac-Myler. Não é inteiramente sem fundamento esta asserção, mas a quebra não é tão grande como se diz e o prejuizo não é tambem exagerado, visto que na maioria dos usos industriaes não há absoluta necessidade de carvão com dimensões determinadas, e quando fôr necessario lá está a carvoeira n.º 1 para carregar esse carvão.

As minas fornecem, alem do carvão vulgar, um outro chamado especial, que vem com dimensões certas e marca propria. Este é sempre carregado pela carvoeira Mac-Myler.

O que é certo é que o porto de Lourenço Marques, está apto a carregar cerca de cinco vezes o que carregou no ultimo ano e que os sacrificios feitos não tiveram ainda a sua compensação, mercê de causas diversas.

#### b) Caminhos de ferro

As linhas exploradas por este caminho de ferro são:

a) linha de Ressano Garcia, que liga Lourenço Marques ao Transvaal — bitola 1<sup>m</sup>,067.

b) linha de Xinavane — terminus Xinavane — bitola 1<sup>m</sup>,067.

c) linha da Swasilandia-terminus Goba — bitola 1<sup>m</sup>,067

e ainda duas linhas de bitola menor: a de Marracue-ne e a de Gaza.

A mais importante e de maior trafico é a de Ressano Garcia, que mede 88 km. de extensão, serve as linhas de

Witbank-Spmigs,  
Belfast-Lidemburg,  
Nelspruit-Graskop,

Machadodorp-Breyten e Messina-Komatipoort, na União, e faz a ligação de Lourenço Marques a Johannesburg e Pretoria.

O que é o movimento desta linha ver-se-á nos pequenos dados estatísticos que vão adiante.

Depois de reforçada, ficou esta linha em esplendidas condições, permitindo fazerem-se comboios internacionais dignos desse nome. Os carris nela empregados são de 80 libras por metro corrente.

A linha de Swasilandia, talvez a de maior futuro, vive actualmente numa estagnação de todo o ponto lamentável e pesando no orçamento do caminho de ferro.

Foi construída com a ideia de ser ligada à rede da União, pois, ao que parece, Lord Milner, quando alto comissário da Africa do Sul, garantiu ao então Governador geral de Moçambique, General Rosado, a proxima construção duma linha na Swasilandia que convinha a ligar a Lourenço Marques; contudo essa linha, apesar dos imensos recursos da União e dos territorios sob a administração do governo inglez, ainda está em projecto.

Para se avaliar da importancia futura da linha da Swalisandia (actualmente 69 km.) basta examinar-se um mapa da região. Se fôr ligada a Breyton atravessará a Swasilandia em toda a extensão, drenando assim minérios (principalmente carvão), gado e os productos da terra em que esta região é tão fértil. Por outro lado, quer a ligação seja feita a Breyton, quer a Carolina, quer ainda a Barbeton, a distancia de Lourenço Marques às ricas regiões do interior e designadamente a Germiston (o que equivale a dizer a Johannesburg e a Pretoria) fica consideravelmente reduzida; no primeiro caso a 525 km. quando hoje pela Ressano Garcia é de 619.

A linha de Xinavane tem 142 km. e, pelo seu prolongamento, unirá Lourenço Marques a Vila Nova de Gaza e a Inhambane, servindo o vale do Limpopo que pode ser o celeiro da Provincia logo que sejam feitos os trabalhos de irrigação cujos estudos estão quasi concluídos.

A pequena linha de Marracuene (32 quilometros) liga Lourenço Marques àquella vila historica e transporta os productos de pequenas hortas que abastecem a cidade.

A de Gaza (cerca de 80 km.) serve o antigo distrito de Goza, hoje incorporado no de Lourenço Marques.

Nas três linhas principais, e muito principalmente na de Ressano Garcia, houve sempre o cuidado e a preocupação de se fazer uma exploração moderna.

Assim, o apetrechamento do C. F. L. M. é, nalguns pontos em absoluto e noutros relativamente à

sua extensão, muito superior e mais actualizado que o dos caminhos de ferro do Continente.

Tem-se no C. F. L. M. a sensação de que tudo foi feito por pessoas de largas vistas, que abandonavam a rotina e que empregavam o melhor do seu esforço para que resultasse obra que honre o bom nome português.

Tem-se uma impressão — como direi? — de rescura e de largos horisontes vendo-se o movimento, a vida deste caminho de ferro. E estou convencido que, dentro de alguns anos, quando o distrito de Lourenço Marques pela sua agricultura e pela sua industria tenha o desenvolvimento que é de esperar, essa vida duplicará e tomará talvez uma feição mais portuguesa, calando a boca aos que apontam a pécha da nossa dependencia do Transvaal.

Um pequeno apanhado dos recursos em material mostrará o que é o seu equipamento.

Existem actualmente em serviço 55 locomotivas, das quais 21 de grande potencia, dos tipos Mallet, St.<sup>a</sup> Fé, Pacific e Mikado, rebocando as primeiras 1300 toneladas. Os vagons são em numero de 1093 e as carruagens e salões de 44, quasi que bastando estas quantidades, visto que os veículos dos S A R entram e circulam na nossa administração.

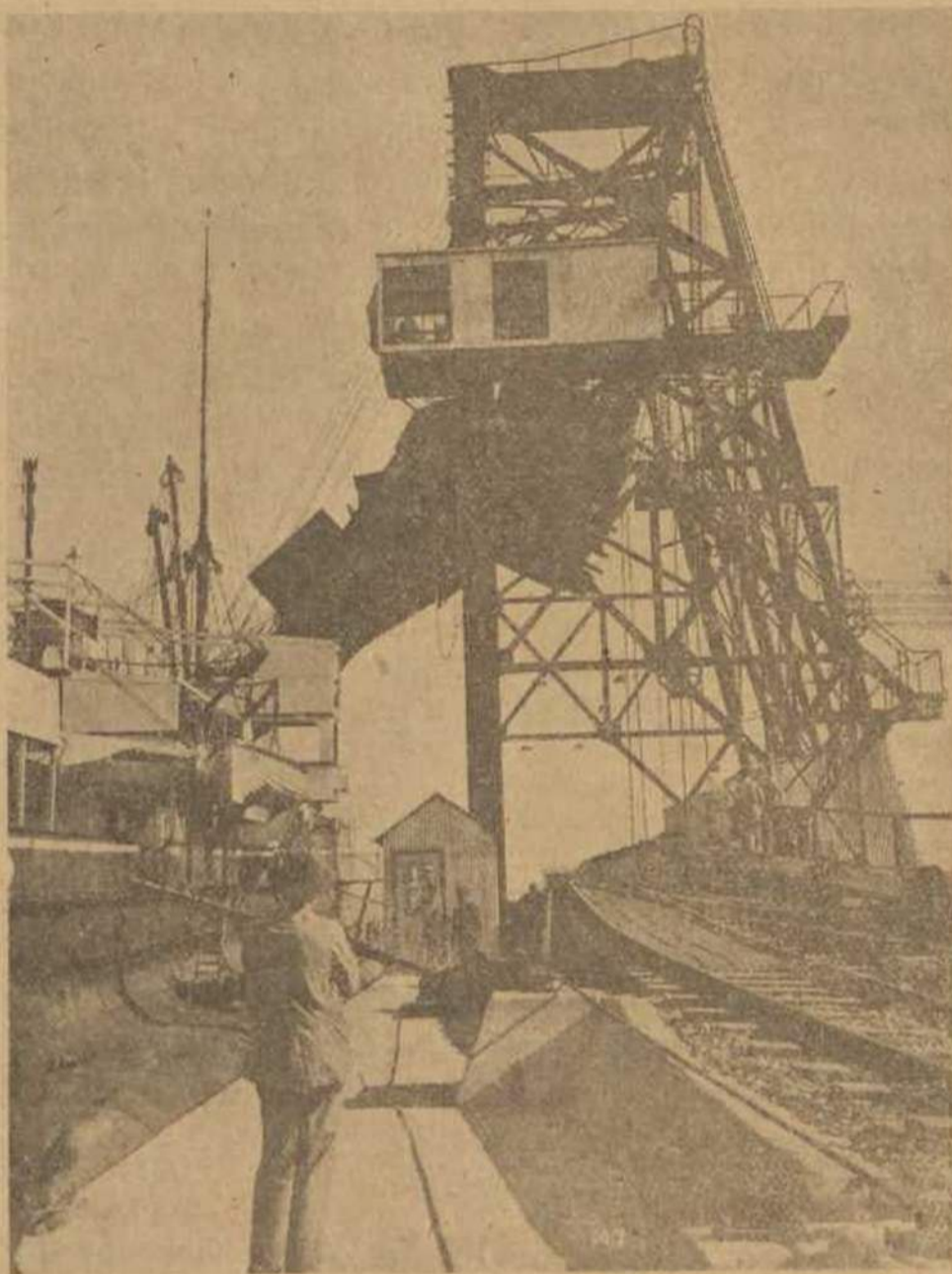
Todas as medidas para atrair e dar facilidades aos viajantes tem sido tomadas. E é importante considerar o afluxo de visitantes que recebe Lourenço Marques na época da "season" (Junho a Setembro); não se comparando ainda ao movimento de Durban, Lourenço Marques recebe já um numero avultado de turistas que vem nessa época para junto do mar fugir aos frios da região planaltica.

Desde as facilidades do desembarque no caes, onde tudo está previsto

e onde funciona uma estação telegrafo-postal, até às comodidades que se oferecem nos comboios internacionais (carruagens-camas, restaurant, etc. o viajante é sempre acompanhado pela solicitude da administração, contraste flagrante com o que geralmente acontece em Portugal.

No que respeita a mercadorias tambem os C. F. L. M. apresentam um grau consideravel de aperfeiçoamento; bastará dizer que mercadorias descarregadas do vapor estão no dia seguinte no Transvaal, muitas vezes antes do navio acabar a sua descarga e desatracar da ponte-cais. Não se nota nunca o amontoado de mercadorias esperando transporte, como os nossos olhos estão tão habituados a ver.

*Conclui no próximo número*



*Carvoeira Mac-Myler*

## A Companhia Portuguesa em 1924

### Reuniões da Assembleia geral dos accionistas em Lisboa e dos obrigacionistas em Paris

No dia 29 de Junho último teve lugar a reunião da Assembleia Geral da C. P., convocada para discussão e aprovação do relatório e contas da gerência de 1924, e parecer do Conselho Fiscal, e também para eleição de dois membros do Conselho Fiscal e outros dois do Conselho de Administração.

Estiveram presentes à reunião 65 accionistas representando um total de 18.621 acções.

Presidiu o sr. dr. Lory dos Santos que convidou para secretários da mesa os srs. Antonio Bry, Rego Lima, representante da Fazenda Nacional, e dr. Alberto Xavier, que pouco depois deu o seu lugar ao sr. dr. Ginestal Machado, comissario do governo junto da C. P., e para escrutinador o coronel sr. Manuel Maria Coelho.

Iniciados os trabalhos, pediu a palavra o sr. Tomé de Barros Queiroz, que fez o elogio dos membros dos corpos gerentes ultimamente mortos: os srs. Vasconcelos Porto, a cuja obra dentro da C. P. presta homenagem; João Chagas, a quem o curto espaço de tempo que exerceu o seu cargo na Companhia não permitiu que realizasse o trabalho que da sua elevada inteligência se esperava; e Melo e Souza, para quem palavras de comovida saudade, lembrando os doze anos que juntos haviam trabalhado, e afirmando que «era um dos melhores homens que havia encontrado no seu caminho».

A assembleia aplaudiu o orador, entrando-se na ordem dos trabalhos.

O relatório e contas foram aprovados sem leitura e discussão. A's conclusões do Conselho Fiscal, apresentou o Acionista sr. António de Oliveira Manarte umas alterações referentes às flutuações cambiais, que a assembleia aprovou sem discussão.

O sr. Barros de Queiroz usou novamente da palavra ao tratar-se duma saudação ao pessoal da Companhia, proposta pelo Conselho Fiscal, fazendo o elogio daquele em calorosos termos.

Em seguida, foi a sessão suspensa por 5 minutos para a confecção das listas da eleição para preenchimento das quatro vagas existentes nos corpos gerentes.

Foram os srs. drs. Antonio Centeno e José d'Oliveira para o Conselho Fiscal, e Antonio de Almeida e Vasconcelos Correia e Victorino Henriques Godinho para o Conselho de Administração.

Segundo o relatório cuja publicação iniciámos no número anterior, e que, como o leitor terá ocasião de apreciar, é um trabalho magnificamente elaborado, que contém uma basta documentação que atesta uma boa administração, as receitas elevaram-se a 160.504.422\$03, e as despesas de exploração, incluídos os impostos a 122.647.300\$44, havendo, portanto um saldo de 37.857.121\$59.

Deste saldo há a deduzir as despesas em trabalhos

extraordinários e encargos financeiros, na importância de 34.238.990\$52, o que reduz o saldo líquido a 30.215.338\$16, e que no fim do exercício de 1924, ainda fica na importante verba de 26.597.227\$09.

E' a primeira vez, (diz o relatório) desde 1919 que a Companhia tem o prazer de fechar o seu exercício com um saldo positivo.

A importância paga pela Companhia ao Estado por impostos e contribuições, incluindo os impostos de trânsito, selo e assistência que a Companhia cobra do público, elevou-se a 17.177.784\$18, o que representa 10,9 % das suas receitas líquidas.

A verba gasta com a remuneração do pessoal foi em 1933 de 54.342.882\$40, e em 1924 de 73.467.150\$00, ou seja mais 19.124.267\$60.

E' com verdadeira satisfação que registamos a melhoria de situação da Companhia que ultimamente se tem acentuado, da qual já o público vai também aproveitando, com as importantes medidas tarifárias de que resultam importantes reduções de preços no transporte de determinadas mercadorias, como temos tido ocasião de noticiar na devida oportunidade.

Oxalá que assim prossiga e que o ano que decorre ainda lhe seja mais propício.

— No dia 6 d'este mês realisou-se em Paris a reunião dos obrigacionistas para aprovação do relatório e contas.

Procedeu-se à eleição dos administradores representantes do Comité, tendo sido um dos eleitos o sr. Saint René Taillandier, ex-ministro de França em Lisboa.

— Para a vaga de vice-presidente do Conselho de Administração e Comissão Executiva, foi eleito o sr. Ruy Ulrich.

## Dr. António Maria de Sousa Sardinha

### AGRADECIMENTO

A viuva e a mãe do Dr. António Sardinha e suas famílias, profundamente gratas a tantas e tão grandes provas de carinhoso conforto recebidas na ocasião do seu falecimento, golpe terrível e inesperado, que a todos feriu tão cruelmente, vem patentear por esta fórma, às colectividades, instituições e agremiações católicas e civis, e a todas as pessoas e amigos que os acompanharam, o seu maior agradecimento pela consideração, apreço e pesar que manifestaram pelo querido e saudosíssimo morto. Não podem deixar de especialisar no seu agradecimento as Camaras Municipais de Elvas e Monforte, «Junta Central do Integralismo Luzitano», Imprensa do País e da vizinha Espanha, que tão sentida e consternadamente o acompanharam e se referiram aos seus trabalhos literários, que a morte implacável interrompeu e fez parar. A todos, portanto, fazem os seus agradecimentos e se confessam eternamente reconhecidos, rogando-lhes relevem qualquer lapso que involuntariamente cometam.

Ana Julia Nunes da Silva Sardinha

Maria do Rosário de Sousa Sardinha

# Linhas Estrangeiras

**Linhas espanholas.** — A Companhia dos Caminhos de Ferro Catalães propõe-se a emitir 30.000 obrigações com um valor nominal de 500 pesetas cada uma e a 6 por cento ao ano.

Para garantia da emissão hipoteca a linha de Mauresa a Luzia (9.000.000 de pesetas), e a da Bardeta do Porto de Barcelona até à Praça de Espanha, pelos 6.000.000 de pesetas restantes.

— Dando cumprimento às resoluções do Conselho de Administração, a empresa do Metropolitano de Barcelona, emitiu 30.000 obrigações, de 500 pesetas cada uma, a 6 por cento ao ano, hipotecando, como garantia do capital, a concessão do caminho de ferro subterrâneo de Barcelona assim como os seus bens imóveis.

— Desde 1 de Julho último que o apeadeiro de Alegria de Oria situado ao quilómetro 593 da linha de Madrid a Irún-Hendaya, entre as estações de Legarret e Tolosa, passou a estação, ampliando-se o seu serviço a toda a classe de transportes de passageiros, grande e pequena velocidade, em tráfego local e combinado. São aplicáveis a estes transportes as tarifas gerais ou especiais, locais ou combinadas, que correspondam e se achem em vigor na linha de Madrid a Irún-Hendaya, como estação intermédia ou com sujeição às distâncias quilométricas que figuram na edição de 1922 das tarifas gerais do Norte de Hespanha.

— Com a garantia do Estado e hipoteca da linha de Tanger a Fez, emitiram-se 25.000 obrigações de 500 pesetas que correspondem à terceira série. Como as anteriores, são de 6 por cento ao ano.

Esta emissão constituiu um êxito para esta Companhia.

— Foram recentemente inaugurados os trabalhos de transformação em via normal, das linhas de Vilhena a Cieza.

**Caminhos de ferro da Letónia.** — Disposições oficiais publicadas em 13 de Setembro de 1923, à cerca do serviço nos caminhos de ferro da Letónia, fizeram uma nitida distinção do trabalho activo ou passivo, para avaliar o tempo empregado no trabalho propriamente dito e no chamado de presença. Estas disposições são as seguintes:

1.º — *Trabalho efectivo.* — Os períodos em que um agente está ocupado de maneira contínua em trabalhos manuais ou intellectuais que constituam as obrigações immediatas do seu emprego, consideram-se como horas de trabalho efectivo.

2.º — *Presença.* — Consideram-se como horas de presença aquelas em que um agente está presente no seu lugar de trabalho, à disposição da Empresa, mas sem executar trabalho algum.

3.º — *Período de serviço.* — O conjunto de horas consecutivas em dois períodos de trabalho efectivo e de simples presença considerando-se como período de serviço.

4.º — *Duração normal do trabalho.* — Considera-se dia de trabalho normal o tempo composto do total 100 por 100) do trabalho efectivo, mais os períodos de presença, multiplicados por um coeficiente que varia de 0,33 a 0,75.

A duração normal do trabalho efectivo dos agentes fixa-se por termo médio, em oito horas diárias ou duzentas e oito mensais. Será determinada pela Administração dos caminhos de ferro para cada empregado, segundo a classe dos trabalhos, considerando-se a sua intensidade, o serviço e natureza, de circulação de comboios e as obrigações concernentes ao empregado em questão.

O dia de trabalho poderá prolongar-se até dezesseis horas.

O artigo 15 regulamenta para casos excepcionais, «sem limite de tempo durante as primeiras vinte e quatro horas».

Passando das duzentas e oito horas mensais, as horas suplementares pagam-se em proporção das horas de trabalho normal, com o abono seguinte: até cinquenta horas no mês, a 50 por 100; além das cinquenta horas, a 100 por 100.

As horas suplementares poderão também ser compensadas pela prorrogação proporcional do período de descanso.

Estas disposições começaram a reger desde 1 de Outubro de 1923, e não são applicáveis aos operários nem aos carregadores ou moços de estação.

**Linhas brasileiras.** — A Rêde Sul-Mineira teve o ano passado a receita de 11.476.051\$515 e a despesa de reis 11.071:496\$375. E' esta de todas as linhas do Estado a única que não apresenta «deficit», apesar de no verão passado ter feito importantes trabalhos de reparação nas estações, linhas, pontes e material circulante.

— A linha de S. Paulo-Rio Grande adquiriu setenta e cinco locomotivas na Baldwin Locomotive Company e fechou o contracto para o fornecimento de cinco vagões plataformas.

— A receita das linhas da «Central do Brazil» nos mezes de Janeiro a Março (inclusivé), atingiu a importância de 28.817.445\$175, ou sejam mais 3.923.972\$791 do que no primeiro trimestre de 1924, cuja cifra foi de 25.993.472\$884.

— Já começaram a chegar os vagões encomendados na Belgica pelo govêrno de São Paulo, destinados ao Caminho de Ferro de Ferro de Sorocabana, devendo em breve entrar em circulação.

— Segundo o relatório da «The Brazil Great Southern» que tem a seu cargo a exploração do Caminho de Ferro de Quarahim a Itaquy, que tem uma extensão de 170, km. 597, a receita dessa linha no primeiro semestre de 1924 foi de 289.901\$897, e a despesa de 265.479\$269, havendo um saldo de 24.422\$628.

# Linhas Portuguesas

**Caminhos de Ferro de Mossâmedes.** — Segundo o último relatório deste caminho de ferro, as receitas no primeiro semestre de 1924 foram as seguintes:

Passageiros . . . . .	202.642\$61
Bagagens e recovagens . . . . .	179.855\$17
Mercadorias em p. v. . . . .	486.543\$34
Gado . . . . .	1.891\$43
Diversos. . . . .	2.715\$55
<b>Total Esc. . . . .</b>	<b>873.648\$10</b>

A despesa no mesmo período foi de 882.540\$00.

Houve portanto um *déficit* de 8.891\$90.

Comparando estes números com os correspondentes aos anos de 1922 e 1923 (os doze meses), em que as receitas foram respectivamente de 468.978\$70 e de 1.091.483\$81, e as despesas de 623.147\$46 e 1.076.768\$34, verifica-se que acompanhando o notável aumento das receitas, as despesas foram ainda mais além, excepto em 1923 em que a receita teve um pequeno excesso.

As mercadorias que maior contingente deram para o tráfego do p. v. foram o milho, algodão, couros e lenha. Esta última mercadoria que tem grande consumo em Mossâmedes, só à sua parte contribuiu com 35,8 % em 1923 da carga total transportada.

**Caminhos de ferro de Benguela** — Segundo o relatório da gerência do ano civil de 1924, do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, esta teve, na sua conta de "primeiro estabelecimento" um aumento de 529.277\$81,3 escudos-ouro.

As receitas de exploração da Companhia em 1923 foram de 12.115.063\$79 e as de 1924, de 22.490.214\$33, tendo havido um aumento de 9.375.150\$54, que assim se acha representado: em passageiros 1.290.816\$58, em mercadorias, 7.899.166\$84, e em diversos, 185.167\$12.

A despesa de exploração em Africa em 1923 foi de 6.508.527\$12, e em 1924 elevou-se a 13.629.121\$75, tendo havido, portanto, um aumento de 7.120.594\$62.

A assembleia Geral Extraordinária de 29 de Julho de 1924 auctorisou a emissão de mais £ 6.500.000 de obrigações.

Foi dado começo aos trabalhos de construção da secção Silva Porto ao Rio Quanza devendo prosseguir com grande actividade os trabalhos além Quanza.

Material que a Companhia em 1924 pôs em circulação: 10 locomotivas de 9.<sup>a</sup> classe, 20 vagões L de 35 T. e 30 vagões de J de 35 T. Para Africa foram mandadas duas carruagens para passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, com corredor lateral e duas mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes para 60 passageiros cada uma.

Do mesmo relatório é o seguinte elucidativo quadro:

<i>Receita e despesa comparadas</i>	1924	1923
Quilómetros explorados (media 1924)	618	519
Receita total . . . . .	22.490.214\$33	13.115.063\$79
Despesa total . . . . .	13.529.121\$75	9.508.527\$12
Receita annual por quilómetro.	36.491\$64	25.269\$87
Despesa annual por quilómetro.	22.053\$59	12.540\$51
Quilómetros percorridos . . . . .	530.053	472.085
Receita por trem quilómetro . . . . .	42\$43	27\$78
Despesa por trem quilómetro . . . . .	25\$71	13\$78
Coefficiente da Exploração . . . . .	0,600	0,496

O relatório a que nos vimos referindo foi apresentado e aprovado na assembleia geral ordinária de 20 de Junho do corrente ano.

# Parte Oficial

## Direcção Geral do Comércio e Indústria

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais pedido autorização para modificar os seus estatutos, conforme foi resolvido pela assembleia geral:

E reconhecendo-se que essa alteração não ofende os preceitos legais e não afecta os interesses do Estado:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que seja permitido à mencionada Companhia alterar os seus estatutos conforme foi aprovado na assembleia geral, em harmonia com a certidão que fica arquivada e foi junta ao seu requerimento.

Paços do Governo da República, 26 de Maio de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Francisco Antonio Ferreira de Simas*.

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Divisão Fiscal de Via e Obras

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à aprovação do Governo o projecto de modificação das linhas da estação de Amadora, na linha do Oeste, e construção de um abrigo para passageiros na plataforma da linha descendente da mesma estação: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o referido projecto que é constituído pelos desenhos n.ºs 6.982 e 6.990, datados de 9 de Maio de 1925.

Paços do Governo da República, 4 de Julho de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

### Divisão do Movimento e Trafego

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e concordando com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações que a citada companhia seja autorizada a abrir à exploração o apeadeiro de Maçainhas situado ao quilómetro 191,300 da linha ferrea da Beira Baixa e entre as estações de Belmonte e Benespera.

Paços do Governo da República, 22 de Julho de 1925.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos*.

## Curso de câmbios, comparados

	Em 30 de Julho		Em 15 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, . . . . .	—	97\$25	97\$00	97\$25
Paris . . . . .	—	\$95,0	—	\$93,5
Madrid. . . . .	—	2\$91,0	—	2\$89,5
Alemanha . . . . .	—	4\$78,0	—	4\$80,0
Amsterdam . . . . .	—	8\$06,0	—	8\$5,3
New York . . . . .	—	20\$05,0	—	20\$02,0
Italia . . . . .	—	\$74	—	\$72,5
Suissa . . . . .	—	3\$90,0	—	3\$80,0
Bruxellas . . . . .	—	9\$3,0	—	\$90,5
Libras . . . . .	—	—	—	—



# POLITICA INTERNACIONAL

## Pacto de garantia

O acontecimento de maior relevo da quinzena que passou, é sem dúvida, a nota que o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Alemanha acaba de enviar ao Quay d'Orsay, com o fim de ampliar e precisar o seu memorandum de 9 de Fevereiro, sobre o Pacto de Garantia oferecido por aquele memorandum aos países aliados.

Cantavam os soldados ingleses, durante a guerra, para entreter os seus ócios ou talvez, auto-sugestionando-se, para não perderem a paciência inagualavel e a persistencia invencível tão características da sua raça, diziam os soldados inglezes que «era longo, muito longo o caminho que conduzia à victoria: Assim foi; o tempo deu razão à canção inglesa: foram quatro anos de luta porfiada e tormentosa que as tropas aliadas tiveram de sustentar para arrancar ao Imperialismo teutonico a confissão da sua derrota.

Não menos longo, porém, tem sido o caminho que se tem percorrido para chegar à Paz que o tratado de Versailles não estabeleceu, nem menos curto o tempo que se tem dispendido à busca duma fórmula de segurança e tranquilidade que sobretudo os vencedores dizem não possuir.

Conseguir-se-ha com as negociações iniciadas em 9 de Fevereiro descobrir essa fórmula e atingir aquela finalidade de Paz de mútua segurança, que uns e outros, vencedores e vencidos, ha mais de seis anos se dizem sinceramente empenhados em encontrar?

A Nota Alemã recebida com desconfiança pela França, teve o condão de inspirar à Inglaterra o mais ridente dos optimismos. Onde a França viu apenas ardil ou disfarçada má fé a Gran-Bretanha conseguiu descobrir uma profunda boa vontade e um intenso e sincero desejo, por parte da Alemanha, de chegar a resultados positivos e satisfatórios para todas as partes.

Isto, significa já, que existe uma divergência de opiniões, acerca da Nota, entre os dois governos aliados; que entre Paris e Londres se vão levantar dificuldades, algumas até de natureza vital para a redacção da resposta comum ao governo alemão; é de esperar, todavia, e nesse ponto estão de accordo a opinião dos dois países, que por mútuas concessões, essas dificuldades se irão pouco a pouco esbatendo, de modo a que aquela resposta dê ao governo alemão impressão do mais completo e inquebrantavel accordo.

O problema da segurança, vai, pois, entrar numa nova fase e não seria descabido, recordar aqui, enquanto se espera pela Conferência que vai realisar-se entre Briand e Chamberlain, e donde sairá a resposta definitiva à Alemanha, aquelas outras fases por que esse problema tem passado.

A primeira fase, caracterizada pelo Tratado franco-anglo-americano de 28 de julho pode muito bem ser denominada «a segurança dos vencedores». Em troca da desistência, por parte da França, das suas pretensões a uma barreira formada pelo Rheno, as outras duas grandes potências signatárias daquele Tratado davam àquela as garantias mais sólidas e mais firmes; o bloco dos tres grandes aliados continuava-se, pois, por assim dizer, para formar um outro bloco de segurança e garantia; simplesmente não foi previsto que o mais pequeno desentendimento a dar-se entre os tres aliados, affectaria imediatamente aquela segurança e garantia. E com efeito, esta fase iniciada com a assinatura do Tratado de Versailles e do Acordo tripartido que o completava terminou com a Conferência de Washington onde, se a outra conclusão não foi possível chegar-se, chegou-se pelo menos à certeza de que não seria possível fazer depender a segurança da Europa dum Tratado de que fosse signatário os Estados Unidos da America e de que, se estes não desdenhavam imiscuir a Europa nos problemas complexos e dificeis do Pacifico e do Extremo Oriente, não desejavam por seu lado, interessar-se pelos que dissessem respeito ao Velho Continente. Rompia-se, pois, o bloco de segurança; vê-lo-hemos no próximo artigo, entrar, pela mão de Lloyd George na sua segunda fase.

A. CARREIRO DE FREITAS

# O Gremio Açoreano

De A Cidade (de Angra do Heroísmo)

Vai felizmente tomando vulto a obra de propaganda em prol da Terra Açoreana, sob tão bons auspícios iniciada, ha cerca dois anos, pelo nosso brilhante colega de Ponta Delgada «Correio dos Açores», a quem estas ilhas vêm devendo os mais assinalados serviços.

Pode realmente afiançar-se, sem receio, que toda a propaganda feita hoje no continente a favor destas Ilhas ignoradas, se deve ao trabalho persistente daquella quotidiano, trazendo, por iniciativa do seu illustrado director, até ao nosso Arquipelago, algumas das mais distintas figuras do meio intelectual português. Data dessa visita, na realidade, o acréscimo de interesse, na imprensa continental, pela nossa existencia, pelo nosso Trabalho e pela nossa História.

O «Diario de Noticias», o «Seculo», a «Epoca», muitos dos grandes Diarios da capital criam secções especiaes em que se tratam questões açoreanas. Em Lisboa, os nossos patricios ali residentes, despertados da apatia em que jaziam, reúnem-se, organisam-se, e tornam realidade essa velha aspiração de todos nós — O Gremio Açoriano, a Casa dos Açores! O trabalho isolado de alguns cede lugar ao esforço colectivo. Progride-se. Caminha-se.

E' necessário que nós todos, unidos nesta cruzada bemdita, não deixemos perder tão feliz oportunidade.

Estão instaladas Delegações do Gremio nas trez capitais do distrito. Auxiliemos a sua expansão. Inscrevamos lá os nossos nomes, para que do pequeno esforço de muitos resulte a bela obra que ambicionamos, e para que a Terra Bemdita dos Açores ocupe, na Patria comum, o lugar de distinção a que tem jus.

## M. de Andrade Gomes

Regressou de Paris, onde se demorou alguns dias o nosso presado amigo e secretário da *Gazeta* sr. Manuel de Andrade Gomes.

## ANTONIO JOSÉ COELHO FERNANDES

No vapor italiano «Martha Washington» chegou dos Açores, onde foi fazer a proganda do «Grémio Açoriano» este nosso presado amigo e redactor desta «Gazeta».

## Angel Martin Gonzalez

Encontra-se em Lisboa, vindo de Badajoz, o jornalista espanhol e nosso amigo sr. Angel Martin Gonzalez que tenciona demorar-se algum tempo, a fim de entrevistar alguns parlamentares, dos mais em destaque, sobre a aliança Luzo-Espanhola.

## Os caminhos de ferro americanos em caso de guerra

O Ministério da guerra dos Estados Unidos acaba de traçar um plano de intervenção e requisição de caminhos de ferro para o caso duma guerra futura. O plano foi preparado com toda a minúcia sobre a base da experiência adquirida pelos Estados Unidos e outras nações na passada contenda mundial. Não necessita êle de nenhuma lei especial: a legislação actual é suficiente para prevenir e adoptar as disposições adequadas ao caso. Na situação de guerra, o presidente da República está auctorizado a requisitar e assumir a direcção de qualquer meio de transporte pela lei de 1915, e a lei sobre Transportes de 1920 estipula que nenhuma das suas disposições limita as atribuições do presidente sobre o particular.

Eis aqui os principais fundamentos sobre os quais se tem projectado a requisição dos caminhos de ferro:

1.º A posse e direcção das linhas pelo govêrno são essenciais, a fim de que êste possa dispôr o que seja conveniente, e aos caminhos de ferro cumprir o que se lhes ordene.

2.º A mobilização efectiva e ampla de todos os meios de transporte são impossíveis se todos os caminhos de ferro que se requisitem não se explorarem como uma só companhia, sob uma mesma direcção e administração.

3.º As necessidades do govêrno podem prover-se da maneira mais efectiva, inteligente e acertada, aproveitando a existência das organizações actuais das diversas companhias e fazendo uso da experiência e da habilidade do seu pessoal.

4.º O Ministro da guerra nomeará um chefe que dirigirá a exploração sob a sua direcção.

5.º O ministro da guerra será assistido igualmente dum comité executivo formado por presidentes das Companhias nomeadas pelo Comité executivo da Associação dos caminhos de ferro e aprovado pelo ministro.

6.º Far-se-há uso quanto possível das companhias individualmente, como organismo corporativo, e não haverá intervenção alguma nas disposições internas da exploração ou administração de qualquer companhia, salvo em caso de absoluta necessidade.

Ao mesmo tempo o Ministro da guerra submeteu a todas as companhias a seguinte proposta:

«Será abonada a todas as companhias uma compensação equivalente à média dos produtos líquidos obtidos nos três anos completos anteriores à requisição.

Quando algum dêles tenha sido julgado anormal pelo presidente da República, será ampliado ou encurtado o período computável para determinar a compensação de uma maneira justa e equitativa.

Será incluída na bonificação que corresponda pelos aumentos e melhorias feitas no material que não estejam compreendidos nos produtos obtidos no prazo fixado anteriormente para o cálculo da compensação.

## Caminho de ferro contínuo

Uma das novidades que mais chamaram a atenção na Exposição realizada o verão passado em Wembley, e que também se poderá ver êste ano, foi o caminho de ferro contínuo para o transporte de passageiros a qualquer lugar da Exposição. Este novo sistema de caminho de ferro foi batizado em Inglaterra com o nome de «Never Stop», (que nunca pára).

O sistema é simples e curioso. Sobre uma via em circuíto fechado estão distanciadas convenientemente várias carruagens encaixadas numa arvore helicoidal que gira entre os carris. Estas carruagens são sujeitas ao eixo ou hélice por meio dumas braçadeiras que se encontram por debaixo. As espirais da hélice são variáveis: são muito juntas em frente dos apeadeiros, e de seis a dez vezes mais distanciadas em plena via, com todos os graus intermédios. Por conseguinte, a arvore gira a uma velocidade constante pela acção dos motores escalonados à distância de 400 metros; mas às carruagens marcham à velocidade proporcional das espiras da hélice, ou seja a pouca velocidade ao passar pelos apeadeiros e a muita em trajectos intermédios, passando de uma a outra gradualmente.

A explicação dêste princípio tão simples encontrou, contudo, na prática muitas dificuldades, que foram vencidas.

A arvore formada de secções curtas, agrupadas em condições convenientes para a melhor resistência de tracção quando funciona, gira sobre esferas. Por meio de um dispositivo que permite o «desembraie» da última espira duma secção e o «embraie» da primeira seguinte, amolda-se bem às diferentes pendentes do perfil da linha e às curvas que são pouco pronunciadas.

No extremo da linha, onde se juntam as duas vias de sentido contrário, ha um aparelho que toma cada carruagem das espiras do eixo e as lança nas espiras do eixo da outra via que funciona em sentido contrário, de modo que as carruagens passam uma a outra via a pouca velocidade, mas sem nenhum entorpecimento.

O primeiro caminho de ferro deste sistema que se construiu em Inglaterra data de ha uns dez anos, mas foi um pequeno ensaio, posto que se construiu para um parque de recreios em Southend-on-Sea, sobre um circuíto de 300 metros, com carruagens que só podiam transportar dez passageiros e funcionava a uma velocidade de 3 a 24 quilómetros por hora.

Ao anunciar-se a Exposição de Wembley quiz-se experimentar este sistema em maior escala, e o exito foi absoluto. A linha construiu-se para 2.400 metros, em via dupla, com pendentes de oito milésimas. Puzeram-se em circulação 85 carruagens, a uma velocidade de 25 a 30 quilómetros por hora, diminuída a 2 quilómetros nos apeadeiros estabelecidos em pontos principais da Exposição.

Diz-se que o consumo de energia era a quarta parte apenas da que necessitariam combóios eléctricos para igual distância com o mesmo número de passageiros, com a particularidade de que este novo sistema não precisa de freios, de sinais, nem maquinistas, nem conductores. E, alem de ser silencioso, não produz sacudidelas bruscas nem ha perigo de choques ou accidentes de qualquer natureza; evita aglomeração de passageiros e perda de tempo, motivos estes que levaram o público a recebe-lo com verdadeira simpatia.

# DUAS OBRAS ALTAMENTE PATRIÓTICAS

A «BANDEIRA NACIONAL» E AS «ORDENS MILITARES PORTUGUEZAS» PELO CAPITÃO OLÍMPIO DE MELO

OBRAS como estas só despertam o entusiasmo pelas nossas glórias e nossas santas tradições, levando-nos pelo ardor que em nós criam, a procurar seguir ansiosamente os exemplos sagrados e purísimos de nossos Maiores.

A «Bandeira Nacional» é a história detalhada e muito bem documentada da nossa bandeira, seguindo com cuidado e superior critério todas as transformações que ela sofreu desde a fundação da monarquia até hoje, e explicando proficientemente do mesmo modo que com a maior lucidez essas transformações a través dos tempos e todos os símbolos que o pavilhão sagrado da Pátria tem expressivamente contido.

Essa explicação por entre a qual aparecem varias hypoteses muito bem fundamentadas pelo auctor, dá ensejo a que se recordem os feitos altíssimos do passado que orgulham a nossa raça de santos e heroes. São eles que em grande parte explicam efectivamente os varios símbolos da nossa bandeira e suas successivas transformações. Esses símbolos são a bela representação deles que assim religiosamente se recordam quando estudamos detalhadamente a bandeira e a sua evolução a través de seculos imortais. E recorda-los é vive-los com entusiasmo na alma que assim fica anciando por pratica-los de novo. Por isso o estudo atencioso da história da nossa bandeira é um estímulo patriótico que nos leva à pratica de acções perclaras como as que eram realizadas pelos nossos reis e seus subditos valorosos, excelsos, magnanimos.

Parece à primeira vista que o estudo da história patria nos conduz muito mais perfeitamente a esse resultado do que aquele que possamos fazer sobre a bandeira e sua evolução, no qual só alguns feitos isolados e dispersos são recordados e duma forma indirecta. Mas se efectivamente a história politica e social duma nação atende a todos e não apenas a alguns feitos illustres do passado, estudando-os, além disso, directamente, ao contrario do que se dá com a simples história da bandeira, o certo é que esta, a través de todas as suas transformações, dá-nos deles a representação simbólica que por assim dizer os divinisa. Nós só atendemos bem à grandeza dum feito, duma acção gloriosa, quando esta se exprime simbolicamente num padrão ou numa bandeira. Quando é apenas descrita, nós vemo-la diante de nós, fora de nós portanto, e não a sentindo pois propriamente na nossa alma que é a unica fonte de altas emoções. Pelo

contrario, o simbolo como que torna sagrado aquilo que simbolisa e é pois perante ele que os factos, assim expressos, são vividos com religiosidade dentro da alma.

Aliás quando a bandeira, simbolo dos nossos triunfos e das nossas glórias passadas que só ela tem o prestigio de tornar santas, divinas, é estudada minuciosamente por nós, não vemos apenas nela os feitos que immediatamente representa mas todos os outros que por esses são evocados. A bandeira, no fundo, não exprime apenas este ou aquele facto isolado mas duma maneira geral exprime religiosamente todos que engrandeceram a Pátria. Ou podemos então dar-lhe duas interpretações: uma *restrita*, segundo que sala consideram os seus elementos constitutivos como re-

presentando só *alguns* acontecimentos determinados e dispersos, outra *genérica* que nos leva a ver representado na bandeira o conjunto de todas as glórias imortais dum povo.

E' certo que o capitão Olimpio de Melo, deixando-se arrastar pela sua bela erudição, especificativa por natureza, atende mais à interpretação restrita do que à genérica que contem toda a filosofia duma Pátria, e entretanto não descursa desta ultima, sentindo-a nós sempre, a través do ensino consciencioso da bandeira, como dirigida por uma intenção patriótica superior à duma simples análise seca e fria.

Será incompleto o estudo do ca-

pitão Olimpio de Melo? Talvez, ou mesmo, sem duvida, mas porque em questões de história e erudição nunca ha estudos completos. A investigação historica tem sempre o infinito adiante de si e portanto nunca permite que digamos sobre qualquer assunto a que se aplique, a ultima palavra. Esta só Deus a pode pronunciar!

Mas mesmo incompleta, a obra denominada «A Bandeira Nacional» é dum alto valor e dum altissimo alcance patriótico.

O mesmo podemos dizer da outra obra do capitão Melo «Ordens militares portuguezas e outras condecorações» em que o seu autor sempre profundo erudito e consciencioso investigador, salienta, além disso, a cada passo o fim dessas insignias sacrosantas que premeiam as acções gloriosas e altissimos pensamentos dos justos, genios e heroes. Numa sintese perfeita e bela desenrola-se diante de nós concisamente a história das nossas Ordens religioso-militares que é a propria história dos nossos feitos admiraveis. E o autor exprime



Capitão Olimpio de Melo

# Viagens e Transportes

## 3.º Aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1, p. v.

Para os adubos para terras, como sejam os que figuram na Classificação geral com as designações de *adubos compostos' nitrato de sódio, sulfato de amónio e superfosfato de cálcio*, concede este aditamento as *bonificações de 10 %o, 15 %o e 20 %o*, conforme tenham atingido o mínimo de 3000, 4.500 e 6.000 toneladas no prazo máximo de um ano, sobre o que tenham pago por transporte de remessas por vagão completo expedidas de qualquer estação portuguesa com destino a Espanha pelas fronteiras de Badajoz, Valencia de Alcantara, Vilar Formoso ou Barca d'Alva.

Para estas concessões terem efeito é indispensável a apresentação das cartas de porte respectivas, dentro do prazo de seis meses a contar da expedição das últimas remessas, no Serviço de Fiscalização e Estatística da Companhia, sendo o reembolso que corresponda feito no prazo de seis meses da data em que os documentos forem entregues.

Ahi ficam resumidas as mais recentes medidas da já não pequena série com que a C. P. se propoz beneficiar o público e que, oxalá, sejam imitadas por outras empresas.

## Transporte de mármore nas linhas do Estado

Segundo um Aviso ao Público dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, recentemente publicado, foi determinado que aos transportes de mármore para distâncias até 300 quilómetros sejam aplicados os preços da tabela n.º 10 da Tarifa especial n.º 1 p. v. mais reduzida do que a n.º 9 que lhe era aplicável.

## Horário da linha do Vale do Corgo

Os combóios n.ºs 1311 e 1312 circulam actualmente entre Vila Real e Chaves. O 1311 recebe na Régua passageiros do combóio 111 e o 1312 liga na Régua com o 112.

Os combóios 173 e 174 fazem serviço de passageiros de 3.ª classe entre as estações de Marco e Régua. Estes combóios, podem ser suprimidos quando as conveniências do serviço a isso obriguem.

Todos os combóios de passageiros durante a temporada termal têm meio minuto de paragem na paragem de Salus, para serviço de passageiros sem bagagem.

esse paralelo muito bem para que dela se tirem profundos ensinamentos, dum caracter patriótico. Serviram elas, como quaisquer condecorações, para galardoar a actividade dos altos espiritos e rijos braços; estuda-las é pois atender a todos os belos feitos do passado, fazendo-os surgir diante da nossa visão por elles exaltada.

E o capitão Melo tem a eloquencia necessaria para nos fazer sentir bem o que representam esses simples distintivos da grandeza de animo e altura moral. Obras tão patrióticas como as suas, deviam surgir a cada passo para redimir a nossa raça desfalecida de poetas e herois.

# Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

- Obras Públicas e Minas* — Revista n.º 632.  
*Gazeta de los Caminos de Hierro* — Revista técnica y profesional. N.ºs 3446 e 3447, de 10 e 20 de Julho e n.º 3446 de 1 de Agosto.  
*Brazil Ferro-Carril* — Revista semanal. N.ºs 404, 405 e 406 de 25 de Junho, 2 e 9 de Julho.  
*Railway Gazette* — N.ºs 3, 4 e 5, de 17, 24 e 31 de Julho.  
*A. B. C.* — Revista Portuguesa — n.ºs 262, 263 e 264, de 23 e 30 de Julho e 6 de Agosto.  
*Camara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro* — Boletim mensal. N.º 4 do mês de Abril.  
*L'Energia Eletrica*, volume 2 do mez de Julho.  
*Acção Realista*, n.º 9 de 15 de julho de 1925.  
*Información* — Revista quinzenal, órgão official da Camara de Comércio de Bilbao, 29 de julho.  
*Revista Militar* — N.ºs 7 e 8, referentes a Julho e Agosto, com o seguinte sumario:

	P. g.
I—O Coronel Luiz de Melo e Ataíde, <i>pela Direcção</i> . . .	417
II—Escola Naval, <i>pelo ministro da Marinha, Fernando Augusto Pereira da Silva</i> . . . . .	421
III—Cárros de combate, (conclusão da pag. 58, de 1924), <i>pelo Coronel Melo e Ataíde</i> . . . . .	429
IV—A' margem da guerra, <i>pelo coronel de artilharia José Paulo Fernandes</i> . . . . .	438
V—Os caminhos de Ferro na "Grande Guerra", (continua) <i>pelo major de engenharia J. Abranches</i> . . . . .	441
VI—Serviços de 2.ª linha, (conclusão da pag. 367), <i>pelo major do S. A. M. Vitorino M. G. Canelhas</i> . . . . .	455
VII—Administração das tropas na mobilização parcial, <i>pelo major do S. A. M., J. R. Costa Junior</i> . . . . .	462
VIII—Crónica Militar, <i>por V. C.</i> . . . . .	468
IX—Crónica Maritima, <i>por M. O.</i> . . . . .	475
X—Crónica Colonial, <i>por U. M.</i> . . . . .	482
XI—Bibliografia, <i>por V. C. e P. M.</i> . . . . .	483
XII—Sumário das revistas . . . . .	492

## D. Luis de Cepeda

Director da companhia de M. C. P.

Em consequência de ter vagado o lugar de Director da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal com a saída do Sr. D. Pablo Rózpide, que passou para o Conselho de Administração, foi nomeado Director desta Companhia o Sub-Director Sr. D. Luis Cepeda.

D. Luis Cepeda que durante largos anos exerceu com invulgar distincção o lugar de Chefe de Serviço do Trafego de M. C. P., é uma das figuras mais em evidência no meio ferroviário espanhol.

Não só pelas raras faculdades de intelligência e de trabalho como pelo seu espirito justiceiro, D. Luis Cepeda, que ainda a tudo isso alia uma correção impeccável na sua maneira de tratar com o seu pessoal, foi a escolha mais acertada que a Companhia de M. C. P. podia fazer para substituir D. Pablo Rózpide.

Daqui felicitamos não só o Sr. D. Luis Cepeda que sempre se dignou distinguir a *Gazeta* com a sua amizade, como a própria Companhia de M. C. P. pela justa nomeação.

# União Internacional de Caminhos de Ferro

## Reunião das Comissões

(Continuação do n.º 902)

### Comissão da Troca do Material Circulante.

Em 4 a 5 de maio passado reuniu em Florença como as demais, a Comissão da «Troca do Material Circulante» estando presentes às sessões os delegados da Alemanha, Austria, Belgica, Bulgaria, França, Grecia, Hungria, Italia, Luxemburgo, Polonia e Tcheco-Slovaquia, a totalidade dos membros desta comissão.

A presidência pertenceu ao delegado italiano que abriu a sessão agradecendo o acolhimento que a Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães tinha feito a todos os delegados e os esforços, aliás coroados de êxito, que ela tinha dispendido para tornar agradável a estada dos seus hospedes na «Athenas» da Alemanha.

O primeiro assumpto a ser posto à aprovação dos membros da Comissão foi o da 4.ª questão da Ordem do Dia — *Unificação das indicações previstas no § 25 da «Unidade Técnica»*. Escolha de um signal a apôr nos veículos (material) que não prehenham as condições de *trenagem estabelecidas pela Comissão das «Questões Técnicas» na sua reunião de Florença e exame das proposições estabelecidas pela mesma Comissão.*

Sobre êste assumpto, o relator (o delegado dos Caminhos de Ferro Federais Suiços) explica que, em cumprimento da resolução tomada pelo Comité da gerência se tenha posto em contacto com o presidente da Comissão das «Questões Técnicas» tendo concordado na reunião de uma Reunião Comum das duas Comissões para melhor ser efectivado o seu estudo, sendo por proposta do presidente a questão enviada ao estudo da sub-comissão encarregada do estabelecimento de um ante-projecto da compilação das prescripções da «Unidade Técnica» na qual serão incluídas as novas disposições elaboradas pela Comissão.

Seguidamente a Comissão passou a apreciar as decisões tomadas pela Comissão das «Questões Técnicas» na qual serão incluídas as novas disposições elaboradas pela Comissão.

Seguidamente a Comissão passou a apreciar as decisões tomadas pela Comissão das «Questões Técnicas» quanto aos sinais e à maneira de os inscrever no material, decisões que foram aprovadas com pequenas alterações de redacção.

Os trabalhos recaíram em seguida sobre a 1.ª Questão da Ordem do Dia: «Unificação internacional das

*indicações que designam as séries principais dos veículos (material) destinados a empregos recíprocos. Estudo da possibilidade de designar as séries principais dos vagões, compreendendo os vagões particulares, pelo primeiro algarismo do número de ordem da inscrição dos vagões.»* Questão sobre a qual uma Sub-comissão deu o parecer de não levar mais longe, de momento, o exame da questão, exame que deve ser recomendado a todas as Administrações-Membros para assentar definitivamente na forma de executar este «desideratum» sem prejuizo do serviço interno, quando se proceda a uma modificação radical do plano de numeração.

A Comissão adoptou este parecer.

A 2.ª questão: «Utilização em tráfego internacional, quer pertençam às Administrações quer sejam propriedade de particulares, de vagões providos de aparelhos especiais ou de máquinas destinadas a rezaliar durante o percurso determinadas condições necessárias à conservação das mercadorias que transportam» que já no passado ano fora estudada pela Comissão das «Questões Técnicas» e apreciado agora novamente levou a Comissão a discutir as conclusões da sua congénere, conclusões que foram aprovadas.

O assunto que deu logar a maior debate foi o da 3.ª questão «*Ha interesse em estabelecer restrições para a utilização em retorno de determinados vagões especiais? Qual deve ser a extensão e a natureza dessas restrições e quais serão as medidas mais eficazes e mais simples para assegurar a sua observância?*». Sobre ele existiam já os trabalhos do relator francês e um outro relatório do delegado suiço, trabalhos e relatório que foram activamente discutidos, sem que se chegasse a um acôrdo.

Finalmente, sob proposta do presidente, a comissão tomou a decisão seguinte:

«A Comissão é de parecer que uma inovação qualquer com o fim de restringir a utilização em retorno de vagões empregados em transportes especiais não corresponde a uma necessidade e decide não dar seguimento à sugestão apresentada a este respeito».

A reunião foi por fim encerrada, depois dos delegados da Alemanha, Austria e Bulgária, terem apresentado tres novas questões para estudo, não tendo estas propostas sido aprovadas. (Continua)

### Casas de habitação para os ferroviários ingleses

A exemplo do louvável procedimento da Companhia, do *London, Midland & Scottish Railnoay* de fazer empréstimos a um juro módico aos seus empregados para a construção de casas para sua habitação, assunto a que a *Gazeta* se referiu, a direcção da *London North*

*Eastern C.* resolveu criar um fundo especial para beneficência e construção de casas para os seus empregados, tendo já inaugurado um grupo de habitações em Romanby construídas à conta dêsse fundo, e que importaram em 15.000 libras.

Como se vê, as companhias inglesas preocupam-se a sério com a situação do seu pessoal, por isso os seus serviços são modelares.

# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

Continuação do n.º 902

## II

Não exgotou, desde logo, a Companhia toda a autorização que lhe era concedida, applicando apenas, a partir de 1 de Abril, os multiplicadores 10,5, 10 e 9,5, respectivamente, para passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes; às mercadorias o multiplicador 10, excepto às de primeira necessidade, que ficaram com o multiplicador 6 (Aviso ao Publico n.º 70, d. 27 de Março de 1924).

Acentuando-se o encarecimento dos materiais, em breve se reconheceu que as receitas eram insufficientes para fazer face às despesas da Companhia; e então houve necessidade de alterar os multiplicadores, elevando-os aos limites fixados no Decreto n.º 9551. Assim a partir de 1 de Julho, os multiplicadores passaram a ser 11, 10,5 e 10, respectivamente para passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, applicando-se às mercadorias geraes o multiplicador 11, e conservando-se as restrições do regimen anterior (A. P. n.º 73, de 21 de Junho).

As receitas da Companhia ficaram, apesar de tudo, um pouco aquém das previsões. Pelos meados de Setembro começou a valorisar-se o Escudo. As hesitações, naturais nestas condições fizeram com que muitos negocios não se fechassem e outros não se iniciassem sequer. Daqui resultou uma sensível quebra de trafego nos ultimos mezes do ano, que se manteve nos primeiros mezes deste ano e tornou a acentuar-se em Maio.

### Pessoal

E' com satisfação que registamos, neste lugar, a forma zelosa e dedicada como o pessoal, durante 1924, continuou desempenhando as suas funções. A ele cabe um largo quinhão no desenvolvimento que tiveram os serviços da Companhia. A ordem e a disciplina que o pessoal soube manter, por tem servir de estímulo e exemplo a orgãos semelhantes. Por isso a Companhia, fiéis aos seus principios de atender, sempre que os seus recursos lho permittem, às dificuldades económicas do pessoal, apressou-se, assim que com çaram a ser cobradas as novas sobretaxas, a rectificar vencimentos e aumentar subvenções, não parilh proporcionar um completo desalago, porque a epoca é de sacrificio para todos, mas para he permitir arcar, tanto quanto possivel, com as mais urgentes necessidades da hora presente.

Os seguintes numeros dão ideia da importancia distraida do aumento das receitas para melhorias ao pessoal:

Verba gasta anualmente com o pessoal, baseada nos vencimentos e mais abonos em 31 de Dezembro de 1923 .. .. .	54:342.882\$40
Idem, em 31 de Dezembro de 1924. .. .. .	73:467.150\$00
Diferença para mais em 1924. .. .. .	19:124.267\$60

### Impostos

As receitas produzidas pelas sobretaxas foram sensivelmente desfalcadas por novos impostos. O Decreto n.º 9551 creou um imposto destinado a custear a construção de sanatorios para tuberculosos — imposto aliás merecedor de toda a simpatia — e fez terminar a isenção de que até ali gosavam os transportes, da applicação do imposto sobre o valor de transacções. Estes dois impostos, que não são pagos pelo publico, mas saem das receitas que, para si, arrecada a Companhia, importaram, nos nove mezes de 1924, em: .. .. . 3:881.868\$76

Outras contribuições.. .. . 294.169\$08

4:176.037\$84

Se juntarmos a esta verba a importancia dos imposto de transito, selo e assistencia publica, que estão incluídos nas tarifas, no valor de .. .. . 13:001.746\$34

teremos a quantia de .. .. . 17:177.784\$18

com que esta Companhia contribuiu em 1924 para as receitas geraes do Estado, ou seja com uma percentagem de 10,9 % sobre as suas receitas liquidas.

Devemos notar que os impostos para assistencia aos ferroviarios e de transacções só começaram a ser pagos pela Companhia relativamente ás receitas que arrecadou a partir de 1 de Abril; e que o agravamento do imposto de selo começou a ser cobrado a partir de 1 de Agosto.

No exercicio de 1925, em que os impostos incidem em cheio durante todo o ano, a Companhia deve entregar ao Estado 22.678.000\$00, ou sejam 13,66 % das receitas liquidas previstas.

### Novas linhas

Terminaram as negociações com a Companhia dos Caminhos

de Ferro do Mondego para a construção e exploração, pela nossa Companhia, do primeiro lanço do segundo troço da linha de Arganil, compreendidos entre Louzã e a margem esquerda do Rio Ceira. Os respectivos contractos, que vão anexos a este Relatório, foram assinados em 30 de Abril de 1924, começando desde logo a construção, que tem proseguido com a maior actividade. Quanto ao contracto com a Camara Municipal de Tomar, para a construção e exploração de um ramal que ligue a estação de Lamarosa áquella cidade, ainda não foi possível assina-lo por dificuldades que para aquella corporação administrativa surgiram na aquisição dos fundos necessarios para custeio dos trabalhos. Esperamos, porem, que essas dificuldades se removam, e que dentro em pouco possamos dar começo á construção do ramal, que vem satisfazer uma antiga e legitima aspiração dos povos servidos por aquella linha.

### Vasconcelos Porto

Teve a Companhia a infelicidade de perder, em Setembro de 1924, o seu Engenheiro-Consultor Antonio Carlos Coelho de Vasconcelos Porto. O illustre extinto, que na C. P. exerceu multiplas funções, sempre com a maior dedicação e competencia, occupava-se ultimamente, por delegação da Comissão Executiva, em dirigir o serviço de abastecimento de travessas e madeiras. Da forma como exerceu este espinhoso cargo fala bem alto os resultados obtidos.

### Alterações na composição dos Corpos Gerentes

Na vaga de Presidente de Administração e Comissão Executiva, dada pelo falecimento do venerando Presidente Melo Sousa, foi eleito, por unanimidade de votos, na sessão do Conselho de 2 de Fevereiro do corrente ano e na da Comissão Executiva do dia 4 do mesmo mez, o Vice-Presidente Tomé José de Barros Queiroz.

O sr. Stanislas Simon, illustre membro do Comité de Paris, pediu a demissão do seu logar por não poder, em virtude de outras occupaões, dedicar-se com a assiduidade devida aos negocios da Companhia. O Comité de Paris nomeou, para o substituir, o sr. Maurice Lewandowski, illustre Administrador-Director Geral do Comptoir National d'Escompte.

Tendo o sr. Administrador Manuel Francisco da Costa Serão sido nomeado para exercer o logar de Secretario provincial de fomento da provincia de Moçambique, foi no nomeado para o substituir, por decreto de 24 de Junho, enquanto durasse aquele impedimento, o sr. Engenheiro Antonio Branco Cabral, que entrou em exercicio no dia 2 de Julho seguinte.

Terminaram este ano o seu mandato os seguintes membros dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração  
os Srs.:

Kergall  
Alain Kergall  
Georges Bouillat  
Georges Fox

representantes dos Obrigacionistas,  
e os Srs.:

Antonio de Almeida Vasconcelos Correia  
João Chagas

representantes dos Accionistas;  
no Conselho Fiscal,  
os Srs.:

Dr. Antonio Centeno  
José d'Oliveira Soares.

Nos termos dos Estatutos, todos os membros dos Corpos Gerentes que terminaram agora o seu mandato, podem ser reelitos.

A eleição dos representantes dos Obrigacionistas compete á Assembléa Geral que deve reunir-se em Paris.

O vosso Conselho de Administração propõe que sejam fixadas as remunerações dos Corpos Gerentes da Companhia para o corrente ano, e regista, com o merecido louvor, os serviços prestados por todo o pessoal, desde o mais alto ao mais baixo grau da escala hierarchica, pois a sua conducta durante o ano foi irrepreensivel e muito contribuiu para os bons resultados deste exercicio.

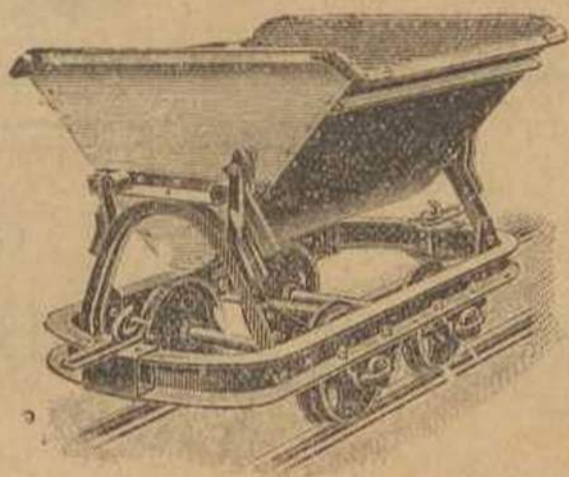
(Continua)

# CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia S. A. Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas giratorias, etc.



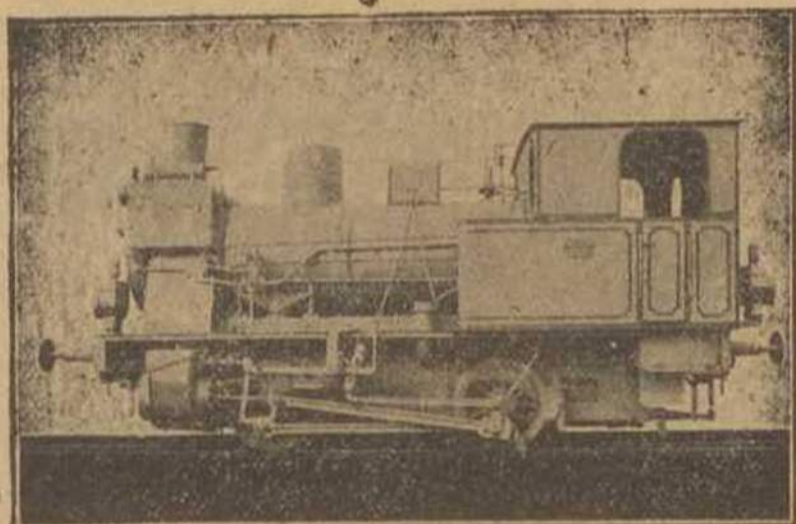
Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

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 mercaderia, wagons  
frigorificos,  
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

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

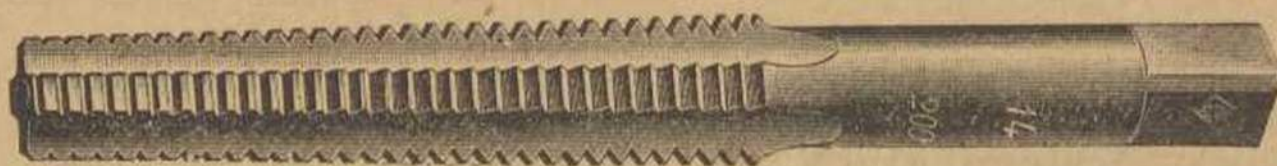


Avenida da Liberdade, 14

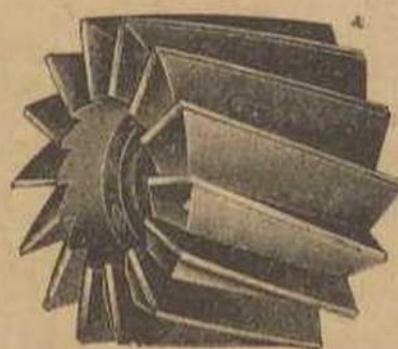
LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO  
**Estabelecimentos FERDINAND DURAND**

20, Rue St. Fargeau 20  
**PARIS**



Calibres de correição (pieds à 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 . . . . .	15000
Epopéia da Planície . . . . .	15000
Na Corte da Saudade . . . . .	12000
Chuva da Tarde. . . . .	12000
Ao Principio era o Verbo . . . . .	50000
A Aliança Peninsular . . . . .	40000
A Questão Iberica . . . . .	10000

Sangue-Mocidade-Amor, por <b>Felix Correia</b> . . . . .	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por <b>Carlos d'Ornellas</b> . . . . .	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por <b>Caetano Beirão</b> . . . . .	12050
Poemas Antigos, por <b>João Carlos de Lemos</b> . . . . .	15000
O Amor e a Guerra, por <b>Andrade Gomes</b> . . . . .	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro) . . . . .	16000
Cronicas de qualquer dia, por <b>Maia Alcoforado</b> . . . . .	10000
Visconde Pavia Ramos, por <b>Botelho Moniz e Serzedelo Coelho</b> . . . . .	6000
Nação Portuguesa (cada numero) . . . . .	5000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro . . . . .	10050

**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 acido phosphorico  
 soluvel em agua para todas as culturas

*Sulfato de cobre*, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza  
*Enxofre americano* garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moído na 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 em 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**