

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908.
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

Castelo de Leiria, por CARLOS D'ORNELLAS.
— A crise dos Caminhos de Ferro e novos meios
de transporte, pelo Engº J. FERNANDO DE
SOUZA. — Vão paralisar as obras nos Caminhos
de Ferro do Estado? — A Reorganização dos Ca-
minhos de Ferro Franceses, pelo VISCONDE
DE ALCOBAÇA. — Parte Oficial. — O territorio
Mandchú, suas industrias e Caminhos de Ferro,
por C. MENDES DA COSTA. — Á Tabela, por
ARMANDO FERREIRA. — Cambios. — A Semana
Colonial, por JULIO DA COSTA PINTO. — Er-
nesto Driesel Schroeter. — A nova estação do
Terreiro do Paço. — Vai inaugurar-se defini-
tivamente o ramal da Senhora da Hora á Trofa. —
Ecos & Comentários, por SABEL. — O que todos
devem saber. — Linhas estrangeiras. — Sociedade
de Geografia de Lisboa. — Imprensa. — Dr. Feli-
ciano Santos. — Vida Ferroviária. — O Sanatorio
ferroviário em S. Braz de Alportel foi visitado
pelo Sr. Presidente da Republica. — Lagos. —
Ferreira de Castro. — Dr. Borges de Sousa.
:-: :—: Ha quarenta anos :—: :—:

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR

AUGUSTO FERREIRA GOMES

JEREMIAS SILVA (Medico)



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

ESPAÑHA () ps.^{as} 35.00

FRANÇA () fr.^{os} 100

AFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviarios (tri-

mestre) 10\$00

Numero avulso. 2\$50

Numeros atrasados. 5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

Castelo de Leiria

SITUADA na margem esquerda do rio Liz, Leiria é uma antiga cidade com muito bons edifícios, tanto públicos como particulares, salientando-se os religiosos que são edificações de carácter grandioso e artístico e por esse motivo imensamente procurados pelos visitantes.

D. Afonso Henriques, em 10 de Dezembro de 1135, lançou na cidade de Leiria a primeira pedra para a construção do Castelo de Leiria, hoje bastante arruinado, mas apesar disso é um precioso monumento, considerado nacional e o primeiro a honrar a cidade, sendo benemeritamente conservado pela Liga dos Amigos do Castelo.

Leiria, depois de várias pelejas foi reconquistada pelos árabes voltando de novo à posse dos portugueses em 1345, que a perderam de novo indo parar às mãos dos mouros que a perderam passando definitivamente à mão dos portugueses concedendo-lhe D. Sancho I foral em 1192,

Por quatro vezes foram em Leiria convocadas cōrtes geraes da nação portuguesa, em 1254 por D. Afonso III, em 1376 por D. Fernando e em 1437/1438 por D. Duarte.

D. Diniz e a rainha Santa Izabel residiram ali, além de D. João III que em 1345 elevou Leiria à categoria de cidade, estabelecendo, durante algum tempo, a cōrte do reino, mandando o mesmo rei em 1294 ampliar o Castelo donde se disfruta uma surpreendente vista panorâmica.

A velha cidade de Leiria proporciona interessantes excursões como à Batalha ponto obrigado a todo o excursionista inteligente e de bom gosto, que não deve perder de observar o primeiro monumento de Portugal e um dos mais notáveis do mundo, distante duas léguas da cidade, fundado por D. João I, em comemoração da batalha de Aljubarrota.

Outra visita importante que se não deve perder é ao afamado pinhal conhecido mais regularmente pelo Pinhal de Leiria, formidável obra do Rei D. Diniz sobre o qual escreveu o Dr. Afonso Lopes Vieira:

*Pinhal de heroicas arvores tão belas,
foi do teu corpo e da tua alma tambem
que nasceram as nossas caravelas
anciosas de todo o Além:
foste tu que lhes deste a tua carne em flor
e sobre os mares andaste navegando,
rodeando a terra e oltando os novos astros,
oh gótico Pinhal navegador,
em naus erguida levando
tua alma em flor na ponta alta dos mastros!...*

CARLOS D'ORNELLAS

A C R I S E DOS CAMINHOS D E F E R R O E NOVOS MEIOS DE TRANSPORTE

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA



Só em casos excepcionalíssimos, quatro ou cinco vezes na minha vida, em que tantas conferencias tenho feito, escrevo previamente os modestos discursos que pronunciarei.

Esboço o plano, em que se ordenam idéias e factos que haja de expor, relembrados por breves notas, e deixo para a ocasião o despretencioso revestimento verbal desse esquema, ininteligível para qualquer outra pessoa.

Só disponho de tempo suficiente, redijo uma nota resumida, que possa dar aos jornais que a pedem, para não correr o risco de me serem atribuidas afirmações diversas das que faço.

Nem isso pude fazer para a conferencia de 22 de fevereiro na Associação dos Engenheiros Civis.

Por isso a breve noticia dos jornais que ali não dá a mínima idéia dos tópicos da conferencia. A unica fiel foi... a de *A Voz*, que declarou não a poder dar.

Pedem-me que remedie essa omissão. Procurarei, pois, não recompor a exposição, feita durante quasi hora e meia, de matéria que tem sido o transsunto de quasi 42 anos de actividade ferroviaria, mas dar idéia suficiente, nos seus pontos essenciais, de uma questão de capital importancia.

RESUMO DA CONFERENCIA

Todos os países estão sofrendo em maior ou menor grau a multiforme e complexa crise, que sucedeu, após alguns anos de capitosas ilusões, à grande guerra.

Crise moral, origem ou factor importante de todas as outras, mais se faz sentir no campo economico.

É ocioso enumerar as suas causas; basta olhar para a situação difícil que atravessam os caminhos de ferro, cujas vicissitudes de tráfego são termómetro sensível das da actividade económica.

A formidável rede de 1.250.000 quilometros de vias ferreas, sistema circulatorio da vida industrial e comercial do globo, está sofrendo por toda a parte, em graus diversos, uma crise de diminuição de receitas.

Em França o «déficit» das grandes redes eleva-se a cerca de 3.000 milhões de francos anuais, depois de satisfeitos os encargos do capital por suprimentos do Estado.

Entre nós a diminuição de receitas brutas em 1931 é superior a 20.000 contos e é a acusada pela diminuição de mais de 2.000 contos do imposto ferroviário.

O conferente enumerou as causas dessa depressão, a saber: a crise económica geral; o desenvolvimento das redes telefónicas, que permitem substituir muitas viagens de negocio por simples conversações a distancia; a descentralização de

certas industrias; e finalmente a concorrência dos automóveis de serviço quer particular quer público.

Analizando em seguida os caracteristicos dessa concorrência, pôs em relevo os elementos de superioridade dos caminhos de ferro: transportes rápidos e comodos de passageiros a grandes distâncias e de mercadorias por grandes massas a preços mínimos; elasticidade do serviço para atender a afluência excepcional de tráfego em dadas ocasiões.

Enumerou igualmente os de inferioridade: impossibilidade actual de transporte de *porte a porte*; relativa lentidão de certos transportes; grande peso transportado em comboios de diminuta frequencia de linhas secundárias; considerável capital imobilizado; regras severas de fiscalização derivadas do carácter de monopólio, que resulta da concessão e suas condições consequentes a horários, tarifas e minuciosas precauções; exigências do Estado em matéria de leis sociais, de transportes gratuitos ou a preços reduzidos de serviços públicos, de impostos lançados sobre o tráfego.

Em França os encargos provenientes das muitas exigências do Estado somam quantia superior ao «déficit» das redes.

A concorrência do automóvel, livremente estabelecida, sem suasões nem encargos, incumbindo ao Estado a conservação da estrada, enquanto a dos caminhos de ferro é feita a expensas dos mesmos, aproveita o tráfego rico e não se sujeita a obrigações de lhe dar vazão em condições extraordinárias.

Perante esta luta, iniciada não há muitos anos, há espíritos simplistas, que entendem que findou a missão do caminho de ferro, substituído pelo automóvel.

Por isso, quando foi ordenada entre nós a revisão geral do plano da rede ferroviária, para se determinarem metodicamente os complementos que devia ter, surgiu viva oposição, que não surtiu o efeito, pois entendeu o Governo e muito bem que este estudo devia ser ultimado. Por Decreto n.º 18.190 de 30 de Março de 1930 foi decretado o plano geral e o programa das realizações mais próximas.

Referiu-se o conferente a um prejuízo bastante generalizado, segundo o qual o caminho de ferro, que não remunera o capital nele imobilizado, não deve ser construído por não ter razão de ser. Esse raciocínio seria a condenação da construção das estradas, que não dão receita directa para remuneração do capital, nem para a sua conservação. E, todavia, ninguém caíria nesse absurdo.

Não se pode negar a importância social dos serviços do automóvel, sem cair no pessimismo acerca dos caminhos de ferro.

E' preciso ordenar metodicamente a acção desses instrumentos da circulação, limitando a concorrência ao que é razoável e substituindo-a pela cooperação (de que apresentou frisantes exemplos) para se realizar o transporte misto de porta a porta.

Analisou em seguida o conferente as condições de exploração das linhas secundárias pelos métodos ordinários, tendo de multiplicar ruinosamente comboios quasi vazios, ou diminuir-lhes o número, servindo mal o público.

Em todos os meios ferroviários é estudada a maneira de transformar os métodos de exploração, adaptando-os às circunstâncias actuais, organizando-a nas linhas secundárias por forma económica, sem deixar de multiplicar as comunicações, e combinando o serviço ferroviário com o de automóveis para ligações complementares.

Comboios leves, comboios *tramways*, emprego das gaiolas ou *containers* para trasbordo de remessas agrupadas e levadas de porta a porta; aceleração dos transportes, simplificação das formalidades e outros processos, foram rapidamente expostos pelo conferente.

Ocupou-se em seguida dos novos meios de transporte, começando pelas *Michelines*. Deu conta dos juízos formulados por engenheiros portugueses, como os srs. Vicente Ferreira, Vasconcelos Correia, Vasconcelos e Sá, Ferraz Chaves e

Raul Couvreur, que tiveram ensejo de transitar náqueles veículos. Enumerou as vantagens do seu emprego, os inconvenientes da restrita superficie de apoio dos pneumáticos sobre os carris, que torna insuficiente o peso transportável, não se podendo contar com mais de 15 kg. de bagagem por passageiro e impõe a demasiada leveza e fragilidade da carruagem.

Discorda do alvitre de uma via especial com superficie de rolamento maior, proposta pelo sr. Vicente Ferreira, pois a *Micheline* é destinada a completar e não a substituir os comboios ordinarios.

Aponta ainda o defeito capital da falta de conicidade do aro, característica das rodas de aço.

Dessa falta resulta o encosto persistente do rebordo ou verdugo da roda da *Micheline* ao carril, o que tem serios inconvenientes. Não há ainda experiencias sobre a via estreita, cujos carris, de menores dimensões acentuam os inconvenientes.

De todos os esclarecimentos reunidos conclue que a *Micheline* é, por hora, apenas uma promessa sedutora, que ainda não entrou nos dominios da pratica.

Deu em seguida o conferente noticia do que os ingleses chamam *Road-railer* ou *Ro-railer*, a camioneta com motor de explosão caminhando sobre carris e tendo exteriormente em cada roda outra com pneumático, susceptivel de se abaixar e assentar sobre estrada fora da via ferrea. Esta deslocação das quatro rodas faz-se rapidamente.

O veiculo quer de passageiros, quer de carga, pode assim circular na estrada como na via ferrea e realizar o transporte de porta a porta.

E' já larga a experiencia feita em Inglaterra com resultado favoravel.

Pode-se, pois, esperar que o *Ro-railer* será chamado a desempenhar importante função complementar.

A ultima parte da conferencia foi consagrada ao estudo sumario, das automotoras, cujo uso se está alargando consideravelmente, quer nas linhas secundarias, quer nas principais, intercaladas entre comboios ordinarios.

Referiu-se aos diversos tipos de motor: de essencia, de oleos pesados, de acumuladores, de vapor, mostrando os seus caracteristicos e os serviços que são chamados a prestar.

Leu as conclusões do Congresso Internacional de Madrid, prevendo grande extensão do uso das automotoras.

Concluindo, mostrou que, embora os caminhos de ferro atravessem um periodo critico, crê que saberão transformar os seus metodos de exploração adaptando-os as exigencias actuais, de modo que possam continuar desempenhando papel preponderante no sistema de comunicações, com larga cooperação harmonica do automovel.

(De A VOZ).

* * *

Reproduzimos a seguir um interessante relatorio do sr. engenheiro Humberto Macedo Chaves Ferraz, da Companhia do Norte de Portugal, da viagem de experiencia numa *Micheline*.

RELATORIO DA VIAJEM NUMA *MICHELINE* DA COMPANHIA DE *L'EST* DE FRANÇA EM 6 DE OUTUBRO DE 1931

O ultimo modelo da *Micheline* pertencente a uma série de seis, que a C.ª do *L'Est* de França adquiriu, apresenta as seguintes caracteristicas principais:

Logares para 24 passageiros e suas bagagens.
Motor de 20 HP. que lhe permite dar 90 km./hora em patamar.
Freios sobre todas as rodas.
Marcha nos dois sentidos e 4 velocidades.
Um *bogie*, á frente, de 3 eixos, dos quais, os 2 primeiros são motores e um atras, de 2 eixos.

Peso em vazio 4.370 kg. e peso em carga de 6.550 kgs., o que dá uma carga util de 2.160 kgs.

Por serem os demais detalhes de construção já bem conhecidos atravez de artigos em diferentes revistas, analisarei sómente aquêles, mais importantes, que no decurso da viagem mais me prenderam a atenção.

A primeira *Micheline* que a C.ª de *L'Est* traz em ensaios, depois de sofrer a substituição d'um eixo, que se tinha partido, por outro de maior diametro, saiu em experien- cia antecipadamente anunciada por convites aos Eng.ºs Chefes da mesma Companhia e na qual tomei parte.

Partimos de *Troyes* em 6-10-31 ás 13h11^m com marcha estabe- lecida, sobre uma linha secundaria de pequeno tráfego, que se cumpriu da maneira seguinte:

MARCHA DIRECTA

Pontos quilometricos	Distancias intermedias	Estações e apeadeiros	Chegada	Tempo de paragem	Partida	Vel. máxima atingida	Indicações especiais
0							
6	6	Troyes . . .	13h.,17'	1	13h.,11'	65	
9	3	St.-Julien . . .	» 21	—	» 21	80	
		Buchères-Ver- rières . . .	» 23	7	» 30	80	
11	2	St.-Thibault . . .	» 26 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	» 37	80	
15	4	Clérey . . .	» 41 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	» 42	80	
18	3	St.-Parres-les- Vaudes . . .	» 46	—	» 46	85	
23	5	Aubres-Fou- chères-Vaux.	» 49	—	» 49	85	
25	2	Courterrot- Lenclos . . .	» 56	2	» 58	85	Afroux. p. ^o
33	8	Bar-S.-Seine . . .	» 58				Paragem na aguia

Total em tempo de percurso - 47'

Descontando o tempo de paragem - 47'-11'=36'

Velocidade média referente a este tempo = 55 km. hora

MARCHA INVERTIDA

Pontos quilometricos	Distancias intermedias	Estações e apeadeiros	Chegada	Tempo de paragem	Partida	Vel. máxima atingida	Indicações especiais
33							
25	8	Bar-S.-Seine . . .	14h.,19'	—	14h.,10'	75	Saída lenta
		Courterrot- Lenclos . . .	» 22 ¹ / ₂	—	» 19'	82	Afroux.
23	2	Aubres-Fou- chères-Vaux.	» 27'	—	» 22 ¹ / ₂	82	
18	5	St.-Parres-les- Vaudes . . .	» 31 ¹ / ₂	—	» 27'	70	
15	3	Clérey . . .	» 35'	—	» 31 ¹ / ₂	82	
11	4	St.-Thibault . . .	» 37'	—	» 35'	82	
9	2	Buchères-Ver- rières . . .	» 42 ¹ / ₂	1	» 37'	82	
0	6	Troyes . . .	» 49'		» 45 ¹ / ₂	86	

Total em tempo de percurso - 39'

Descontando o tempo de paragem - 39'-1'=38'

Velocidade média referente a este tempo = 52 km. hora

Notando que n'este percurso (em que havia rampas acentuadas e curvas apertadas) tanto na ida como na volta, ou porque o conductor desconhecesse ou o perfil da linha ou o poder de afrouxamento da *Micheline*, pela accão dos freios, se perdeu imenso tempo em afrouxamentos antecipados e exagerados. tanto á passagem nas crocimas como em curvas apertadas, paragens e afrouxamentos nas estações, conclue-se, que as médias obtidas devidamente aproveitadas não se afastariam muito dos valores optimos apontados pela casa construtora.

Sobretudo, na marcha invertida, em que a má colocação do

conductor com respeito ao conjunto da visibilidade e aparelhos de comando, já por si dificultam a obtenção da melhor velocidade média, mais se faz sentir o facto acima apontado. No entretanto, no que respeita á suavidade da marcha, arranque e afrouxamentos rápidos, tive ocasião de verificar que:

quanto á primeira, ela se verificava tanto á passagem sobre cruzamentos ou crocimas, como na junção dos carris, que praticamente se não sentiam;

quanto ao segundo, a obtenção segura de 60 km/hora em menos de 600 metros;

quanto ao terceiro, uma paragem em menos de 100 m para uma velocidade de 85 km hora, sem que no interior se sentisse por esse facto uma deslocação desagradável.

Como facto anormal, apênas um ligeiro e constante ruído, semelhante ao raspar de um aro de ferro em ferro em movimento de rotação sobre ferro, proveniente do regular movimento de lacete da *Micheline*, que origina o contacto alternado e forte do verdugo sobre o rail.

Sabido que, não oferecendo o rail uma superfície de apoio suficientemente grande para o pneumático, não pôde a carga em cada roda ultrapassar cerca de 700 kg. de peso total (morto e útil) para que aquele não corra o risco de ser cortado pelo primeiro e também que, por outro lado, esse aumento de peso, além de aumentar o numero de eixos necessários para obedecerem áquela distribuição, iria destruir uma das principais vantagens da *Micheline*, que é a sua leveza, apresenta-se d'esta, relativamente á carruagem vulgar, para combater esse movimento de lacete, a seguinte diferença:

redução no peso sobre cada roda a aproximadamente 1/10 e portanto insuficiencia por falta d'este no total, para a sua estabilização no eixo da via; existencia na carruagem, relativamente á *Micheline*, da conicidade da bandagem em aço da sua roda, para provocar a descida d'ela para o interior da via, afastando o verdugo do rail, de cada vez que a él este seja extraordinariamente encostado, enquanto que na *Micheline*, além do seu muito menor peso acima apontado, a deformação do pneumático sobre a carga da roda, destruiria a sua conicidade, se ela da mesma forma lhe podesse ser dada.

Portanto, será demais supôr a isto devidas a primeira *panne* de fractura do eixo e depois a segunda de fractura d'um verdugo a quando da viajem de inauguração (seguinte aquela em que tomei parte) e para a qual foram considerados alguns deputados pela C.^a de *L'Est*?

E sendo-o, como resolver eficazmente o problema?

Além d'isto, sabe-se que para evitar, no caso de rutura d'uma camara d'ar, um abaixamento da roda superior a 8^{mm}, que poderia dar logar a encontro do verdugo com os parafusos de fixação das *éclisses* na junção dos carris (o que poderia provocar um descarrilamento) era o pneumático provido d'uma bandagem interior formada de 4 sectores de madeira que áquele valôr limitaria esse abaixamento: era de facto uma interessante solução que, segundo me informaram, a prática rejeitou por inconsistencia.

Eis portanto um segundo problema a resolver, embora sem a importancia do primeiro, porque só excepcionalmente se poderá dar uma rutura brusca. As mais vulgares, provocando um esvaziamento lento, não darão logar a temer esse acidente, porque um dispositivo de alarme previne o conductor do seu inicio, a tempo portanto de se evitar, pela paragem e substituição da roda, um abaixamento perigoso.

No entanto, forma, ccm o primeiro, segundo problema de cuja solução suponho se ocupam presentemente os engenheiros da casa *Micheline* para que a possibilidade de descarrilamentos d'um veículo leve a gasolina, como a *Micheline*, sujeito por essa razão ao consequente perigo de explosão e incendio, seja afastada pela quasi impossibilidade d'aquêles se verificarem.

VÃO PARALISAR AS OBRAS NOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO?

Nos últimos 3 anos a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, coadjuvada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial, tem desenvolvido uma actividade louvável de alargamento da rede ferroviaria do país.

Organizou empreitadas de troços de linhas e pontes de caminho de ferro em varias regiões do país e deu grande desenvolvimento a estas obras. Os pagamentos do Fundo Especial aos empreiteiros teem corrido normalmente, desaparecendo assim a antiga lenda da falta de verbas nas obras do Estado.

As regiões onde se executam estas obras de caminho de ferro do Estado animaram-se porque ia desaparecendo o desemprego dos sem trabalho e beneficiando também o pequeno comercio local.

Mal se chegou, porém, a gabar-se de tão remediada felicidade nos tempos de crise económica geral, quando no princípio de Fevereiro corrente veio a notícia parar ás mãos dos empreiteiros das linhas ferreas do Estado, que os pagamentos sobre os trabalhos do mez de Janeiro p. v. serão feitos em partes e nos mezes a seguir até Julho proximo não poderão ser feitos pagamentos nenhuns em vista de se ter esgotado a verba para estas obras até ao proximo ano economico.

Alarmados com esta noticia inesperada, os empreiteiros dos caminhos de ferro do Estado já fizeram varias representações ao Sr. Ministro do Comercio, pedindo providencias para tal difícil situação criada, porque é impossivel que os empreiteiros se aguentem com as obras em marcha, 5 mezes sem receber as prestações que lhes são devidas pelos contractos feitos com o Estado.

Já paralizaram algumas obras destas linhas ferreas do Estado, como as obras da ponte sobre o Douro, do Ramal da Linha de Regoa a Lamego e estão prestes a paralizar as outras, se o Sr. Ministro do Comercio, com o seu colega das Finanças, não tomarem as providencias que o caso requere, como por exemplo, de transferencia para o Fundo Especial de caminhos de ferro de uma verba suplementar, mesmo que fosse para isso preciso atingir a farta verba destinada ás obras e melhoramentos das linhas ferreas do Estado em exploração pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

A REORGANISAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

(CONTINUAÇÃO DO ARTIGO PUBLICADO NO N.º 1.059)

Pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

Receitas e Despesas

De modo a se poder comparar e apreciar as causas das dificuldades financeiras que pesam nos caminhos de ferro de França, é necessário fazer-se a correção da desvalorização do franco. A não ser que se mencione todos os numeros que seguem, foram calculados com referencia ao franco ou seu valor ante-guerra. Sobre esta base, as tarifas de passageiros em 1913, são 26,6 por cento superiores para 1.^a classe, 28,6 para 2.^a classe e 34,5 para 3.^a classe. A receita neste capitulo foi 1,2 por cento a menos em 1930 do que em 1913, incluindo a exploração da rede da Alsacia-Lorena. Dever-se-ha notar que a receita de passageiros foi obtida em grande parte de bilhetes emitidos a preços pouco renumeradores.

Houve uma diminuição de 9,8 por cento no rendimento por tonelada de mercadoria em P. V. e uma redução de 13,5 por cento no rendimento por tonelada-milha (milha=1600^m) no periodo de 1921 a 1930; o que é bem grave, em vista do trafego de P. V. representar 82 por cento do rendimento de mercadorias.

Apezar de uma redução de 9,5 % nas despesas em 1929 comparadas com 1921, as despesas globais das rôdes principais equivaliam 2.580 milhões de francos (franco ante-guerra) em 1930 ou 114 % de aumento sobre as despesas do ano de 1913.

As despesas de exploração por trem-kilometro eram reduzidas em 38 %, de 9 frs. em 1921 para 5,50 frs. em 1929, mas foram todavia 76 % a mais em 1930 do que em 1931. A despesa com pessoal subiu de 711 milhões de francos em 1913 para 1.547 milhões de frs. (ante-guerra), em 1930, representando um acrescimo de 117 %, devido em parte ao aumento de 22,6 % na quantidade de empregados e sobretudo aos efeitos do dia das 8 horas.

Está calculado que o dia de oito horas sobrecarregou com 1.700 milhões de francos (actuais) os caminhos de ferro e tambem que, sem o sistema «racionaisação» posto em voga nas administrações, seria actualmente necessário empregar 700.000 pessoas em vez de 500.000; o que aumentaria com 3.500 milhões de francos actuais, a despesa anual.

Em 1 de Junho de 1930, a paga do pessoal representava, na media, 8,21 vezes a paga ante guerra, comparada com o coeficiente 5,72 para o aumento no custo de vida. A caixa de pensões custa aos caminhos de ferro aproximadamente 186 milhões de frs. (ante-guerra) em 1930, comparando com 115 mi-

lhões em 1913, ou seja um aumento de 61 %; a pensão media que se paga tendo sido aumentada de 72 %.

Os gastos de combustivel nas locomotivas desceu de 66 quilos por 1000 tonelada-quilometro rebocados em 1913 para 60 kg. em 1930. As despesas totais de tracção aumentaram, todavia de 86 % por trem-milha, de 1913 a 1930. O custo de conservação e de reparações de material circulante reduzido a francos ante-guerra, aumentou 194 % enquanto que a despesa da via e de edifícios subiu 88 % no periodo que vimos considerando. Os melhoramentos nos sistemas e metodos usados permitiram, uma diminuição de 9,25 % nos homens por hora precisos para a conservação do material circulante e da via. Uma grande parte da despesa extraordinaria é devida a maior capacidade e melhor qualidade do material. Os impostos que incidem sobre os caminhos de ferro em França importam em 693 milhões de frs. (ante-guerra) em 1930, um aumento de 110 % sobre os de 1913, e diz-se que os caminhos de ferro em França são aqueles em que recaem mais impostos na Europa, se não fôr no mundo.

Quadro indicador da distribuição das despesas de exploração e encargos financeiros

Pessoal	44,3 %
Impostos	14,5 »
Juro de obrigações	9,3 »
Combustivel	8,0 »
Conserv. de material circulante	8,1 »
Via	5,9 »
Amortização de capital	3,2 »
Varias despesas de exploração	5,0 »
Indemnizações	0,8 »
Administração	0,01 »
Acionistas	0,9 »
	100,0

Este quadro mostra a distribuição média das despesas de exploração e encargos nas rôdes das cinco companhias francesas.

A crise e as soluções propostas para a debelar

Em vista da influencia adversa de todas as características estudadas, parece impossivel que a crise nos caminhos de ferro em França, não date de mais tempo. Reduzidas á mesma base monetaria, as tari-

fas de passageiros baixaram 32 % desde 1913, as tarifas de G. V. conservam-se estacionarias, as de P. V. só aumentaram 16 %, a despeza de pessoal aumentou para mais de 80 % e a do combustivel em 50 %.

Todavia, pela «racionalização» realizada pela Convenção de 1921, pôde-se manter o equilibrio até fins de 1929. Durante o ano de 1930, atingiu-se um deficit de 1.770 milhões de francos; o de 1931 vai para 3 milhões; enquanto que durante o de 1932, ainda será mais formidavel, se não se tomarem medidas de precaucao.

Desde 1929, os caminhos de ferro pagam ao pessoal mais 2 milhões de francos por ano. Esta despeza não tem sido compensada por um aumento de tarifas; enquanto que, a depressão económica mundial tem dado como resultado quebra de receitas na importancia de pelo menos 1.300 milhões de francos durante o ano de 1931.

Teêm-se preconisado soluções varias, inclusivé uma fiscalisação mais rigorosa do Estado, mas esta medida não seria grande beneficio. Se alguma coisa ha, a fiscalização já é muito apertada. A nacionalisação, feita pelo Estado ou a formação de companhias nacionais, não tem nada que a recomende.

O que se torna urgente é acabar com o deficit e com os emprestimos, fazendo seguir isto pelo desenvolvimento de exploração feita sobre um plano mais vasto do que até ao presente. Tem-se feito mais economias de exploração e outras estão a fazer-se mas não é possivel ir muito mais longe neste capitulo, sem reduzir e prejudicar a qualidade dos serviços. As tarifas de passageiros devem ser aumentadas, sendo só 3, 4 vezes mais, que as tarifas de antes da guerra, enquanto que o franco foi reduzido para um quinto do seu valor. O deficit de 1800 milhões de francos na receita de trafego de passageiros em 1929 (mais em 1930) não pode permitir-se que continue. Devem-se procurar reduzir os impostos ferroviarios, reduzindo a despeza nacional. O programa de construção de novas linhas tem necessidade de revisão; sendo a construção nas condições actuais só justificada em casos excepcionais. A electrificação das linhas principais deve ser considerada com cuidado, tendo é certo obtido resultados favoraveis, particularmente na linha do Midi. Tudo isto poderá sem duvida contribuir para o fim que se deseja, mas são meramente prolongamentos de princípios conhecidos e é duvidoso se postos em prática seriam os unicos suficientes para produzir os efeitos desejados. Maior interesse e pode ser maiores possibilidades estão nas propostas estudadas de *reforma dos metodos de exploração*, especialmente com referencia a serviços suburbanas, ramais e o moderno «mariage» do caminho de ferro com a estrada.

(Continua)

**Este numero foi visado
pela Comissão de Censura**

PARTE OFICIAL

Ministerio do Comercio e Comunicações

Decreto n.º 20.890

Reforça uma verba do orçamento do Ministerio em vigor no corrente ano economico, a fim de ocorrer ao pagamento do material fornecido ás linhas ferreas do Estado por conta das reparações alemãs.

Rectificação ao artigo 1.º do decreto n.º 20.801, que manda inscrever no orçamento do Ministerio em vigor no corrente ano economico a quantia de 30.000.000\$, sob a rubrica «Produto de parte do emprestimo destinado á execução de obras e melhoramentos indispensaveis ás linhas ferreas do Estado».

Cem mil contos para melhoramentos nas linhas ferreas do Estado

O governo foi autorizado a inscrever no orçamento do Ministerio do Comercio, como subsidio ao fundo especial de caminhos de ferro, até à soma de cem mil contos, para a execução de obras e melhoramentos nas linhas ferreas do Estado, que constituiram objecto do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927.

Para execução de tal disposição, foi, publicado na folha oficial um decreto autorizando o governo a contrair um emprestimo interno amortizavel nas seguintes condições:

O emprestimo denominar-se-á «Caminhos de Ferro, 1932-1935» e terá o valor nominal que fôr necessario para realizar a importancia de 100.000.000\$, destinados a execução das a'udidas obras e melhoramentos; pagar os juros das quantias atribuidas em cada ano, até o ano economico de 1934-1935, compreendidos os juros a pagar em 1 de Julho d'este ultimo, e realizar a conversão prevista no decreto.

O juro anual do emprestimo será de 6 por cento, pagavel, semestralmente, em 2 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano; a amortização será feita em quarenta semestres e realizar-se-á, por sorteio ou compra no mercado, nas épocas do vencimento dos juros, devendo a primeira amortização efectuar-se em 2 de Janeiro de 1936; as obrigações terão o valor nominal de 1.000\$, cada uma, e serão representadas em titulos ao portador de uma, cinco e dez obrigações; os titulos de emprestimo poderão ser colocados por contrato com a Caixa General de Depositos, ou quaisquer estabelecimentos bancarios, subscrição publica ou venda no mercado, não podendo o seu preço ser inferior a 95 por cento do valor nominal; o Estado reserva-se o direito de antecipar, no todo ou em parte, a amortização; e o serviço do pagamento dos juros e amortizações fica a cargo da Junta do Credito Publico.

O emprestimo é garantido pelas receitas do fundo especial de caminhos de ferro, consignando-se aos respectivos encargos a parte que fôr necessaria e que, até final extinção deles, não poderá ter outra aplicação. As obrigações em que fôr representado o emprestimo gozam de todas as isenções e privilegios concedidos pela legislação vigente aos titulos da dívida publica fundada, e, designadamente, das isenções consignadas nas alineas c) e d) do § 1.º do artigo 2.º do decreto n.º 18.090, de 14 de Março de 1930.

É autorizada a Junta de Credito Publico a converter os titulos dos emprestimos de 4,5 por cento de 1903-1905, e 5 por cento de 1909, em obrigações de 6 por cento, a emitir nas condições estabelecidas no diploma. Os titulos dos emprestimos a converter serão recebidos á cotação de 65\$00 por obrigação; os titulos do novo fundo de 6 por cento serão entregues á cotação de 910\$00 por obrigação.

A Junta do Credito Publico procederá á emissão das obrigações representativas do valor nominal do emprestimo, destinando-se 5.819 obrigações á conversão dos titulos dos emprestimos de 4,5 por cento de 1903-1905, e 5 por cento de 1909.

O TERRITORIO MANDCHÚ, SUAS INDUSTRIAS E CAMINHOS DE FERRO

Por C. MENDES DA COSTA



NO primeiro numero deste ano demos aos nossos leitores algumas notas sobre o desenvolvimento da Mandchuria. Continuamos hoje a ocupar-nos do mesmo assunto, completando ligeiramente essas notas e ampliando mais as que se referem a Caminhos de Ferro. Os elementos que aqui damos são-nos fornecidos pelo «Buletin de L'União Internationale des Chemins de Fer», de Janeiro ultimo.

A riqueza carbonifera computa-se em 400.000.000 de toneladas nas minas Mandchuria do Norte, avançando-se em 1 bilião de toneladas as da Mandchuria do Sul, tendo como principais as de Fushun e Yentaï exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul da Mandchuria. A mina de Fushun a este de Mukden produz carvão bituminoso de boa qualidade usado principalmente na alimentação de locomotivas e de caldeiras de navios, sendo excelente para a produção de gás. A Companhia além de fornos de coke, montou uma instalação para a recuperação de gases que são aproveitados para produzir electricidade, construiu uma fábrica para a produção do sulfato de amônio em grande quantidade, como produto secundário. A hulha cuja extração anual passa de 9.000.000 de toneladas é empregada pelo Caminho de Ferro, e exportada em grandes quantidades.

Este desenvolvimento industrial, melhorou consideravelmente as condições de vida local.

O carvão das minas de Fuhsun é mesclado de schisto argiloso que parecia sem valor.

No entanto a Companhia empreendeu a destilação deste produto, extraíndo-lhe petróleo. É uma indústria importante em via de grande desenvolvimento, pois as massas schistosas estão avaliadas em 5.500.000.000.

Depois de muitos estudos tendo por base os métodos usados no estrangeiro os peritos de Fuhsun descobriram um novo processo que, nas recentes experiências demonstraram magníficos resultados. As novas instalações projectadas, podem destilar por ano 700.000 toneladas de schistos argilosos com uma produção de 50.000 toneladas de petróleo bruto, além de 4.500.000 de óleos voláteis, bem como parafina e amônio.

As minas de Yentaï acham-se ao sul de Mukden

e a sua produção em 1928, elevou-se a 131.325 toneladas constituindo hoje uma das receitas mais importantes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul da Mandchuria.

Os jazigos de ferro de Penhsihu e Anshan estão avaliados em 400 milhões de toneladas. Carvões e minério de ferro são exportados para o Japão em grandes quantidades, o que converteu este país, pouco a pouco em grande nação industrial.

Como dissemos anteriormente, o porto de Dairen, é o segundo do extremo oriente, correspondendo o seu movimento em 1929 a 14 milhões de toneladas com o contravalor comercial de 508 milhões de yens.

A zona de influência da Companhia dos Caminhos de Ferro da Mandchuria é cerca de 3.600 quilómetros quadrados ou sejam 0,04 % da superfície total da região. No entanto esta parte territorial espalha por toda a província uma soma importante de actividade.

Devido à influência económica dos caminhos de ferro, os produtos chineses têm saída para os portos de mar, pelas linhas japonesas ou russas.

O desenvolvimento desta região será ainda maior se atendermos a que uma grande parte das suas riquezas naturais se encontram por explorar.

A actividade do Japão nesta zona tem sido importantíssima, pois necessita dos seus produtos, e pode neste vasto território dar vazão a uma grande percentagem do seu excesso populacional.

A influência do caminho de ferro não se limita só como factor económico, mas também civilizador.

Assim as duas empresas ferroviárias, japonesa e russa, criaram e exploraram magníficos hoteis, fábricas de gás, geradoras de electricidade que abastecem muitas cidades da região, hospitais, escolas, museus, etc.

A Companhia do Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria tem dedicado uma actividade muito particular ao desenvolvimento da instrução, mantendo na zona a seu cargo, 29 escolas primárias para japoneses, 11 para chineses, 25 escolas maternais e 32 escolas industriais primárias; além destas mantém ainda liceus, escolas superiores de comércio, agricultura, medicina e economia sendo o ensino ministrado em conjunto a japoneses e chineses que de igual maneira se podem dedicar ao progresso do país e em especial nos serviços sanitários. Estes serviços estão bem organizados, existindo na zona do caminho de ferro 21 hospitais principais que espalharam ao longo da sua rede, vários outros de menor valor.

Estes estabelecimentos dedicam-se aos doentes de todas as nacionalidades e raças. No porto de Dairen estão construindo um novo hospital que é digno de nota pelas suas dimensões e aperfeiçoamentos, tanto no que respeita a enfermarias como em todo o material científico que é do mais moderno que existe.

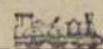
A mesma Companhia tem-se também interessado pela agricultura, dedicando-se a interessantes experiencias, sobretudo no que se refere á silvicultura. Incitando esta industria distribuiu pela população 500.000 plantas de arvores frutiferas, alem de milhões de outras plantas de arvores de outras especies.

Encorajou a criação do bicho da seda, a dobagem dos casulos, a cultura do tabaco, a criação do gado, etc.

Para dar aos nossos leitores uma ideia do que tem sido o esforço feito pela companhia no cumprimento de obras sociais, economicas e educativas, damos a seguir os numeros que se referem ás despesas com estas obras, no exercicio de 1926/7:

Escolas, 2731,238 yens; bibliotecas, 178.320 yens; serviços de educação, 613.552 yens; hospitais, 4.617.541 yens; serviços sanitarios, 183.123 yens; laboratorios, 438.611 yens; estações agrarias, 296.886 yens; florestas, 65.561 yens e depuração de aguas, 469.292 yens.

Os caminhos de ferro, teem sido sem duvida, os promotores deste enorme progresso, digno de ser conhecido. Tambem por seu turno teem colhido resultados, dos quais daremos noticia no proximo numero.



A TABELA

Cá e lá... má crise há...



Dizem, não sei porque estranho egoismo humano, que a contemplação das desgraças alheias consola das proprias.

E' uma doutrina errada, má, mas que está tão incarnada no espírito rotineiro das sociedades que... não podemos fugir á regra de olhar para o lado quando nos vemos em transe afitivo.

A nossa crise! Tremendo bagular de castelos de nótas ganhas no *après guerre* febril e convulsivo! De grugolade de situações financeiras, de industrias recentemente nascidas, de interesses eriados!

Neste quadro de crise, aparece a situação dos caminhos de ferro!

Ha verbas de prejuizo, que os governantes veem-se na necessidade de procurar o remedio tarifario que minore os sofrimentos da exploração ferroviaria.

Mas, aparece aquele egoismo humano consolador, e olha-se para o lado. E o que se vê?

A França, é o exemplo é o país modelar do *turismo*, a pátria do pé de meia. O franco é um valôr, Paris rivalisa com Nova York na firmeza da sua bolsa... E contudo o balanço economico das suas industrias em 1931 é qualqué coisa de fantastico.

A crise aguda da economia francesa em 1931 — o ano da Exposição Colonial — é testemunhada pelas estatísticas das companhias de caminhos de ferro. Diz um economista que não ha *indice* mais seguro que estas, porque a actividade do tráfego pela via ferrea é o reflexo fiel da actividade das *trocas* e portanto da actividade da produção.

Pois em 1931, o numero de *vagos* carregados, que em particular revelam o volume das transações, diminuiu 8% sobre o ano anterior. E as receitas das companhias, então, apresentam uma quebra muito mais significativa: apenas 1.500 milhões de francos!

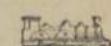
O *deficit* da exploração ferroviaria em todas as companhias passou de 1.600 milhões a 3.100 milhões de francos!

Não ha em França companhia alguma que não esteja em *deficit*. A linha Paris Orleans, com 160 milhões; a linha de Este com 200 milhões; a da Alsacia e Lorena 223 milhões; a do Norte com 260 milhões, e a do Midi com 300 milhões; a P. L. M. com 710 milhões, e as linhas do Estado com 730 milhões!

E' um sudario... que nos faz pensar na pequenez dos nossos males. Para onde se vai? Impossivel descobrir, de momento, o dique a antepôr a uma situação que ameaça agravar-se dia a dia... Onde está o equilibrio. Qual o futuro da industria e da exploração ferroviaria, como o de outras industrias ou mesmo talvez de todas?

Mais uma vez se verifica uma coisa: é que a crise origina um grande fluxo de palavras... todos escrevem, estudam, dizem coisas... Mas a solução pratica ainda jaz em incognita a determinar.

ARMANDO FERREIRA



C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$25,9	1\$24,5
Madrid	2\$41,9	2\$42,8
Nova Iorque	31\$49,5	31\$61
Zurich	6\$08,9	6\$11,2
Roma	1\$63,7	1\$64,5
Bruxelas	4\$58,1	4\$59,7
Amsterdão	12\$63,6	12\$73,2
Berlim	7\$48,4	7\$51,1
Praga	\$93,2	\$93,5
Rio de Janeiro	1\$88,7	1\$89,4
Libra Ouro	—	—

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

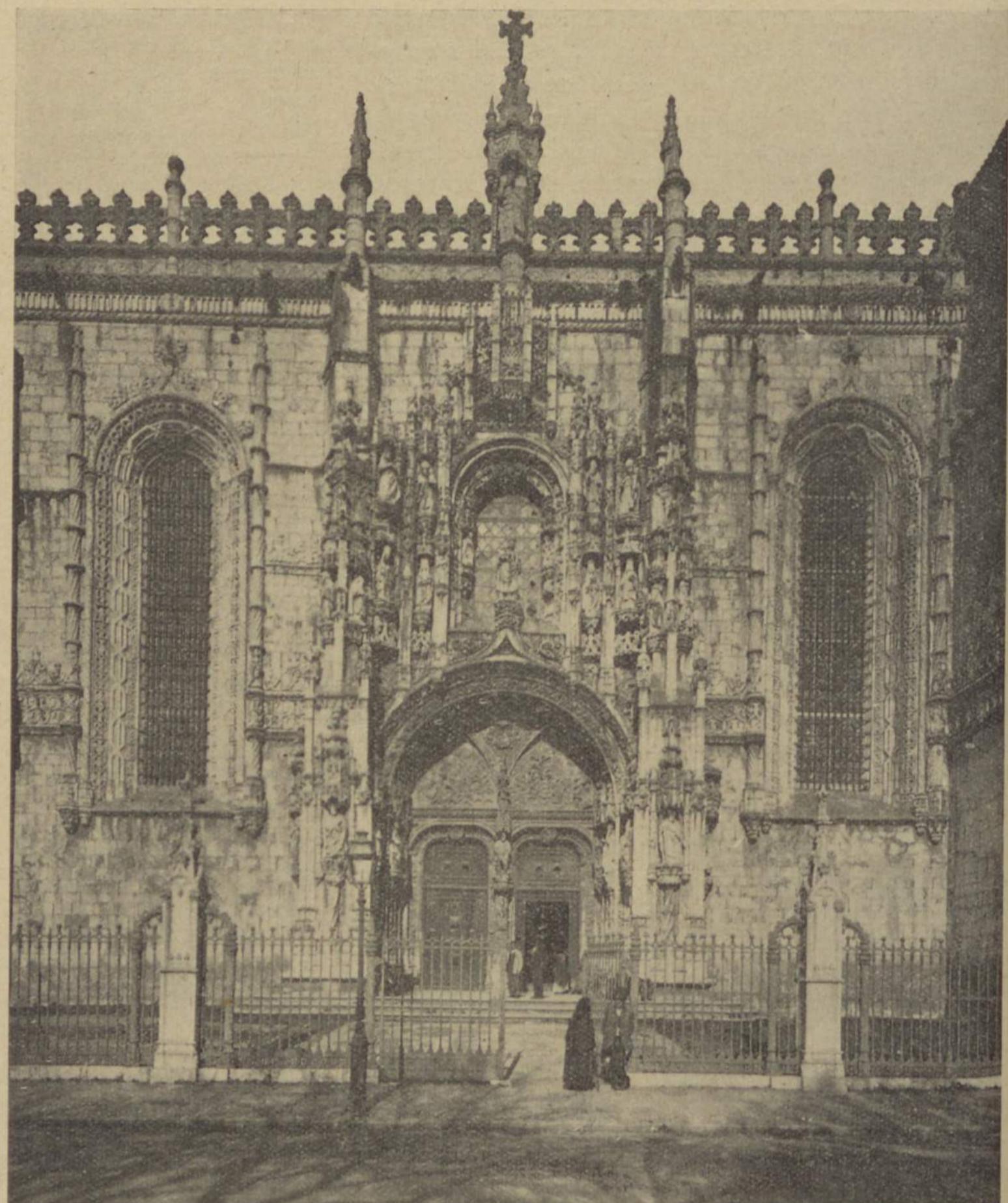
ASociedade de Geografia, já velha, cheia de pó e de bolor, não dos séculos, nem sequer dos anos, mas da cómoda quietação em que se tem mantido, resolveu, enfim, dar sinal de vida organizando também a sua semana colonial.

Fez muito bem a Sociedade de Geografia e aqui lhe deixamos os nossos calorosos aplausos; ei-la consagrada á sua ardorosa tarefa magistralmente iniciada com a magnífica exposição das Janelas Verdes.

Porém, se uma semana consagrada às nossas províncias ultramarinas pouco é, se não tiver seqüência; já representa um enorme esforço; esforço apreciável para ressurgir do letargo em que a Sociedade de Geografia tinha caído, como se tivesse para sempre ficado extenuada com a violenta saída de dois dos seus sócios que maior e melhor a podiam honrar: Aires de Ornelas e João de Azevedo Coutinho.

A semana colonial representa pois um esperançoso espreguiçar da Direcção da benemérita Sociedade fundada sob tão auspiciosos intuitos, em meados do século XIX, quando ia quase completamente perdido o sentido colonial.

A romagem ao monumento de Afonso de Albuquerque não basta; é preciso que se saiba quem foi esse gigante, fundador do grande império da Índia; professor da colonização inglesa; a bibliografia



LISBOA / PORTICO DA EGREJA DOS JERONIMOS

PROVINCIAS ULTRAMARINAS

SEMANA COLONIAL

Por JULIO DA COSTA PINTO

sobre Afonso de Albuquerque, é enorme, especialmente a inglesa; pouco conhecida é em Portugal; não está divulgada como deve ser.

Não bastam algumas patacadas ditas em histórias mal alinhavadas, mais destinadas à propaganda derrotista do que a ensinar e propagar o amor pelo esforço português.

A visita aos Jerónimos é salutar; mas, não basta saber como foram traçadas as arcarias; como são audaciosas as suas abóbadas; como Castilho concebeu o pórtico maravilhoso.

É preciso que se comprehenda toda a espiritualidade que se desprende dessa maravilhosa renda de pedra; dessa mola imponente, símbolo eterno dos esforços ingentes das gerações espantosas de heroísmo dos homens da 2.ª dinastia.

A contemplação dos túmulos de Vasco da Gama e Camões nada quer dizer, se não se tiver comprehendido em toda a sua profunda significação as suas obras portentosas a que consagraram as vidas.

E para que a semana colonial tenha eficácia; para que as futuras romagens tenham cada vez mais adeptos, é necessário organizar os estudos coloniais, creando e desenvolvendo a mentalidade colonial, porque sem ela, perder-se-ão os esforços dos bem intencionados, que finalmente começam a abranger em todo o seu alcance a obra da geração do ressurgimento colonial, criminosamente incompreendida pelos que mais obrigação tinham de a não desconhecer.

Impõe-se portanto a organização dos «Estudos Coloniais», como base imprescindível à criação da mentalidade colonial a desenvolver nas modernas gerações que, amanhã, hão de ter sobre os seus hombros a pesada tarefa da renovação dos processos de governar.

É preciso, indispensável, que em Portugal se saiba com verdade onde estão situadas as nossas províncias ultramarinas; as suas características; as suas possibilidades de vida; é preciso que a corrente já creada para os algarves de além-mar, quer do funcionalismo, quer dos ramos diversos da actividade, também leve uma bagagem que lhes torne facil a linguagem colonial, para que a sua adaptação seja menos dolorosa.

O fito que deve nortear a corrente emigratória não é o de enriquecer de qualquer forma; deve ser o de crear o que falte; e que haja uma continuidade de esforços, de forma que um seja a seqüência dos anteriores para atingir com directiva firme o alto objectivo de desenvolver o progresso iniciado.

A experiência dos velhos deve servir aos novos; o presente não pode desarticular se do passado.

Que grande papel não está reservado à Sociedade de Geografia! Essa Sociedade concebida num grave momento da nossa história por — Luciano Cordeiro — com tão elevado objectivo como foi o da sua fundação!

A guerra sem quartel que se está fazendo no Extremo Oriente; incêndio que lavrou com surda crepitação, mas cuja extensão e alcance a ninguém é dado profetizar; embora deixe apreensivos e meditativos quem pense a sério na vida; essa guerra pode trazer surpresas espantosas que nos obriguem a bradar com força e com todas as nossas forças que são portugueses os algarves de além-mar; inalienáveis e sem facil desmembramento da Mãe Pátria.

Não vai falar do problema colonial, que, hoje,

mais do que nunca, está na ordem do dia, o primeiro doutor que tenha apenas o dom de palavra.

Quem deve falar das necessidades das colónias, dos seus problemas mais urgentes, são os que por elas sofreram e trabalharam; é preciso escutar os que ali se esforçaram por «dilatar a fé e o império», numa luta sem quartel contra o clima, contra as contrariéades que surgem sempre a entravar a acção dos que querem produzir.

A Sociedade de Geografia está pois reservado o alto papel de orientadora e divulgadora dos nossos métodos colonizadores.

Nos arquivos do Ministério das Colónias, há inúmeros relatórios dos governadores dos distritos; dos chefes de circunscrições; dos comandantes dos postos militares.

Com um estudo criterioso quanto não ganharia o país em saber o que pensaram, o que sentiram, o que propuseram e fizeram êsses heroicos pioneiros da civilização portuguesa, os animadores incomparáveis da epopeia colonial!

A campanha colonial do *Diário de Notícias*, seguida por nós com interesse, merece o nosso caloroso aplauso.

E a terminar transcrevemos dum artigo — Política Colonial — do *Diário de Notícias* do dia 12 de Janeiro o seguinte trecho:

E são aqueles que conhecem as colónias por lá terem trabalhado e aprendido, gastando nelas uma parte da sua vida, de preferência aos que só por tradição, pela leitura ou burocraticamente as conhecem, q.e com maior autoridade e razão podem e devem orientar a política colonial interna, contribuindo para uma propaganda intensiva, principalmente nas escolas, que são as grandes alavancas do progresso, e para o alevantamento da ideia colonial entre todas as classes do país.

que é a tradução fiel do nosso pensamento.

Este artigo é firmado por um ilustre oficial da marinha de guerra, sr. capitão-tenente Jaime do Inso.



ERNESTO DRIESEL SCHROETER

Encontra-se retido em sua casa por motivo de um desastre este nosso amigo, distinto engenheiro e antigo ministro do extinto regime.

O acidente deu-se proximo do hall do Avenida Palace quando S. Ex.ª se propunha visitar o sr. Marcelo Alvear, antigo presidente da Republica Argentina, tendo ficado ferido na fronte em resultado de uma violenta queda. O ferido por quem fazemos votos de pronto restabelecimento, está sob os cuidados do sr. dr. Moreira Junior.



A NOVA ESTAÇÃO DO TERREIRO DO PAÇO

A nova estação de caminhos de ferro do Sul e Sueste, no Terreiro do Paço deve ser inaugurada, como já dissemos, nos princípios do corrente mês.

Procedeu-se já a experiencias de atracação pelo vapor «Alentejo» um dos maiores empregados na travessia para o Barreiro, tendo dado bons resultados.

Vai inaugurar-se definitivamente o ramal da Sr.^a da Hora á Trofa



WAI finalmente ser inaugurado o ramal da linha da Senhora da Hora á Trofa que tantas vezes foi transferido. Como já dissemos o sr. Presidente da Republica partirá de Lisboa no próximo sabado 12, conservando-se na cidade Invicta até 16.

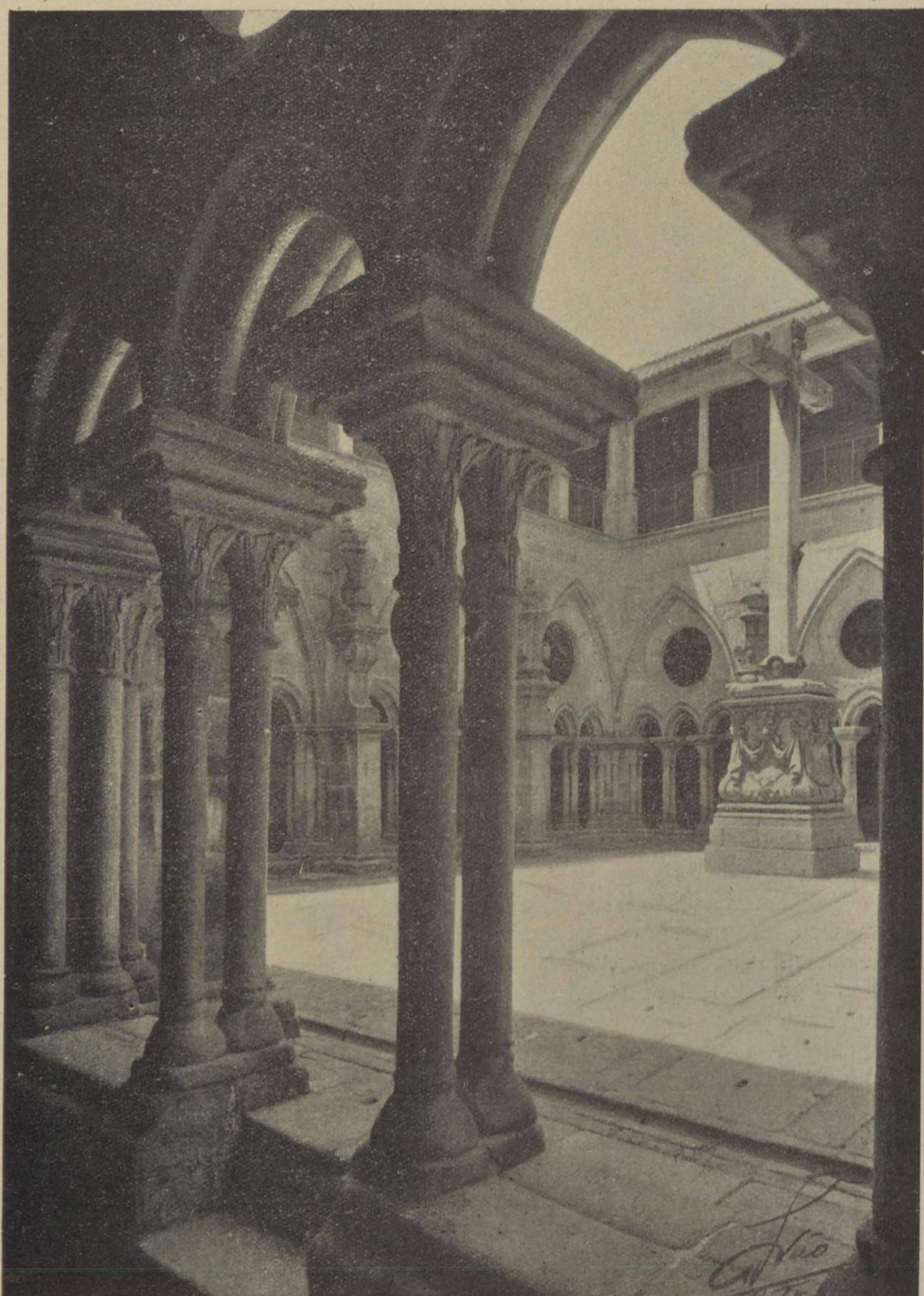
O projecto do programa da visita presidencial é o seguinte.

Dia 12: ás 15 h., chegada á estação de S. Bento. Cumprimentos de boas-vindas pela Camara Municipal do Porto; ás 20 h., jantar intimo; ás 21,45, espectaculo de honra a S. Ex.^a o sr. Presidente da Republica e Governo, e de beneficencia a favor dos pobres do Governo Civil, oferecido por um grupo de senhoras do Porto.

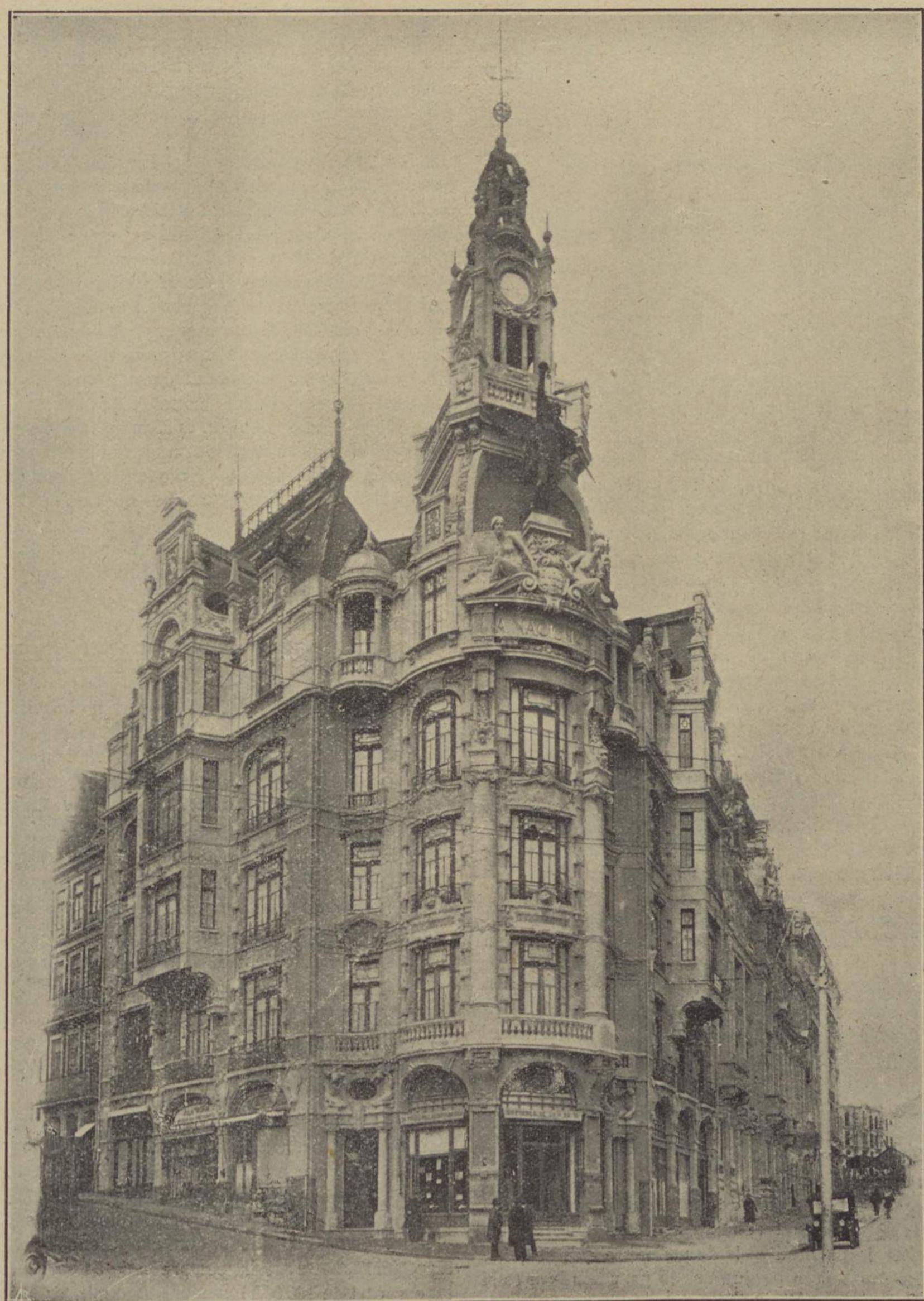
Dia 13: ás 10 h., sessão solene na Camara Municipal de Gaia. Entrega do Relicario a S. Ex.^a o sr. ministro das Finanças. Visita ao «atelier» do escultor professor Teixeira Lopes; ás 12,30,

cumprimentos dos oficiais da guarnição, no quartel general da 1.^a Região; ás 13 h., almoço intimo; ás 14,30, partida para Matozinhos, recebendo ali cumprimentos de boas-vindas da Camara Municipal, seguindo-se o lançamento da primeira pedra das obras do porto de Leixões. Festival maritimo. Visita á linha de cintura, Contumil-Leixões. Visita á Refinaria de Angola; ás 20 h., jantar intimo; ás 22 h., sessão solene no Palacio da Bolsa, promovida pelas associações economicas.

Dia 14: ás 10 h., visita ao tunel da Trindade; ás 11 h., visita á Maternidade; ás 12,15, visita ás Faculdades de Engenharia e Farmácia; ás 13 h., almoço in-



PORTO / CLAUSTROS DA CATEDRAL / FOTO ALVÃO



EDIFÍCIO DA COMPANHIA DE SEGUROS «A NACIONAL»

timo; ás 14 h., partida da estação da Boa-Vista para a inauguração do ramal da Senhora da Hora-Trofa, dirigindo-se até Guimarães. Na Senhora da Hora proceder-se-á á assinatura do auto e benção da linha e entrega das condecorações ao pessoal do caminho de ferro, já agraciado. Regresso á estação da Boa-Vista; ás 20,30 h., jantar intimo; ás 23 h., baile de honra a S. Ex.^a o sr. Presidente da Republica e Govérno, e de beneficência a favor dos pobres do Govérno Civil, oferecido por um grupo de senhoras do Pôrto, no Grande Hotel.

Dia 15: ás 10 h, visita ás obras da Camara Municipal; ás 12,30 h., visita ás obras do Liceu Rodrigues

de Freitas e Encomendas Postais; ás 13 h., almoço intimo; ás 15 h., recepção no Palácio da Bolsa. Entrega de mensagens das Juntas de Freguesia e entrega de condecorações; ás 20,30 h., banquete oficial oferecido pela Camara Municipal do Pôrto.

Dia 16: ás 9,30 h., partida para Gondomar, recebendo cumprimentos na Camara Municipal. Visita ás minas de S. Pedro da Cova; ás 12,15 h., regresso ao Pôrto; ás 13 h., almoço intimo; ás 15 h., visita ás máquinas de queimar carvão da Companhia Carris do Pôrto, em Massarelos; ás 17 h., partida da estação de S. Bento, de regresso a Lisboa.»

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

O ESTADO E A INDÚSTRIA PARTICULAR

PUBLICOU o jornal *O Século* a propósito da concorrência do Estado à indústria particular um artigo interessante e dias depois um eco respeitante a uma queixa de um industrial que defende o seu negócio contra a concorrência do Estado.

Sobre este ponto muita coisa havia a dizer mas limite-me hoje a dizer da nossa justiça.

Já em tempo devido fizemos a nossa reclamação quando começaram a aparecer em público boletins de vários ministérios que inseriam oito, dez e vinte páginas de publicidade. Temos na nossa meza de trabalho um desses boletins mensais em que puseram em campo os angariadores de anúncios para arranjarem umas duzias de páginas de publicidade.

O boletim de que falamos não é o do Governo Civil que facilmente arranja publicidade bastando-lhe sómente o nome, mas sim o Boletim do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Não está certo que o Estado venha prejudicar a indústria particular tirando dos anunciantes aqueles cobres que fazem falta na nossa publicidade.

Na indústria gráfica o Estado também nos prejudica e pôde muito bem competir por que não tem aquele formidável encargo das contribuições e dos impostos que todos nós temos, podendo o mesmo Estado fazer orçamentos baixos, com os quais nenhuma oficina pode competir.

TÍTULOS A COBRAR NAS COLÔNIAS

TEMOS perto de dez mil escudos para receber de assinaturas desta Revista nas nossas possessões ultramarinas, dinheiro este que não podemos receber em virtude da célebre lei que não permite, por enquanto, as transferências.

Como nós, muitas Empresas há que estão impossibilitadas de receber as assinaturas dos seus periódicos de que resultam sérios embaraços para as administrações onde, hoje, todos os dinheiros são poucos.

Sabemos que estão estudando a melhor maneira de facilitar as referidas transferências assim como também sabemos que isto já dura há mais de um ano e que se pôde eternizar por muito tempo prejudicando grandemente toda a gente que tem transações com as colónias e as empresas jornalísticas principalmente.

DIVÓRCIOS EM 24 HORAS

ORA aqui está uma coisa admirável para os portugueses que têm a mania de resolver todos os processos em 24 horas.

As cidades americanas parecem andarem à compita em matéria de facilidades de divórcio aos esposos mal-avindos. Até há pouco era a cidade norte americana de Reno que batia o «record» neste ponto. No México está-se fazendo mais e melhor. A cidade de Chihuahua introduziu uma nova lei de divórcio, que, até com a ausência dos conjugues, os divorcia completamente em 24 horas. Basta um requerimento endereçado aos tribunais de Juarez para se decretar o divórcio. Tal disposição aplica-se também a estrangeiros.

Os motivos da introdução dessa nova lei devem pro-

curar-se na habilidade comercial do Governo. São os divórcios, como se sabe, a ultima moda nas repúblicas americanas, do Centro e do Sul, e Estados Unidos. Os diferentes estados tratam de dar facilidades e por esta forma atraír turistas.

Foi o sub-secretário do Estado Camilo Carranza o encarregado do projecto da lei de divórcio. Os pedidos de divórcio estão a cargo do juiz António del Rosal, que apenas tem 26 anos de idade. Rosal é solteiro e declara que nunca sentiu a necessidade de se casar.

O divórcio é decretado no espaço de 24 horas estando ambos os conjugues de acordo. Havendo desacordo de um deles, o processo demora mais porém quando muito apenas 3 ou 4 semanas. Mas há sempre motivos que levam a facilitar. As despesas de cada divórcio é que são um bocadinho elevadas, pois cada um custa 250 dólares, ou seja mais de 7 contos da nossa moeda. O Estado do México e a Municipalidade de Juarez distribuem entre si muito amigavelmente o impostos cobrados sobre a quantia apontada.

Nem se deve chegar a saber qual os motivos porque as pessoas se divorciam.

Em 24 horas em Portugal não pegam os divórcios porque muitas das vezes os arrufos são passageiros, embora durem mais de vinte e quatro horas.

QUINZE MORTOS DE FRIO EM LISBOA

AS notícias que publicam os jornais brasileiros de 31 de Janeiro do corrente e a que se refere o jornal *A Voz* de 20 de Fevereiro sobre o frio em Lisboa são verdadeiramente terroristas dando a impressão que por cá se morre regelado de frio por essas vielas da velha cidade, senão vejamos:

Uma onda de frio varre a Europa. Quinze mortos em Lisboa — 30 (U. T. B.). A onda de frio que vem varrendo a Europa causou a morte a 15 pessoas nesta capital.

Qual será a agência transmissora que impinge aos jornais brasileiros estas atoardas de grosso calibre?

A RUSSIA MILITARISTA

FORAM publicadas em Genebra, as informações recebidas da U. R. S. S., pelo secretário geral da Sociedade das Nações sobre os efectivos do «exército» vermelho e os armamentos soviéticos em 1 de Janeiro de 1931, compreendiam forças de terra, mar e ar, num total de 562.000 soldados e 37.700 oficiais. O total das formações organizadas militarmente elevava-se a 58 590 soldados e 3.920 oficiais. As forças aéreas compreendiam 750 aviões, com um potencial motor no total de 310.400 H. P. A marinha compreendia 54 barcos, com a tonelagem total de 160.892 toneladas, aos quais devem ser acrescentados 15 barcos, no Mar Negro, num total de 48.590 toneladas. As despesas com o Exército Vermelho, em 1931, elevavam-se a 1.290 milhões de rublos.

Com esta despesa formidável a Russia não pode mais sustentar o exército maior do mundo que possue.

Com dificuldade amortisaram, as contas que tinham a pagar á Inglaterra, á Alemanha e á América do Norte, respectivamente de 225 milhões de dólares, 535 milhões de marcos oiro e 150 milhões de dólares.

Duas destas verbas foram amortizadas, segundo os jornais franceses, com 25% ficando a outra nação com uma moratoria pedida não sabemos por quantos meses.

A série infinita de despesas criada principalmente com a compra de material de guerra pelo governo bolchevista, não garante á Russia uma situação privilegiada, pelo contrário, terá a velha nação de se ver forçada a orientar-se de molde a poder marchar com as outras nações que, sem o bolchevismo, vão dando boas lições de ordem, disciplina e progresso.

NUDISMO, NÃO!

UM jornal que sempre que pôde e a propósito de tudo ataca Mussolini dizia ha dias o seguinte:

Mussolini não quer maus costumes em Italia. Acabou com as colonias nudistas que já invadiam tambem aquele paiz, declarando que quem quer andar nú se feche em casa.

Depois, convocou os medicos fascistas e falou-lhes assim:

«—Nada de nudismo! Vamos, sim, mas para os desportos ao ar livre. Todo o corpo humano é unitario e solidario, tal qual como o Fascismo. Sobretudo, combatei a moda do emagrecimento excessivo. A mulher italiana deve ter fórmulas opulentas.»

Comentava o referido jornal a seu modo a maneira como Mussolini falou aos medicos e ficamos admirados de ser esta a primeira vez em que o Duce passou pela malha aos seus furiosos inimigos.

RENDAS CARAS

O *Diario de Lisboa* publicou a semana passada o seguinte trecho de uma carta que diz ter recebido:

«Por que razão os senhorios dos predios urbanos actualmente acabados de construir pedem uma renda entre 500 e 600\$00 por um simples andar de 8 divisões, estando esses senhores isentos de contribuição durante 10 anos? Imagine v. um predio com r/c. 1.º, 2.º e 3.º andares, com lado direito e esquerdo, 8 simples divisões, que custou 350 contos pronto a ser habitado; e suponhamos ainda que pagou de juros a 20% ou sejam 70 contos: Total Esc. 420.000\$00 — (verbas exageradas).

Pede o senhorio as seguintes rendas: r/c. 500\$00, 1.000\$00; 1.º 600\$00, 1.200\$00; 2.º 600\$00, 1.200\$00; 3.º 550\$00, 1.100\$00. Total 4.500\$00 que cobra por mez ou sejam 54.000\$00 anuais. Nestas condições está um predio para os lados da Estrela (perdoe-me V. Ex.ª não mencionar nomes).

Veja pois V. Ex.ª como em menos de 10 anos esse homem tira mais de todo o capital empatado! E como lhe digo, o calculo de capital está exageradissimo.»

Pois nós conhecemos por cá coisas muito peores e estamos calados.

Há senhorios de grosso calibre assim como há inquilinos de força.

Sabemos por cá muitas novidades e é difícil inumerá-los.

Claro que nenhuma é do calibre do celebre senhorio que a propósito do seu aniversario convidou os inquilinos para um jantar e os dispensou de pagarem a renda da casa do mez seguinte ao que todos ficaram muito satisfeitos e um mez depois foram para a rua com vento fresco!..

TELEFONES

O *Diario da Noite*, jornal que ainda lhe não vimos a côn, nas ultimas noticias fazia um ataque á Companhia dos Telefones.

Não somos procuradores da referida Companhia nem recebemos nada pelos reclames mas devemos confessar que o referido ataque é bastante suspeito, e, por mais que dessemos voltas ao miolo não conseguimos averiguar qual o seu objectivo.

A certa altura, depois de chamar nomes exquisitos aos telefones dizia que «tinham pedido o 36883 e que responderam do 36803». Como podem pedir numeros pelo automático se só no mesmo se marca?

A certa altura perguntavam:
Será engano nosso?

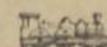
Não deve ser senhores do *Diario da Noite*; talvez efeitos do «assanhado» ou de «borato de sodio...»

SINALISAÇÃO DAS ESTRADAS

A propósito do eco publicado na pagina 89 da *Gazeta do ultimo numero* com o titulo que acima reproduzimos, escreve-nos um nosso leitor a perguntar o motivo por que não indicamos qual era a Companhia a quem pertenciam as referidas chapas.

Como não representa isto uma denuncia pelo contrario um aviso que serve propriamente para beneficio da Companhia, não temos duvida em dizer que é a Shell.

Está satisfeito o nosso assinante?

O QUE TODOS DEVEM SABERPORTUGUÊSES RESIDENTES NO ESTRANGEIROVai ser regularizada a sua situação militar

Pela pasta da Guerra vai ser publicado o seguinte decreto:

«Considerando que muitos portugueses residentes no estrangeiro não têm regularizado a sua situação militar devido á crise económica que actualmente afecta todas as Nações;

Considerando que estes nucleos de população portuguesa no estrangeiro muito têm beneficiado o seu País com o envio de avultadas quantias provenientes das suas economias;

Considerando mais, que muitos desejam visitar a Patria, mas o não têm feito por temerem as dificuldades e sanções expressas nas Leis e Regulamentos Militares;

Uando da faculdade que me confere o n.º 2.º do art.º 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no art.º 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as Repartições: Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Art.º 1.º — São autorizados os portugueses residentes no estrangeiro que estejam na situação de refractarios a vir a Portugal, onde poderão permanecer durante 180 dias, sem que durante este espaço de tempo fiquem sujeitos ás sanções das Leis e Regulamentos Militares, em que estejam incur-los.

Art.º 2.º — Nenhum impedimento poderá ser posto aos individuos nas condições indicadas no artigo antecedente, que durante o prazo indicado no mesmo artigo desejem regressar ao estrangeiro.

Art.º 3.º — Os individuos nas condições do art.º 1.º que, findo o prazo de 180 dias permaneçam no País, ficam obrigados ao cumprimento e sujeitos a todas as sanções impostas pelas Leis e Regulamentos Militares, caso não tenham regularizado a sua situação militar no referido prazo.

Art.º 4.º — O prazo a que se refere o art.º 1.º terá começo no dia 1 de Maio proximo.

Art.º 5.º — Fica revogada a legislacão em contrario.

OS BALDIOSRelação dos existentes

Pela pasta da Agricultura vai ser publicado o seguinte decreto:

«Artigo 1.º As camaras municipaes ficam obrigadas a enviar, no prazo de 60 dias da publicação d'este decreto, á Direcção Geral da Accão Social Agraria—Divisão dos Baldios Incultos e Colonisação, a relação dos terrenos baldios existentes, quer sejam ou não aproveitados em logradouro commun.

§ 1.º Consideram-se logradouro comun, os baldios que tenham sido aproveitados pelos habitantes de uma ou mais freguezias na apascentação de gados, producção de madeiras, matos, combustivel ou estrume, em lavoura ou quaesquer outros fins compatíveis com a aptidão dos terrenos e necessidades dos habitantes, desde que d'essa utilisação não resulte a apropriação individual.

Art. 2.º Na relação enviada pelas camaras municipaes á Direcção Geral de Accão Social Agraria deverá ser indicada a situação do terreno baldio e a sua area aproximada, fazendo acompanhar estas informações de todos os elementos que as mesmas camaras julguem convenientes para o bom aproveitamento cultural.

Art. 3.º Fica revogada a legislacão em contrario.»

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Antes que paralizasse o tráfego da linha de Valdepenas-Puertollano e a fim de evitar que a mesma fosse um facto, o Estado Espanhol encarregou-se de prosseguir com a exploração da mesma. Para esse efeito o ministro respectivo enviou a Puertollano uma comissão, a qual, ao que se diz estudará com a exploração desta linha por parte do Estado a possível nacionalização dos caminhos de ferro.

— Efectuaram-se entre Madrid e Avila, experiencias com novas automotoras destinadas ao tráfego de passageiros, em substituição de comboios tramways.

São movidas a oleos pesados e estão munidas de motores de 90 HP. tendo os resultados obtidos sido satisfatorios.

FRANÇA

A Companhia Midi realizou há pouco umas experiencias com uma automotriz ligeira, tendo em vista o estudo da exploração em algumas linhas não electrificadas.

Este vehiculo conquanto seja ligeiro tem um peso morto de 6,5 toneladas com 2 de combustivel, tem regular estabilidade e pode transportar 61 passageiros com mil quilos de bagagens. O peso total transportavel é de 5,5 toneladas.

Mede 12 metros de comprido por trez de largura, sendo a sua carroceria e o chassis do tipo monobloc e completamente construida em duraluminio. As bandages são de aço.

E' accionada por um motor Diesel-Junker de 80 HP. e pode atingir uma velocidade de 80 km. por hora, consumindo 16 litros aos 100 km. tendo um raio de acção de 1.200 km. sem novo aprovisionamento.

As recentes experiencias demonstraram as vantagens deste tipo de vehiculo, em que a debil inercia permite sahidas e paragens extremamente rapidas.

O percurso de 100 km. entre Bordeus e Vernon foi efectuado em 1 hora e 45 minutos, com vinte e duas paragens. O expresso regular faz o mesmo trajecto, com trez paragens numa hora e 40 minutos.

ITALIA

O Estado efectuou a compra do caminho de ferro electrico de Aosta a San Didiero, nos Alpes, com o fim de o incorporar na sua rede e intensificar o turismo.

INGLATERRA

O novo automovel sobre «rails», cujas experiencias foram iniciadas em França, realizou uma serie de demonstrações. Os directores das diferentes linhas inglesas interessam-se pelo invento e enviaram representantes ás referidas experiencias, que se efectuaram sobre a linha de Oxford a Bletchley. Varias perso-

nalidades oficiais mostram-se muito interessadas por esta descoberta, e satisfeitos com os resultados obtidos.

IRLANDA

O ministro da Industria e Comercio deste paiz leu no Parlamento um projecto de lei que visa coordenar os transportes ferroviarios e automoveis com o fim de evitar concorrencias ruinosas.

ESTADOS-UNIDOS

Neste paiz existem já 82 companhias ferroviarias que exploram os serviços automoveis em colaboração com as suas linhas, possuindo no total perto de 5.000 omnibus e 10.000 camiões de carga.



Sociedade de Geografia de Lisboa

Reuniu-se, a assembleia geral da Sociedade de Geografia, sob a presidencia do sr. conde de Penha Garcia, secretariado pelos srs. coronel Carlos Roma Machado e comandante Alvaro Machado.

Foram aprovados o relatorio e contas referentes a 31 de Dezembro findo, depois de sobre ele terem falado os srs. Nascimento Veiga e dr. Reis Santos e eleitos os corpos gerentes, que ficaram assim constituidos:

Direcção : srs. José Franco Frazão (conde de Penha Garcia) Carlos Roma Machado, Alvaro de Melo Machado, Adolfo de Azevedo Souto, Alvaro Neves de Fontoura, Antonio Correia de Aguiar, Antonio Marques de Freitas, Antonio Mimoso Guerra, Antonio Machado Junior, Felipe Vieira da Rocha, Henrique de Vilhena, Henrique Monteiro de Mendonça, João Lopes Galvão, José Santa Rita e José de Oliveira Junior.

Comissão de contas : efectivos, srs. Alfredo Marinho da Cruz, Antonio de Oliveira Belo e Manuel Correia Gonçalves; suplentes, srs. Alfredo da Cunha e João da Costa Junior.



IMPRENSA

A B C

Para o logar de correspondente, em Portugal, do importante diario espanhol *A B C*, foi escolhido o nosso presado amigo e brilhante jornalista Felix Correia, redactor do *Diario de Lisboa*, em substituição do nosso saudoso amigo Joshua Benoliel que durante muitos anos exerceu o mesmo logar com bastante brilho e inteligencia.

Dr. Feliciano Santos

Depois de ser sujeito a uma melindrosa operação, faleceu na madrugada de 23 do mez findo no Hospital da Estrela o sr. Dr. Feliciano Santos, ilustre escritor teatral e jornalista brilhante que na imprensa portuguesa creou um logar de destaque.

Educado na Casa Pia de Lisboa, o sr. dr. Felici-



ciano Santos fez o seu curso de direito que completou com distinção.

Foi, durante algum tempo Juiz do Tribunal dos Arbitros Avindores e era actualmente director de uma das secções do Instituto de Seguros Sociais Obrigatorios e de Previdencia Geral.

Como jornalista, colaborou em varios jornais, entre eles «O Povo», de Ricardo Covões. Distinguiu-se como escritor humoristico, chefiou a redacção do «Diario Popular» e foi tesoureiro da «Casa dos Jornalistas».

Como homem de teatro, desempenhou, durante alguns anos, o cargo de gerente da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses e fez, por vezes, parte das direcções da Associação dos Trabalhadores Teatrais, do Gremio dos Artistas Teatrais e da Caixa de Reformas e Pensões dos Artistas Teatrais.

Escreveu para o teatro, em colaboração, as revistas «Rosas de Portugal», «Mae Eva», «Carapinhanha» e «Mangerico», e traduziu, entre outras, as comedias «A Maçaroca», «Greve Geral», «Miss França casas comigo», «Pijama Nupcial», «Turco do Calhariz» e «Menina do Gato», e as operetas «Montaria» e «Canção do Olvido».

VIDA A FERROVIARIA



Na séde da Tuna dos Ferroviarios do Minho e Douro, no Porto, prosseguiu a assembleia geral da Associação de Socorros Mutuos Previdencia do Ferroviario Reformado, para discussão do projecto de estatutos, elaborado pelo Instituto de Seguros Sociais Obrigatorios.

Depois do presidente ter dado conta dos trabalhos da comissão que veio a Lisboa tratar do assunto, o sr. Alfredo Botelho propôs, sendo aprovado, que o capital maximo, para cada socio, fôsse fixado em 25.000 escudos.

Falaram depois, os srs. José Mesquita, José Julio Gouveia e, o sr. Fernando de Souza, que apresentou uma proposta para que os socios, que tenham contribuido, durante sete anos, para a associação, fiquem com direitos iguais aos dos socios fundadores. Defendendo a sua proposta, o sr. Fernando de Souza afirmou que as tabelas estão elevadissimas, nos novos estatutos, e, procurou demonstrar, com dados estatisticos sobre o falecimento dos socios nos ultimos anos, que não há que ter receio de que o dinheiro não chegue.

O sr. Manuel Serrano lembrou que têm existido associações que se viram forçadas a reduzir as suas pensões, por não poderem suportar os encargos resultantes delas.

Depois de posta em relevo a necessidade da associação possuir fundos para garantir aos socios as regalias desejeaveis, o sr. Alfredo de Sousa recordou que, nos Seguros Sociais, afirmaram, á comissão que ali foi, que, caso a associação não possa pagar, ao fim de quatro anos, as pensões estabelecidas, seria dissolvida.

Falou depois, o sr. José Julio Gouveia, e, por fim, a proposta do sr. Fernando de Sousa foi aprovada, por grande maioria.

A seguir, foram aprovados os artigos 17.^º e 18.^º e seus paragrafos.

Posto á discussão o capitulo VI—«Cobrança e pagamentos»—foi aprovado sem discussão, seguindo-se o capitulo VII, sobre «Penalidades», que foi, também, aprovado, depois de lhe ser introduzida uma modificação. O capitulo VIII, sobre «Fundos», e o XI, sobre «Assembléa geral», foram, da mesma forma, aprovados e, em seguida, obtiveram aprovação, em conjunto, os capítulos X, XI e VII, com ligeiras emendas e alterações.

O sr. Campos Silva apresentou uma moção sobre as tabelas, que foi largamente discutida, e o presidente deu explicações sobre o artigo 71.^º, ao qual foi acrescentado um segundo paragrafo.

Antes de encerrada a sessão, foram aprovados votos de agradecimento ao sr. Alfredo Pinto, director de serviços da Mutualidade Livre.

NA sua recente viagem pela linda província do Algarve, neste tempo com as amendoeiras floridas, o Chefe do Estado visitou o sanatorio para os tuberculosos ferroviários do Sul e Sueste.

Não representa esta visita uma acção protocolar, como tantas outras, mas unicamente uma homenagem dos poderes públicos áqueles que pelo seu trabalho e esforço conseguiram realizar aquela obra benemérita, em prol daqueles membros da família ferroviária que atingidos pelo terrível mal, esperam no seu sanatorio, o regresso á vida. E muitos mais destes estabelecimentos se torna necessário erguer para que o combate á tuberculose seja um facto e diminua consideravelmente o numero daqueles que sucumbem anualmente.

O Sanatorio ferroviário

em S. Braz de Alportel

foi visitado pelo Sr.

Presidente da Republica

A Comissão do Fundo de Assis-

tencia aos Sanatorios dos Caminhos de Ferro do Estado tem trabalhado activamente e dentro de pouco tempo inaugurará em Paredes de Coura, outro Sanatorio e este para os ferroviários do Minho e Douro.

Na pessoa do major David dos Santos, nosso amigo, saudamos a Comissão que, desinteressadamente tem trabalhado em prol da família ferroviária, levantando mais uma barreira á tuberculose.

E a luta á tuberculose não é só uma obra social pois é também uma obra nacional, devendo ser olhada pelo Estado e quem de direito com mais atenção. Sucumbem anualmente em Portugal, milhares de vidas, para os quais contribuem com uma grande percentagem a classe ferroviária.

Esta classe que, pela violencia do mister, violento entre os mais violentos, é aquela a quem se pedem mais duros sacrifícios e se exigem pesados deveres, é digna de protecção quando a doença obriga os seus membros a abandonar os seus postos.

E como os trabalhadores de caminhos de ferro em Portugal, não são só os do Estado, deve o pessoal das outras entidades que exploram o mesmo ramo, com o auxilio das empresas, empreender idêntica cruzada. O Estado

não deixará de os ajudar, e lutando sem treguas, conseguirão arranjar fundos para que mais sanatorios se construam, podendo assim arrancar á Morte muitos dos seus camaradas que menos felizes sejam contaminados por aquela doença que não perdoa.

No dia 17 do mês findo o sr. Presidente da Republica e sua comitiva, eram aguardados no Sanatorio, pelo seu director dr. Alberto de Sousa, major David dos Santos, presidente da Comissão do Fundo de Assistencia aos Sanatorios dos Caminhos de Ferro do Estado, administrador do concelho de S. Braz de Alportel sr. José Lopes da Ponte e muitas senhoras.

Os Bombeiros Voluntários de S. Braz de Alportel, com o seu estandarte e terno de clarins prestaram a guarda de honra e a menina Maria de Lourdes Eusebio Pinto ofereceu ao ilustre visitante um ramo de flores com fitas das cores nacionais.

O sr. Presidente foi saudado no atrio pelo sr. major David dos Santos, que agradecendo a honra da visita informou S. Ex.^a que aquela obra de assistencia se devia principalmente ao esforço do sr. General Vasconcelos Pôrto que, para a realizar andou esmolando de porta em porta. Elogiou a seguir o sr. dr. Alberto de Sousa que grandemente se tem dedicado á instituição, dando-lhe o melhor do seu esforço, carinho e inteligencia. Terminou agradecendo de novo a honra da visita, fazendo votos pelas felicidades do Chefe do Estado.

O sr. Presidente respondeu agradecendo as amaveis



Vista da galeria do repouso do Sanatorio

L A G O S

NÃO é facil descrever a profunda impressão sentida quando ha anos, numa manhã cheia de luz, fui surpreendido com a visão deslumbradora, impressionante, da baía de Lagos.

Chegára de noite; a cidade era uma mancha esbranquiçada dominada pelas torres esguias das igrejas seculares, alvejando a custo na escuridão da noite sem lua. A' nossa mente atormentada pelas recordações do passado, ainda dorida pelos acontecimentos recentes do presente, surgiu em tropel tumultuoso toda a historia de Lagos, que se perde na noite dos tempos e a que, para ser cara aos que tem arraigado o culto do passado da sua terra, bastaria ter sido o tumulo do Infante D. Henrique.

Nascida em formoso berço, entretecido pelas flores da terra e luminosidade dos ares; Lacobriga dos romanos era já uma florescente cidade reedificada pelos cartaginezes, embalada por formosissimas lendas e adoraveis tradições.

Em 1189, Sancho I conquistou-a aos mouros e fixou-lhe o nome que ainda dura — Lagos — tendo-a reconquistado os arabes nesse mesmo ano, para de novo a perder, e para sempre, ante a indomavel audacia de Paio Peres Correia, em 1241.

Terra fecunda, como poucas; terra fiorida por excelencia, desde as mais remotas eras as amendoiras deram em pleno inverno á paisagem algarvia a mimosa tonalidade rosea, das suas flores, de tão delicada e deliciosa visão, que a lenda dela se apoderou; lenda terna d'amor dum Rei artista do Algarb, enamorado duma princesa do norte, habituada á contemplação das naves eternas da sua pátria.

E guerras tremendas foram travadas entre homens de religiões diversas, de raças diferentes para a posse do rincão maravilhoso que devia constituir o reino dos Algarves.

D. Pedro I, o perturbante enamorado da linda Ignez, transformou o velho burgo arruinado, em vila, como se tivesse tido a ancia de crear um ninho florido para a sua desditsa amada.

D. João II, o «Homem», concede aos seus habitantes privilegios extraordinarios que D. Manuel confirma, como se quizessem dar um imperecivel preito de gratidão aos serviços prestados por essa forte raça, na epopeia dos descobrimentos e conquistas.

A vila de tão gloriosas tradições foi doada ao infante D. Henrique; e aqui começa Lagos adquirir o direito ao interesse especial que todos os portugueses devem manter pela formosa cidade de Lagos.

E' no castelo dos governadores, cujo sopé é ba-

tido pelas ondas da bahia, e cujas muralhas truncadas ainda hoje se adivinham; é nesse castelo, dentro dessas muralhas sagradas pela tradição, que o infante D. Henrique concebe numa inegualavel visão de genio, o ciclo glorioso dos descobrimentos que deveria cimentar o nome portuguez em toda a terra, para lhe dar as amarras poderosas que tornariam indestructivel o seu imperio.

Lagos e seu alfôz, devia ser o eleito scenario onde se conceberiam os trabalhos gigantescos da «dilatação da Fé e do imperio».

Sagres deveria ser o soco gigantesco, impressionante na sua aridez; emocionante nos seus fantasticos recortes; Sagres, isolado, mysterioso e enigmatico, seduzindo os pensadores; esphingico na sua arrogante mudez; Sagres estava predestinado para ser o soco ideial para sobre ele assentar a estatua do Infante D. Henrique que, rodeiado dos sabios cosmografos, iluminou e serviu de farol ás gentes do seu tempo, abrindo á humanidade caminhos até ahi desconhecidos; sendas povoadas pelas lendas; pelos mais aterradores monstros desafiando a temeridade dos navegadores.

Lagos enternece-nos pela evocação da sua historia que se desprende das pedras dos seus monumentos.

Na igreja de St.º Antonio, hoje museu regional, não sabemos o que mais admirar; se o equilibrio das suas linhas, se a riqueza delicada de sua talha dourada, italiana onde o renascimento desabrochou em toda a sua pujança.

Os paraimentos ali existentes, recordam-nos a missa campal, presidida pelo Rei D. Sebastião em pleno sonho de gloria, a caminho do ocaso de Alcacer Kibir; despedida saudosa da sua patria que ele desejou maior e que não tornaria a vêr.

E na janela manuelina do cais da alfandega, escondida pelas muralhas, ainda julgamos vêr recorrer-se o perfil energico do Rei cavaleiro, tocado de suave melancolia, ao vêr desfilar os troços de tropas concilias a caminho do tragico areial onde seria tragada a nacionalidade ambiciosa.

O mercado dos escravos, evoca-nos com a sua sobria arcaria, as primei as gentes trazidas pelas caravelas, como demonstração palpal do dominio portuguez; como o penhor inegavel da supremacia e força de Portugal.

E que dizer da bahia?

Ainda sentimos nos ares a apotheose da esquadra ingleza ao grande Rei D. Carlos, cuja imorredoura politica internacional de tanto nos valeu quando da ultima guerra mundial.

E nas fragas caprichosamente rasgadas; nos recortes sem igual dos rochedos, como numa predes-tinação, a aparição da Virgem, que nos deixa perplexos pelo recorte preciso das suas linhas não sendo mais do que um traço de luz, uma visão momentanea.

A bahia de Lagos, magnificente de luz, foi em todos os tempos um ponto estratégico onde os na-vios de todas as nações poderiam fazer aguada.

Lagos foi capital da província até que o terre-moto de 755 a arruinou quasi por completo.

Lagos renasce desde ahi, trabalhando e lutando, com uma pleiade de filhos ilustres que são a honra da sua província e a gloria de Portugal.

Quem poderá ter conhecido um dia o Algarve que não deixe o seu coração enamorado das suas belezas?

Quem poderá ter visitado Sagres e Lagos que não sinta que ficou pairando para sempre o perfume das primeiras rosas trazidas ao Infante D. Henrique pelos descobridores do Arquipelago dos Açores?

CAFÉS A Central e Popular

ANTONIO LUIZ CASTELO

Livraria, Café, Licores, Champagnes e Vinhos. Vendas por atacado e a retalho das Aguas do Castelo de Moura.

Representante da acreditada marca
de Cerveja «ESTRELA»

L A G O S

Telegrams—LUTAVIDA
Telefone 20

Codigos: A, B, C, 5.^a Edição
e Particular

FREITAS & C.^ª, LIMITADA

Fabricantes e Exportadores de Conservas de Peixe

FABRICAS EM: LAGOS E OLHÃO

Marcas registadas: «Lutavida» e «Zizi»

LAGOS / PORTUGAL

S. GERARDO, L.^{DA}

Adreſe telegraphique: São Gerardo—Código: A. B. C. 5th Edition
Usine de conserves de poisson Sardines à l'huile

Marques Deposées: S. Gerard Brand, The Pearl
Of Accra, Point interrogation, Susi Brand.

Chincharda à l'huile P E I X E
MIRKA BRAND fresco e salgado Conservas de Pois-
sons en Saumure

IMPORT-EXPORT

LAGOS / PORTUGAL

LUZ INDUSTRIAL, L.^{DA}

FABRICA DE CONSERVAS DE PEIXE

LAGOS / PORTUGAL

CHAPELARIA DA MODA

PAULO DE MORAES

RUA MARQUÊS DE POMBAL, 3
RUA GARRETT, 16

L A G O S

Alliança Fabril Lacobrigense, L.^{da}

MAISON FONDÉE EM 1889

Telegrams:
ALLIANÇA FABRIL—LAGOS

Code:
5th EDITION A. B. C.

CONSERVES ALIMENTAIRES (Usines)

IMPORT - EXPORT

LAGOS / (Algarve / Portuga)

Ferreira de Castro

Da Ilha da Madeira regressou há dias no paquete «Quanza» completamente restabelecido da sua doença o nosso presado amigo e distinto publicista Ferreira de Castro.

Durante a sua estada na Madeira, Ferreira de Castro foi alvo de bastantes demonstrações de simpatia tendo-lhe sido oferecido um almoço pelos jornalistas da formosa Ilha.

A bordo, quando da sua chegada a Lisboa foram esperá-lo muitos amigos e camaradas.

Dr. Borges de Sousa

Realisa-se no dia 6 do corrente no Club Maxims um almoço de homenagem ao nosso presado e querido amigo dr. Ricardo Borges de Sousa, promovido por um grupo de amigos e admiradores que se constituiu em comissão da qual fazem parte os srs. D. João de Noronha, Carlos da Maia, Ernesto Rodrigues, Joaquim Clington, Custodio Nunes e Antonio Vieira da Silva.

A inscrição está aberta na casa Valentim de Carvalho, na Rua Nova do Almada, 97 e 99.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1892

Boletim financeiro

Terminou nas duas casas do parlamento a discussão das medidas da fazenda, que foram afinal aprovadas sem modificações sensíveis, sendo logo submettidas á sancção do Conselho d'Estado e levadas á régia assinatura para poderem ser publicadas, como foram, no dia 27, afim de começarem amanhã a ter execução. Parece que o sr. ministro da fazenda assegurou aos representantes das associações de socorros mutuos que o governo as indemnizará integralmente dos 30 p. c. exigidos sobre os seus fundos publicos. Com relação aos institutos de piedade e de beneficencia a indemnisação está igualmente garantida pela somma de 250 contos inscripta no orçamento para esse fim. Os fundos em posse d'estas corporações representam 25.000 contos nominaes. Devem chegar depois d'amanhã a Lisboa os representantes dos portadores estrangeiros dos titulos de divida publica portugueza afim de conferenciarem com o governo sobre a questão da reducção do juro. Ao contrario do que se tem dito as disposições dos portadores estrangeiros são conciliadoras, e tudo leva a crer que se chegará a acordo sem deshonra para o paiz. A imprensa estrangeira continua a mostrar-se favorável á reducção do juro, tendo produzido a melhor impressão a votação das medidas de fazenda pelas camaras e a attitude nobremente resignada do paiz, perante os enormes sacrifícios que se lhe exigem para a salvação do credito nacional.

¶

Parece que o sr. ministro da fazenda, logo que se fechem as camaras, se consagrará mais detidamente a um projecto de remodelação dos serviços geraes das finanças. Segundo se affirma as bases d'essa remodelação são as seguintes :

— converter a actual contribuição da renda de casas e sumptuaria, com a industrial, na parte que incide sobre rendimentos pessoaes, n'um imposto de renda progressivo que abranja na sua incidencia todos os proventos do trabalho e da riqueza móvel superiores a 200\$000 réis :

— introduzir o principio da progressão, embora em grau mais moderado, no sistema das contribuições prediaes, revendo e reformando as matrizes e melhorando a distribuição ;

— reformar as bases em que hoje assenta o imposto industrial (excluindo d'esta especie os proventos pessoaes) fazendo-o render o que não rende e tornando-o equitativo ;

— destinar, da parte disponivel do excesso do producto dos impostos directos, uma verba para a abolição gradual de muitos impostos indirectos ou de consumo ;

— limitar as facultades excessivas das juntas de parochia, camaras municipaes e juntas geraes, para o lançamento de tributos e emissão d'emprestimos, limitando as percentagens dos primeiros e fixando para os segundos uma relação inultrapassável entre a somma de encargos das dívidas e a dos orçamentos da receita ;

— formar o cadastro dos bens nacionaes, na posse mediata ou immediata da fazenda nacional (e dos que tenham de ser reivindicados por ella), e realizar em todos uma operação de credito destinada ao fundo de amortisação da dívida ;

— decretar o principio de nacionalisação dos caminhos de ferro e o processo dos resgates sucessivos, conforme as forças do thesouro e as condições dos contractos, convertendo desde logo n'um fundo especial amortisável, com hypotheca sobre as linhas, aquella parte da dívida fundada que foi applicada aos subsídios ou á construção das mesmas linhas ;

— organizar a circulação fiduciaria de modo que a emis-

são de notas atinja o grau de que é susceptivel, exercendo influencia sobre a economia do desconto e produzindo receita para o thesouro ;

— introduzir no regimen geral do funcionalismo activo e inactivo as necessarias medidas d'economia, reformando os diferentes serviços e cohibindo o systema das accumulações.

Como se vê, este plano é muito vasto e complexo e carece, para ser posto em pratica, d'uma longa e difficult preparação. Os talentos comprovados do sr. ministro da fazenda dão, porém, segura garantia do bom exito das suas projectadas reformas.

¶

A situação da praça do Porto continua a produzir certas preocupações nas nossas praças. Na quinzena finda, o *Banco Comercio e Industria*, que de ha tempos a esta parte luctava com sérias difficultades, suspendeu as suas operações, entregando-se nas mãos dos accionistas, que n'este momento procuram meio de salvar os seus capitais ou de attenuar o mais possível o desastre que os ameaça. A conhecida casa commercial do sr. João Evangelista da Silva Vianna, do Porto, que tem no norte uma grande importancia, sobre tudo para o pequeno commercio, viu-se obrigada a suspender por alguns dias as suas operações. Por accordo entre o chefe da casa e os directores dos diversos bancos, parece que as operações vão prosseguir, estando habilitada a firma commercial alludida a honrar todos os seus compromissos. É fóra de toda a duvida, porém, que o seu credito soffreu um rude abalo, e que a confiança publica se lhe mostrará, pelo menos nos primeiros tempos, reservada e hesitante. A praça do Porto não deixou de se sobresaltar com os incidentes a que nos referimos, e só ao tacto, prudencia e bom senso dos elementos bancarios verdadeiramente influentes, se deve não termos agora aggravada a crise, que assoberba aquella praça, que de ha muito complica a regularidade da sua vida commercial e que, á menor imprudencia, pode produzir os mais lamentaveis successos.

¶

A quinzena continuou má para todas as operações. O movimento da alfandega, por causa das antecipações de janeiro, diminuiu consideravelmente. O cambio do Brazil desceu novamente a $11 \frac{7}{8}$ d, mas á ultima hora consta, por telegramma particular do Rio de Janeiro, que ficará no sabbado a $12 \frac{1}{2}$ com tendencia para a alta. A situação dos mercados brazileiros está influindo muito nas nossas difficultades financeiras, porque o cambio não favorece a remessa de fundos do Brazil para Portugal. Ha mais de dois annos que difficilmente se tem obtido qualquer transferencia de fundos do Rio de Janeiro para Portugal, existindo ali em deposito sommas avultadas, liquidações de negocios, apuramento de contas, resultado de operações diversas recebidas, que orçam por muitos milhares de contos de réis. Logo que o cambio seja favorável esses capitais refluirão para Portugal, e escusado é encarecer a importancia que d'esse facto resultará para a nossa economia interna.

¶

As noticias recebidas de Londres ácerca do mercado monetario, não são lisongeiras. Na ultima semana houve grande falta de dinheiro, tendo sido elevada a 3 p. c. a taxa dos emprestimos a curto prazo. A taxa de desconto por letras bancarias (3 meses de prazo) elevou-se a $2 \frac{3}{4}$, subindo proporcionalmente para outros prazos. As taxas de desconto elevaram-se igualmente a 2 p. c. á vista e $2 \frac{1}{4}$ p. c. a prazo. A importação do ouro dos Estados Unidos não foi tão grande como se esperava, por haver cessado a venda de fundos americanos por portadores inglezes.

¶

Á ultima hora consta que foi suprimida a Agencia Financeira de Portugal, no Rio de Janeiro.

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Aguas Termais — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfa'ates — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensável na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hotéis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Inseticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a — Madeiras. — Praia do Ribatejo.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensável o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º — Porto.

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.



O CHEFE DO ESTADO EX.MO GENERAL OSCAR DE FRAGOSO CARMONA