

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 37.º ANNO

Centende uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1884. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 872

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 16 de Abril de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7 - 1.º
Telephone: Central-27

Anexos deste número

Caminhos de Ferro Portugueses — 8.º 9.º e 10.º aditamento á Tarifa internacional n.º 312, 301 e 302 — Grande velocidade. — 7.º Aditamento á tarifa especial P. H. F. 3 Grande velocidade.

Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao publico. — Aditamento ao Aviso ao publico C. n.º 4 de 6 de dezembro de 1923. Instrução n.º 1. — Aviso ao publico (sobretaxas). — Aditamento á Tarifa de Despesas Accessórias. — 2.º Aditamento nas linhas do S. e S. e M. e D.

SUMMÁRIO

Alterações das sobretaxas por J. Fernando de Sousa	pag. 80
Uma obra perdurable de Mendonça e Costa	82
Viagens e transportes	83
PARTE OFICIAL	83
A electricidade e o vapor em concorrência	85
As docas de Brooklyn	86
Linhas estrangeiras	87
Publicações recebidas	88
Carteira dos accionistas	89
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da R. Alta	89
Serviço de passageiros e carga entre Roma e Budapest	89
Locomotivas de grande velocidade	89

Alterações das sobretaxas

por J. FERNANDO DE SOUSA

Publicação permanente, técnica e profissional, mantém-se a *Gazeta* escrupulosamente alheia á política, se bem que o exame das providências oficiais acerca de assuntos ferroviários e a chronica da vida económica e financeira do paiz imponham juízos e apreciações que difficilmente podem deixar de se relacionar, de longe que seja, com a política.

Pois havemos de guardar silencio acerca da nefasta instabilidade ministerial, da ausencia de criterio uniforme que oriente a accão oficial em matéria de caminhos de ferro?

Ainda no ultimo numero analysámos o disparatado parecer da Camara dos deputados acerca de caminhos de ferro no Minho. Hoje temos que nos referir ás vicissitudes do regimen das sobretaxas. Como é sabido, são estas destinadas a actualizar os preços das tarifas em harmonia com a desvalorização da moeda.

Foi autorizada a primeira sobretaxa de 10 %, em 1915, quando o cambio sobre Londres estava a 36.

Elevou-se em 1916 a 25 %, e em 1917 a 40 %, com o cambio a 31. Subiu depois a 57 %, até que a lei 959 de 1920 elevou a 100 %, tendo sido necessário em outubro d'esse ano ir até 200 %, e em princípios de 1922 a 300 %, quando o cambio estava a 4 1/2, e em setembro desse ano a 500 % com o cambio a 2 1/2, subindo para 600 % nas linhas de companhias e 700 % nas do Estado em setembro de 1923.

O decreto de 28 de Março ultimo autorisou finalmente a elevação das sobretaxas a 1.000 %, e semanas antes o mesmo aos Caminhos de Ferro do Estado. Outro decreto da mesma data uniformisou a sobretaxa reduzida aplicável a determinadas mercadorias consideradas de primeira necessidade, elevando-a em todas as linhas a 500 % já autorizada para as do Estado e modificando ligeiramente a respectiva lista, de modo que ficasse sendo a mesma em todos os caminhos de ferro do paiz. Generos houve, como o açucar, o bacalhau e outros, cujos preços elevados pouco são afectados pela sobretaxa e que dispensavam reducção d'esta. Quiz porem o Governo tirar pretextos á especulação para novos aumentos de preço, como se ela os precisasse

Eis a lista decretada:

(a) EM GRANDE VELOCIDADE: Azeite, batatas, castanhas, fructas, hortaliças, legumes verdes ou secos, leite, bacalhau, peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo, taras vasias;

(b) EM PEQUENA VELOCIDADE: — Azeite, açucar, bacalhau, batatas, farinha de centeio, milho e trigo, em barricas ou sacaria ordinaria, «briquettes» de carvão mineral nacional, carvão vegetal, centeio, fachina, milho, motano, toros de pinho para minas nacionaes, e arroz.

Contem o primeiro dos decretos citados varios preceitos, de alguns dos quaes discordamos e que importa analysar.

Em primeiro logar substituem-se as sobretaxas por multiplicadores, o que simplifica os calculos e dá a verdadeira noção da actualização dos preços. O mul-

tiplicador em cada empresa é proposto por ela conforme as circunstâncias do tráfego.

Estatue-se porém a diferenciação dos multiplicadores nas classes de passageiros, o que levou umas empresas a adoptar os números 11-10,5-10 para as 3 classes e 11-10-9 outras. A Povoa que tem só duas classes aplicou os multiplicadores 11 e 9. O Vale do Vouga, depois de ter adoptado 11-10-9, vai elevar a 11-10,5-10 como em outras linhas.

Não me parece justificada esta diferenciação, porque agrava a que racionalmente foi introduzida nas taxas-bases das tarifas e que já tratava com certo favor as classes menos elevadas.

Preços-bases em réis.....	30	22	15
» com o multiplicador 10....	300	220	150
" " " 11....	330	242	165
" " " 11-10,5-10	330	231	150
" " " 11-10-9	330	220	135

Preceitua ainda o decreto que se destine uma percentagem da receita, fixada para cada empresa, à assistência aos ferroviários tuberculosos nos sanatórios.

Parece-nos matéria que pertence ao domínio da livre acção das empresas, que teem o direito de fixar a remuneração do seu pessoal e se não furtam ao cumprimento dos seus deveres de assistência. Preferível é essa livre iniciativa a um tal ou qual socialismo d'Estado, que vem invadir a esfera da sua acção, esquecendo que a homologação de tarifas incompletamente actualisadas não é uma concessão graciosa, e sim um acto de justiça distributiva, cuja omissão constitui uma lesão de direitos reconhecidos por lei.

Todas as empresas timbram em dar assistência ao seu pessoal, subsidiando largamente as Caixas de socorros e pensões e assumindo até os encargos dos seus *deficits*, mantendo com sacrifício armazens de víveres para abastecimento do pessoal, indo além do que os regulamentos estipulam, quando se tornam precisos socorros extraordinários.

A imposição de uma assistência especial deve ao menos revestir forma judiciosamente elástica, excluindo a uniformidade de percentagens. Foram ouvidas as empresas, como devia ser, embora o decreto o não preceitue. O contrário seria uma violência.

Apurou-se que algumas há, em cujo pessoal é quasi desconhecida a tuberculose por efeito da salubridade da região, das condições de vida fóra de grandes centros, pela moderação do serviço.

Mal se justificaria um encargo elevado, que se lhes imponha, quando seria preferível deixá-las pagar, directamente ou por intermédio da sua Caixa, as pensões de internamento de tuberculosos nos sanatórios criados pelo consórcio das grandes linhas. Pelo menos a percentagem que elas fixem melhor aplicação terá sendo entregue à respectiva Caixa em troca desse encargo especial.

E' de notar que o decreto n.º 9579 de 5 do corrente acrescentou aos preços nas linhas do Estado uma sobretaxa adicional de 5 % sobre todas as re-

tas do tráfego, sendo 1,5 % para a Assistência aos ferroviários e o resto para a Caixa de pensões, a fim de compensar o encargo da melhoria das pensões aos reformados e pensionistas.

Tendo sido poucas semanas antes elevado a 11 o multiplicador n'aquelas linhas, esses 5 % representam na realidade 55 % dos preços-bases das tarifas.

Junte-se o agravamento brutal do selo, que acaba de ser quintuplicado com ilusórias exceções, pois hoje não há bilhetes de preço inferior a \$40; junte-se a sobretaxa proposta a favor d'estradas de acesso a estações no projecto relativo a estradas; junte-se o imposto de transacção e ver-se-á com que lamentável facilidade se oneram os transportes e se complicam os seus preços.

Assim pois parece-nos que o Estado ultrapassa a sua função impondo ás companhias a cedencia de uma percentagem das suas receitas para a assistência aos tuberculosos. Que a lembre e aconselhe, comprehende-se; que dê facilidades ao estabelecimento de sanatórios é rasoável.

Deixe-se porém a livre iniciativa exercer-se e essa assistência revestir a forma que as Companhias, que são entidades *sui juris*, entenderem mais adequada ás condições das suas linhas.

Outro preceito do decreto (de que discordamos) é o do termo posto á isenção do imposto de transacção sobre os transportes em caminhos de ferro.

Um dos considerandos justificativos do decreto mostra a intenção de fazer sahir esse imposto da receita das sobretaxas, sendo pois pago pelas empresas, ás quais se tira assim perto de 2 % das receitas do tráfego. A redacção do preceito — e juridicamente é só este que obriga, independentemente da intenção do legislador — não logra pôr termo á isenção, a não revestir o carácter de um decreto dictatorial.

A lei de 1922, que creou o imposto de transacção, isentou d'ele os transportes em caminhos de ferro, enquanto não for autorizada a inclusão do imposto nos preços de transporte. Este preceito põe indiscutivelmente a cargo do público o imposto, acrescentando-o á remuneração de transporte. Mantém-se assim fiel aos princípios do nosso direito fiscal em matéria do serviço público representado pela exploração dos caminhos de ferro. O imposto de transito juntava-se ás tarifas e incorporava-se nelas. O imposto do selo é cobrado á parte e adicionado ao porte.

E' o público e não as empresas quem o paga. Não fez exceção o imposto de transacção. Acrescenta-se ao preço do transporte? E' devido e pago pelo público. Entendeu o Estado que não deve onerar as empresas cujo único rendimento colectável é a receita líquida.

Por isso ficou estatuido que o imposto de transacção só é cobrado quando o preço do transporte o compreenda e o faça pagar ao público.

Ha mais. O imposto de transacção em caminhos de ferro estava estabelecido e era cobrado há 60 anos sob o nome de imposto de transito. E que é este senão um imposto sobre cada operação de transporte?

E quem o paga? O publico, para o que se incorpora o imposto na taxa. E porque no contracto de concessão nas linhas do Norte-Leste, Beira Alta e Lisboa-Cintra-Torres ficou estabelecido que o imposto de transito ~~nunca podaria exceder 5 %.~~, não pode ser nessas linhas criado novo imposto, que sob outro nome representa o aumento do de transito e portanto a infracção de um contrato.

Importa ainda observar que o imposto de transação é de 1 % mas diversas adicionaes elevam-no a perto de 2 %. E' de recear que as Camaras Municipaes, usando e abusando da faculdade que lhes foi concedida, comecem a lançar adicionaes por ahi fora, como tentaram fazer com o imposto d'exportação.

O recente decreto que declara terminada a isenção foi omissio, porque não declarou explicitamente que o imposto se considerava compreendido nas sobretaxas concedidas.

Algumas companhias interpretavam esse preceito no sentido de terem de cobrar do publico o imposto, hermeneutica que não foi aceite. Outras porem entenderam que da omissão do decreto resultava a continuação do *statu quo*, visto não serem elas que teem que pagar o imposto. Nem faz sentido que se tire sob a forma do imposto o que se deu sob a de sobretaxas, quando as necessidades das nossas linhas são tantas.

Surge finalmente uma duvida juridica suscitada pela ultima sobretaxa concedida em setembro de 1923 exclusivamente em beneficio do pessoal. Entenderam então algumas companhias que, em vista d'esse destino exclusivo, não recaharia o imposto de transito sobre a nova sobretaxa. Outras porem pensaram que o regimen seria o mesmo para este que para os anteriores e por isso só a receita liquida de imposto revertia a beneficio do pessoal.

Essa dualidade de interpretações deu lugar a mais profundo exame do assumpto por jurisconsultos competentissimos, que foram unanimes em reconhecer na lei n.º 959 de 1920 uma omissão, da qual resulta que o imposto não recae nas sobretaxas, pois a receita que d'ela resulta deve ser aplicada exclusivamente aos fins indicados na lei: pagamento de deficits d'exploração, d'encargos financeiros obrigatórios e de melhoramentos da conta d'estabelecimento.

A lei deveria ter dito "com exclusão do imposto de transito e respectivos adicionaes". Como o não disse, nenhum tribunal deixaria de dar razão a quem alegasse que o pagamento d'esse imposto não é devido.

Entregaram pois as companhias sob a forma de imposto quantias que deviam ter utilizado para melhoramentos nas suas linhas.

E como os impostos revertem integralmente para os Caminhos de Ferro do Estado, a cujo fundo especial ficam pertencendo, são estes beneficiados á custa das companhias.

Se fosse só esse o defeito da lei engendrada sob a pressão de ameaças de greve e sob a influencia de preconceitos jacobinos contra as companhias!

Aquela monstruosidade bolchevista de fazer reverter para o Estado os saldos das sobretaxas impedindo as companhias de dar dividendo ás suas acções, é um dos maiores atropelos ao direito que entre nós se tem cometido.

Urge expungir da nossa legislação, essa vergonha, que em devido tempo foi estigmatisada na *Gazeta*.

E' inadmissivel a odiosa excepção estabelecida para empresas que prestaram relevantes serviços ao paiz com a sua iniciativa e crearam uma das melhores parcelas do patrimonio nacional.

Uma obra perdurable de Mendonça e Costa

A melhor forma de consagrar o nome do nosso Director, cujo passamento a *Gazeta* comemorou no seu numero, de 1 deste mez, é pôr bem em evidencia toda a obra que com o seu fino espirito de infatigavel trabalhador e de grande patriota legou ao seu paiz que tanto extremecia.

Não é, pois, demais que hoje rememoremos, pondo em especial destaque, um dos melhores trechos d'essa obra e que define só por si a individualidade de Leonildo de Mendonça e Costa — a **Sociedade Propaganda de Portugal**.

Foi Mendonça e Costa quem a idealisou e com o auxilio de um punhado de amigos, patriotas como ele, a fundou em 28 de Fevereiro de 1906, pelo que foi nomeado seu Secretário Perpetuo.

Para se apreciar o valor d'essa obra eminentemente patriotica, basta conhecer o programa da Sociedade, por ele elaborado, e que tem sido rigorosamente cumprido, e estamos certos continuará a sê-lo pelos bons portuguezes continuadores da obra do seu fundador, que se encontram á frente de tão honrosa missão.

is esse famoso programa :

"Esta Sociedade, fundada em 28 de Fevereiro de 1906, tem por fim, pela sua acção propria, pela intervenção junto dos poderes publicos e administrativas locaes e pela colaboração com as forças vivas da nação, promover o desenvolvimento intelectual e material do paiz, e principalmente, esforçar-se por que ele seja visitado, admirado e amado pelos nacionaes e estrangeiros.

"A Sociedade é absolutamente alheia, no desempenho dos seus fins patrioticos, ás questões politicas e religiosas.

"A sua acção exerce-se em :

"a) Organizar e divulgar o inventario de todos os monumentos, riquezas artististicas, curiosidades e logares pitorescos do paiz, e todas as praias, thermas e logares de montanha adaptaveis ás curas de ar ou ao alpinismo, sua exposição, clima, acção therapeutica, alojamentos e comunicações terrestres, fluviaes e maritimas;

"b) Publicar itinerarios, guias e cartas roteiros de Portugal ;

"c) Organizar ou auxiliar excursões e passeios terrestres, maritimos ou fluviaes, e colaborar n'esse sentido com as sociedades congéneres ;

"d) Promover, por meio de congressos, exposições e festas a concorrência dos estrangeiros, e uma circulação cada vez mais activa dos nacionaes dentro do paiz ;

"e) Ministrar, na sua sede ou por intermédio dos seus delegados ou representantes nos diversos pontos do paiz, a todos os excursionistas, nacionais e estrangeiros, as indicações necessarias a quem viaja "por curiosidade, distração, ou saude;

f) Fornecer a hoteis, casinos, estabelecimentos balneares e hidroterapicos, companhias de transportes, comerciantes, etc., plantas de instalações, tabelas de preços, indicações hygienicas e listas de objectos de uso corrente nos grandes centros de vilegiatura e excursionismo;

"g) Promover as reformas e melhoramentos de instalação e regimen de hoteis, emprezas de transporte e serviços locaes necessarios aos excursionistas, auxiliando com a sua publicidade os que se tomarem e mantiverem dignos de recomendação;

"h) Estudar todas as questões de interesse geral conexas com os fins da Sociedade, Regulamentos administrativos, viação terrestre e marítima, iluminação, alfandegas, medidas sanitarias, higiene publica e privada, portos fracos, etc);

i) Fundar um boletim mensal oficial da Sociedade, contendo todas as informações uteis aos seus fins;

j) Promover para os seus associados junto das companhias de caminhos de ferro, emprezas de navegação, administrações publicas e locaes, hoteis e estabelecimentos hidroterapicos, casas comerciaes, etc, quaesquer concessões ou vantagens.

Acção dos Poderes publicos e Administrações locaes:

"a) Pedir aos poderes publicos e administrações locaes a remoção de todas as dificuldades oportas á livre entrada, circulação e saída de nacionaes e estrangeiros;

"b) Colaborar com o Estado e com as corporações locaes em tudo quanto possa valorizar as belezas naturaes do paiz, conservar o nosso patrimonio artístico, augmentar o seu conforto material e facilitar as comunicações, tornando as excursões comodas e agradáveis;

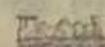
"c) Promover a instalação de postos de socorro nos logares isolados; postos indicadores das estradas e cruzamentos, informações sobre logares e monumentos interessantes: e em geral, a balizagem completa das vias de comunicação, e a iluminação das costas marítimas.

Acção internacional:

"a) Cooperar em todas as associações similares estrangeiras ("Sociétés de developpement", sindicatos de iniciativas, "tournings-clubs", etc.) e com as agencias de viagens, recebendo e prestando todos os serviços que, de acordo com os seus fins, puder receber e retribuir;

"b) Promover uma larga propaganda no extran-geiro a favor do paiz, por intermedio das legações, consulados, camaras de comercio, agencias privativas da sociedade, ou pela acção individual ou colectiva dos seus socios."

O que á sombra deste programa o paiz já deve á "Sociedade Propaganda de Portugal", é muito, e se não fôra a terrível guerra que se desencadeou na Europa e que tantas desgraças nos acarretou, emperando todos os elementos de progresso, mais ainda teríamos hoje a agradecer-lhe.



Manual do Viájante em Portugal

Em portuguez e francez compram-se 2 exemplares de cada, na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na R. da Horta Sêca, n.º 7-1.



VIAGENS E TRANSPORTES

AS novas sobretaxas

Infelizmente mais uma vez os caminhos de ferro tiveram de lançar mão do aumento dos preços de transporte por meio de sobretaxas, e provavelmente ainda não será pela ultima vez, visto que pegou a moda de todos os dias subirem de preço as coisas mais necessarias á vida, sem mesmo se saber a razão porquê.

Como noticiámos, primeiramente os Caminhos de ferro do Estado que estavam cobrando a sobretaxa geral de 700 %, elevaram-na a 1000 %, e a aplicável a certos generos de primeira necessidade, de 300 % a 500 %.

Para evitar especulações, julgamos nós, a que se prestava a forma de dizer, *tantos por cento*, adoptou-se agora a indicação de multiplicadores, o que realmente tem certas vantagens e não dá logar a confusões.

Sempre que vinha um aumento de percentagem, a qual incidia sobre os preços base, e não sobre esses mesmos preços já sobrecarregados da sobretaxa antes em vigor, criaturas *bem intencionadas*, propalaram que esse aumento era sobre o que se estava pagando. Por exemplo, quando a sobretaxa passou de 300 % a 500 %, muita gente supunha, porque assim lho faziam crer, que os 500 % iam incidir sobre os preços bases já sobrecarregados com 300 %. E como este caso muitos outros. Pois se até vimos n'um jornal em letra redonda, não ha muitos dias, quando do ultimo aumento nas linhas do Estado, que os preços tinham sido elevados mil vezes mais!

Por isso achamos melhor o processo de indicar o multiplicador, pena é que, eles não sejam os mesmos em todas as linhas, o que deve com certeza dar logar a grande trapalhada nas taxas de serviço combinado por parte do pessoal que facilmente se pode confundir.

Nas linhas da C. P., conforme o Aviso que distribuimos com o nosso ultimo numero, ficam existindo cinco variedades de sobretaxas, equivalentes a outros tantos multiplicadores; sendo 950 % (multiplicador 10,5) nos bilhetes de 1.ª classe, 900 % (multiplicador 10) nos de 2.ª, e 850 % (multiplicador 9,5) nos de 3.ª.

Para os demais transportes em geral, com as restrições da que incide na sobretaxa de velocidade aplicável a passageiros, que foi restabelecida, que é 600 % (multiplicador 7), e da de 500 % (multiplicador 6) que afecta determinadas mercadorias consideradas de primeira necessidade, passa a ser de 900 % (multiplicador 10).

N'outras companhias, como na do Vale do Vouga e da Beira Alta a sobretaxa maxima é de 1.000 % (multiplicador 11).

Nas linhas da Companhia de Guimarães as novas sobretaxas começaram só hontem a ser cobradas. Os multiplicadores são 10,5 e 9, respectivamente para bilhetes de 1.ª e 3.ª classes, e 10 para as demais taxas, com as restrições comuns a todas as linhas para generos de primeira necessidade que teem o multiplicador 6.

E pena, repetimos, que não se pudesse adoptar os mesmos multiplicadores para todas as linhas.

Referimos acima que foi restabelecida nas linhas

da C. P. a sobretaxa de velocidade aplicável a passageiros. Essa sobretaxa que é tudo quanto há de mais justo, por se cobrar só quando se utilizam os comboios rápidos ou expressos de longo curso, onde é natural se pague mais alguma coisa do que nos comboios cuja marcha é muito mais demorada, nunca devia ter sido suprimida.

Quem tem necessidade de utilizar um comboio rápido, não deixa de o fazer por ter de pagar mais 1\$40 por cada 50 quilómetros de percurso, com sujeição ao mínimo de 100 quilómetros.

Estabelecida a igualdade de preços nos comboios omnibus e rápidos, sucedia tornar-se de uma grande dificuldade obter-se um bilhete para os últimos, visto que a eles só não afliam os passageiros que se destinavam aos pontos onde não tinham paragem senão os omnibus.

Assim há uma tal ou qual garantia de se obter bilhete para o rápido, o que é importante para quem viaja em grandes percursos e tem pressa.

Actualmente a sobretaxa de velocidade que é de \$20, captiva de 600% (multiplicador 7), cobra-se para os rápidos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, e Sud-Express.

Transporte de grupos desportivos nas linhas do Minho e Douro

Pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado acaba de ser publicada uma instrução esclarecendo algumas duvidas que se suscitaram sobre a interpretação a dar ao 2.º aditamento à Tarifa especial interna (n.º 1 de g. v.) que deram lugar a abusos principalmente da parte de sociedades de Foot-ball.

Esclarece essa instrução que os grupos de footbalista em cada excursão não podem exceder 17 passageiros, — 11 jogadores, 5 suplentes e 1 director.

Os grupos, até aviso em contrário, só podem ser constituídos por homens, os quais devem ir munidos dos seus bilhetes de identidade da associação que teem de apresentar ao revisor do comboio.

Os grupos devem requisitar com antecedência os bilhetes mediante duas listas nominais, uma para a estação de partida, e outra para o serviço do comboio. As estações fornecerão tantos meios bilhetes quantos os passageiros que fizerem parte do grupo, que tem de seguir completo até destino.

Trafego de passageiros entre Portugal e França

Em virtude de alteração dos impostos que incidem sobre as tarifas nas linhas francesas, os participes dessas linhas nas Tarifas internacionais n.ºs 301 e 312 g. v. (bilhetes simples) e 302 g. v. (bilhetes de ida e volta) foram ligeiramente aumentadas.

Com este numero distribuimos aos nossos assinantes o aditamento a essas tarifas, publicado pela Companhia Portugueza.

A V I S O

Previnem-se todas as casas que nos teem escrito sobre anuncios a publicar na nova edição a sahir do «Manual do Viajante em Portugal», de que só se aceitam anuncios até ao fim do corrente mez.

O novo «Manual» está pronto devendo aparecer em princípios de Maio.

A Administração



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de ferro

Decreto n.º 9:551

“Tendo as diversas companhias exploradoras do Caminho de Ferro solicitado a elevação das sobretaxas, com fundamento no crescente agravamento da situação cambial e dos preços de materiais deles resultantes, bem como das subvenções que é necessário conceder ao pessoal;

Considerando que as empresas ferroviárias devem procurar melhorar as suas condições de exploração, de modo a conseguirem a máxima eficiência dos serviços;

Considerando que tanto as suas instalações como o seu material circulante continuam a ser insuficientes, dando origem a constantes reclamações;

Considerando que a isenção do imposto de transacções até agora concedida às empresas ferroviárias, por força do artigo 3.º da lei n.º 1:368, ficou dependente da permissão de se incluir nas tarifas a sua importância;

Manda o governo da República Portuguesa, pelo ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, de 6 do corrente, autorizar as empresas ferroviárias a elevar até 11 o multiplicador das tarifas-bases, nas seguintes condições:

1.º — Deverá ser estabelecido um regime diferencial na aplicação dos multiplicadores às tarifas bases das três classes de passageiros, de modo a tornar menos onerosas as passagens para as classes menos abastadas;

2.º — Os «avisos ao público» serão préviamente submetidos à aprovação do governo;

3.º — É restabelecida a sobretaxa de velocidade em todos os comboios rápidos de diversas empresas, ficando, contudo, excluída do aumento de sobretaxas concedidas por esta portaria;

4.º — As empresas reservarão para o efeito do n.º 2 do artigo 8.º da lei n.º 952, todas as possíveis disponibilidades do produto das sobretaxas, devendo ser submetido à apreciação da comissão instituída por decreto n.º 7:17, de 12 de Outubro de 1920, o projeto de sua fixação e distribuição;

5.º — Do produto da receita proveniente da aplicação dos novos multiplicadores será reservada uma percentagem a fixar pelo governo para cada uma das empresas, e que destinará a um fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários;

6.º — Considera-se terminada desde a data em que comece a vigorar as novas tarifas a isenção concedida às empresas ferroviárias pelo artigo 3.º da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922.”

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 28 de Março de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Nuno Simões.

Decreto n.º 9:552

Considerando que as empresas de Caminhos de Ferro têm representado insistentemente sobre a carença de fundamento para a aplicação ao transporte de certas mercadorias consideradas de primeira necessidade, de sobretaxas reduzidas;

Considerando que o aumento de sobretaxas nas tarifas ferroviárias representa uma parcela mínima, no preço que o comércio atribui às citadas mercadorias;

Mas considerando que a supressão do regime até agora seguido, poderia ocasionar sensível elevação de preço de alguns géneros e favorecer a especulação, com o consequente encarecimento da vida;

Considerando a conveniência de igualar em todos os caminhos de ferro essa sobretaxa reduzida e uniformizar, a lista de mercadorias a que se aplica;

Considerando que nos Caminhos de Ferro do Estado essa sobretaxa é actualmente de 500 por cento, o que equivale à aplicação do multiplicador 6 às tarifas bases;

Considerando que é do maior interesse público que seja estabelecido um regime preferencial para a circulação de géneros de primeira necessidade;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, de 6 do corrente, que em todos os caminhos de ferro do continente seja aplicado o multiplicador 6 às tarifas bases das mercadorias a seguir indicadas e que para elas seja sempre dada preferência no transporte.

G. V. — Azeite, batatas, castanhas, frutas, hortaliças, legumes verdes, ou secos, leite, bacalhau, peixe frito, salpicado, salgado ou em gelo, taras vazias.

P. V. — Azeite, açucar, arroz, bacalhau, batatas, farinhas de centeio, milho e trigo, em barricas ou sacaria ordinária, biqueiros de carvão mineral nacional, carvão vegetal, centeio, feijão, milho, matono e tóros de pinho para oficinas nacionais.

Art. 2º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 28 de Março de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — Nuno Simões.

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 9:579

Considerando que os agentes dos Caminhos de Ferro do Estado que se impossibilitam para o desempenho das suas funções são aposentados nos termos do regulamento especial da sua Caixa de Reformas e Pensões;

Considerando que esse regulamento, publicado por decreto de 31 de Janeiro de 1901, foi sucessivamente reformado por decretos de 22 de Março de 1913 e 20 de Setembro de 1922, estabelecendo-se assim diferentes regimes de aposentação para os agentes dos referidos Caminhos de Ferro;

Considerando que desta desigualdade de regimes de reforma e ainda das sucessivas modificações dos vencimentos fixos destes agentes resultam consideráveis diferenças entre as pensões atribuídas a agentes da mesma categoria e com o mesmo número de anos de serviço, verificando-se ainda que funcionários com numerosos anos de serviço prestado ao Estado percebem pensões de reforma inferiores às que se atribuiram a outros servidores da mesma Administração, de categoria inferior e com menos tempo de serviço;

Considerando que já o Congresso da República reconheceu a justiça de atender à situação económica dos aposentados dos diversos serviços do Estado pela publicação da lei n.º 1:332, aplicável a todos os funcionários reformados pela Caixa Nacional de Aposentações;

Considerando que importa igualmente atender à situação em que se encontram os pensionistas da mesma Caixa de Reformas e Pensões, os quais ainda hoje recebem apenas uma subvenção mensal fixa de 70\$, qualquer que seja o número de participantes de cada pensão de sobrevivência;

Usando da autorização concedida ao Governo pela lei n.º 1:355, de 15 de Setembro de 1922, por proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, e ouvido o Conselho de Ministros: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1º É concedida aos agentes reformados pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado mithoia de pensão, regulando-se esta pela que, nos termos das leis vigentes ou que vierem a vigorar, couber aos funcionários de igual categoria e tempo de serviço dos quadros a que tiverem pertencido.

§ único. As melhorias de pensão aos actuais aposentados cujos empregos foram extintos ou cujas categorias foram modificadas pela organização dos serviços, anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, ou ainda que por qualquer outra causa não têm ao presente correspondente nos quadros da actividade, regular-seão pelas que couberem aos agentes que disfrutam pensão igual ou de importância aproximada, estabelecendo-se para este último caso proporção equivalente.

Art. 2º Enquanto se reconhecer a necessidade de abonar, sob qualquer título, subvenções ou melhorias complementares de vencimentos, por motivo da carestia da vida, o auxílio a conceder por este motivo aos aposentados será para cada um de 80 por cento da melhoria ou parte complementar do vencimento que corresponda ao agente que na efectividade do seu serviço tenha vencimento fixo igual ou aproximado à sua pensão de reforma, estabelecendo-se para este último caso a proporção equivalente.

Art. 3º É extensiva aos agentes aposentados a concessão de diuturnidade de serviço, concedida pelo artigo 315º do decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, em harmonia com o número de anos de serviço que cada agente liquidou à data da respectiva reforma.

Art. 4º Àos pensionistas da Caixa de Reformas e Pensões é concedida igualmente melhoria da pensão de sobrevivência que lhes foi legada pelos contribuintes falecidos, regulando-se esta melhoria pela que nos termos regulamentares lhes caberia actualizando, em harmonia com o presente decreto, as pensões de reforma desses contribuintes.

§ único. É igualmente concedida aos pensionistas da Caixa de Reformas e Pensões, como auxílio por motivo da carestia da vida, e enquanto esse auxílio for abonado aos agentes reformados 50 por cento da subvenção ou melhoria complementar da pensão que, nos termos do artigo 2º do presente decreto, caberia ao agente que legou a pensão de sobrevivência.

Art. 5º Todos os abonos resultantes das disposições deste decreto constituem encargo da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 1º É elevada de 7 a 10 por cento a importância da coia estabelecida pelo n.º 2º do artigo 9º do regulamento anexo ao decreto n.º 8:392, de 26 de Setembro de 1922.

§ 2º É criada uma sobretaxa adicional de 5 por cento sobre todas as receitas do tráfego, sendo 1/2 destinado ao fundo de Assistência dos Ferroviários e o restante destinado à Caixa de Reformas e Pensões.

§ 3º É elevado, respectivamente, a 9\$, 6\$ e 4\$, o preço anual dos bilhetes de identidade de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe concedidos ao pessoal, nos termos do § único do artigo 19º do decreto n.º 5:862 de 7 de Junho de 1919, e a 5\$ o que é concedido às pessoas de família, com uma c branca de 6\$, 4\$ e 3\$ por cada cupão anual gratuito, a que se refere o artigo 384.º do decreto n.º 5:605, de 10 de Maio de 1919.

§ 4º É elevado a 20\$ o preço anual dos bilhetes de assinatura concedidos aos estudantes, nos termos do n.º 2º do artigo 20º do decreto n.º 5:862, e cuja c branca era feita nos termos do § 1º do artigo 21º do de reto referido.

Art. 6º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e os Ministros de todas as repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 5 de Abril de 1924. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — ALFREDO ERNESTO DE SÁ CARDOSO — ALVARO XAVIER DE CASTRO — JOSÉ DOMINGUES DOS SANTOS — AMÉRICO OLÁVO CORREIA DE AZEVEDO — FERNANDO AUGUSTO PEREIRA DA SILVA — DOMINGOS LEITE PEREIRA — NUNO SIMÕES — MARIANO MARTINS — HELDER ARMANDO DOS SANTOS RIBEIRO — JÚLIO ERNESTO DE LIMA DUQUE — JOAQUIM ANTÓNIO DE MELO E CASTRO RIBEIRO.

A electricidade e o vapor em concorrência

Efectuou-se recentemente nos Estados Unidos uma interessante prova de força entre duas locomotivas, uma eléctrica, construída pelos caminhos de ferro Mexicanos, e outra de vapor, do tipo 2-8-2, moderna com todos os progressos da engenharia.

O peso aderente das duas máquinas era igual, 136,6 toneladas, incluindo o combustível de que estava provida a de vapor. Ha comtudo que notar uma diferença importante: a força da de tração eléctrica era de cerca de 92.000 libras, enquanto que a força da de vapor era só de 78.100.

Enganchadas uma na outra em sentido contrário, a um dado sinal puseram-se as duas máquinas em marcha, resultando a de vapor ter sido arrastada pela eléctrica.

Dos dados colhidos pela corrente tomada, calcula-se que a força desenvolvida pela eléctrica no acto do arranque desde o ponto morto fosse de 86.000 libras, e quando arrastou a de vapor atingiu 94.000 libras.

Fizeram-se depois outras experiências, deixando a de vapor tomar alguma velocidade antes de dar corrente à eléctrica, mas apesar desse partido dado à de vapor, mal a eléctrica começava a trabalhar, a outra parava e pouco depois era arrastada.

Para evitar a patinação das rodas, antes de começarem as experiências, os carris foram cobertos de areia.

Manual do Viajante em Portugal
Completamente atualizado a sair
em Maio

As docas de Brooklyn

(Do Brazil Ferro-Carril)

O Governo americano mandou construir em Brooklyn imensos entrepostos de mercadorias, permitindo a colocação do equivalente de 15.000 vagões.

Ora, esses 15.000 vagões representam 3.400.000 toneladas, e, admitindo-se uma estadia média de trinta dias nos entrepostos, correspondendo a uma entrada e uma saída, é fácil verificar a importância da manutenção do serviço numa época em que a mão de obra faz falta e em que se deve cuidar de economizar tanto o tempo, como o trabalho. Foi por essa razão que os americanos se preocuparam, nessas instalações, com as condições excepcionais que era mister atender para a descarga, carga e transporte de mercadorias do navio ao vagão, e deste ao mercado, e tudo impecavelmente feito tanto no sentido horizontal, como no vertical.

A instalação de elevadores de carga. — Do transporte horizontal nada ha a dizer, pois não entra no objectivo deste artigo; porém, o problema dos transportes no sentido vertical foi resolvido pelo emprego de 90 elevadores de carga, instalados racionalmente.

Partiu-se da idéa seguinte: podendo achar-se no cais 12 vapores, os elevadores deveriam assegurar nas melhores condições a sua descarga simultânea; isto representa 1.500 toneladas a manipular por hora, ou sejam 25 toneladas por hora para cada uma das 5 escotilhas de cada navio; ora, se se quere evitar um numero excessivamente alto de ascensores, é mister que estes sejam estudados com cuidado, para assegurar por suas qualidades um serviço tão intenso. Para atingir este fim, recorreu-se, por um lado, a uma grande potencia de suspensão para cada instalação, e por outro, aperfeiçoou-se o serviço destas ultimas. A solução adoptada deu inteira satisfação, não somente quanto à capacidade de transporte, como também em relação à adaptação completa dos aparelhos ás condições especiais do caso particular. O acordo entre os transportes verticais e horizontais é tão perfeito, que se pode realizar serviço no qual o tempo perdido está reduzido ao estrito minimo.

Este resultado pôde ser obtido apesar de só disporem por unidade de superficie de um numero de ascensores inferior ao de outros entrepostos.

A particularidade mais importante destes elevadores de carga é o facto deles funcionarem sem conductor, o que só pôde ser obtido com o auxilio das combinações da manobra de botões á distancia, com regularidade exactissima das paradas por andares. Com efeito, para fazer sair os vagonetes dos camarotes, é preciso que o soalho destes corresponda exactamente ao nível do andar, o que até hoje não se podia fazer sem um conductor acompanhando a carga. Este serviço — sem pessoal de manobra — é interessante não sómente no ponto de vista technico, como também relativamente a economia das despezas geraes da empreza; com efeito, para estes 90 levadores de carga com o pessoal de reserva, dever-se-iam contar 110 conductores. No mesmo caso, o mesmo serviço é efectuado por nove fiscais. Contando 1.600 dollars por homem e por ano (ou sejam perto de 8.000 francos, o que é o salario efectivo dum pessoal deste genero) economisa-se, assim, cerca de 800.000 francos por ano. Soma que permite prever uma economia aproveitável nas instalações. Dever-se-ia ainda acrescentar que,

graças ao mesmo sistema, obtém se uma diminuição importante das despezas anuaes, porquanto, eliminados os abusos dos conductores, a grande capacidade das instalações assegura melhor rendimento.

Os noventa ascensores são construidos cada um de modo a suportar uma carga util de 5.000 kilos. Dezoito delles servem ás mercadorias dos cais, para dois andares, e têm uma velocidade de 30 m. 5 por minuto, o que é suficiente, relativamente á pouca duração da corrida. Os outros setenta e dois são instalados nos entrepostos e servem nove andares com a velocidade de 45 m. 5 por minuto.

As camaras destes elevadores de carga têm 2 m. 85 de largura por 5 m. 20 de comprimento, e podem conter quatro vagonetes. A parada faz-se automaticamente e o soalho dos compartimentos chega sempre ao mesmo nível dos andares. As portas das gaiolas dos elevadores abrem-se tambem automaticamente, desde que o elevador atinge o andar, no qual estava destinado a parar.

Os aparelhos são instalados por grupos, e não mais repartidos em todo o predio, como antigamente nos hoteis, por exemplo. Deste modo, reduz-se o tempo de espera ao estrito minimo: a vigilancia é, pois, facilitada.

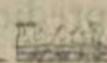
Os entrepostos de Brooklyn são uma demonstração evidente das vantagens deste grupamento de instalações para emprezas industriaes de grande monta. Cada grupo comprehende de sete a dez elevadores e serve uma divisão ou secção de perto de 100 metros: deste modo, está-se aproximadamente certo que ao menos um ascensor está disponivel, sem que se seja obrigado a esperar: ou, de outro modo, a duração média da espera nos grupos de dez elevadores é a decima parte do que seria se todos os elevadores fossem isolados.

O comando automático. — Todos os ascensores destes entrepostos funcionam sem conductores. Como acima dissemos, são accionados em cada grupo por um "central" instalado numa pequena dependencia pertinho do grupo dos elevadores e ocupada por um unico homem, sentado a uma mesa analoga á de um «central» telephonico. Sobre a parte vertical desta mesa, cada ascensor é representado por uma coluna de sinais luminosos brancos, representando cada lampada um andar. Acima de cada coluna acha-se uma lampada de cor; se esta ultima está acesa, isto significa que todas as portas da cabine do elevador estão fechadas e que se pode fazel-o subir sem perigo, utilizando para este fim os botões alinhados sobre a mesa em frente do operador. Os ascensores são ligados com a central por meio de telephones, e o seu serviço faz-se da seguinte maneira: tem-se necessidade, por exemplo, de um ascensor no setimo andar dum grupo, para ahí carregar mercadorias com destino ao terceiro; basta uma vista d'olhos no quadro vertical para mostrar ao operador que o ascensor n.º 5 está disponivel e se acha no sexto andar, pois que a luz branca correspondente a este andar e ao elevador começa a brilhar; além do que, as portas da cabine estão fechadas, o que faz comprehender a lampada vermelha acesa acima da coluna do elevador numero 5; o operador ou conductor aperta o botão 7, a luz branca apaga-se desde que o ascensor deixa o sexto andar, e acende-se de-

pois a lampada 7, indicando a chegada do aparelho no andar desejado: ali as portas abrem-se automaticamente e a lampada vermelha apaga-se. O operador só poderá fazer andar o aparelho quando as portas estiverem fechadas, operação que se faz quando o operário que está carregando o elevador toca num dos botões colocados ou na cabine, ou à direita e à esquerda da porta do elevador. Logo que o carregamento se efetuou, as portas fecharam-se, a lampada vermelha acendeu-se e o conductor toca no numero 3, correspondente a esse ascensor, para envia-lo ao andar onde serão carregadas as bagagens ou mercadorias postas no setimo.

Se, durante certo tempo, um ou mais elevadores são destinados a um serviço especial, como por exemplo, carregar um comboio com sacos de farinha, o pessoal não precisa pedir a todo momento ao operador o destino desejado; este ultimo sabe, pela luz da lampada, ora apagada ora acesa, se as portas estão abertas ou fechadas, e por conseguinte, se o carregamento ou descarregamento está ou não terminado; pôde pois pôr o elevador de carga em movimento sem perder um instante. Facil é compreender o tempo ganho com tal serviço.

Pela mesma maneira, um ascensor pôde-se tornar independente da «central», pois cada um é provido duma alavanca de manobras necessaria á sua marcha própria; mas, enquanto o elevador está ligado ao quadro da «central», não pôde ser utilizado, por estar em efeito para a manobra.



União Internacional dos Caminhos de ferro

Um boletim periodico

O secretariado geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) anunciou já a todas as Administrações-membros que constituem esta interessante e útil agremiação, que dentro em breve vai ser iniciada a publicação de um boletim periodico da U. I. C., cumprindo-se assim o que, na assembleia geral de 1 de outubro, ficou determinado a este respeito.

Dada a grande largueza de vistas a copia de assuntos de que hoje se ocupam os diferentes organismos da U. I. C. e, ainda, as competencias de que, em matéria de caminhos de ferro, a União dispõe, o boletim prometido deve ser nma publicação deveras interessante com cuja leitura muito terão a ganhar todos a quem estes assuntos interessam.

Da divulgação dos princípios estudados e estabelecidos também o público que viaja e os transportadores terão muito a lucrar.

Aguardamos, pois, que o boletim prometido seja publicado para sobre ele fazermos o nosso juizo definitivo, podendo desde já assegurar-lhe um bom acolhimento.



Seguro de mercadorias

A Direcção dos Serviços Comerciaes e Financeiros dos Caminhos de Ferro do Estado acaba de publicar um Aviso segundo o qual a partir de 15 deste mes os premios de seguros de mercadorias expedidas nas linhas do Sul e Suste e do Minho e Douro, feitos pela Companhia Européa podem ser pagos nas estações de destino das remessas, sempre que os expedidores o desejam decretar nas notas de expedição.



Caminhos de ferro alemães—A administração autónoma que sob o título de «Caminhos de ferro do Império Alemão» tem a regência de todas as linhas alemãs, tomou posse em evereiro ultimo.

O ministro das Comunicações que tem o cargo de director da nova empreza e exerce a fiscalização, dirigiu uma circular ao pessoal dizendo que para o futuro a Administração dos caminhos de ferro só tem de contar com as suas proprias forças para a exploração das linhas, e convida todos os empregados e operários a que prestem o seu leal concurso á nova obra comum que devem levar a cabo.

A nova empreza continuará portanto a ser propriedade do Estado, e o que este pretende é dar maior independencia económica aos caminhos de ferro para poderem obter recursos proprios. Não se trata pois de uma conversão dos Caminhos de ferro sem empreza particular, antes pelo contrario, o Estado continuará sendo o seu proprietario e o Parlamento poderá exercer a sua fiscalização como até aqui.

Caminhos de ferro belgas—Recomeçaram os trabalhos de electrificação que foram suspensos por causa da guerra.

Está-se electrificando a secção de Anvers-Eeokerom da linha de Anvers-Santobiet-Dillo, e pensa-se ne construir uma linha de enlace entre a ponte sobre o canal, em Dam e Austruwel.

Espera-se que já no proximo verão comecem a circular comboios electricos.

Estão-se tambem concluindo as obras de electrificação na secção de Anvers-Wyneghem, da linha de Turnhout, e nas de Anvers. Wounuelghem, da linha de Lierve. Calcula-se em seis milhoes de francos a despesa com estas obras que abrangem 25 kilometros de linhas.

Está-se estudando o prolongamento da linha de Anvers-Marienburg até Pulte, na fronteira alemã, para o qual já o governo belga deu o seu consentimento, e a electrificação das linhas de Anvers a Rumpot e Malines.

Linhos brasileiros—Foi recentemente inaugurado o ramal de S. Sebastião a D. Pedrito no rio Grande do Sul, que tem uns 120 kilometros de extensão e vae ser incorporado na rede do Estado. São três as estações do ramal e têm as seguintes designações Dr. Vanthier, Leões e D. Pedrito.

— Foi aprovado um projecto e respectivo orçamento na importancia de 3.359.908\$160, para a construção do prolongamento das linhas ferreas de Mossoró, na extensão de 43.100 metros, entre S. Sebastião e Caranhas.

Caminhos de ferro italianos—O governo italiano autorizou um credito de 420 milhões de liras para melhoramentos nos caminhos de ferro do Estado.

Caminhos de ferro argentinos—A Direcção dos Caminhos de Ferro Transatinos reduziu de acordo com o governo, de 25% os preços das suas tarifas.

— A Companhia Paulista foi autorizada a abrir ao servico publico o trecho de linha de Piratininga a Cabralia, com a extenção de 27km.728.

Publicações recebidas

O amor e a guerra

por Andrade Gomes

O nosso querido amigo e secretário da redacção sr. Manuel de Andrade Gomes comemorando a passagem do aniversário da tragédia de La Lys publicou um interessante livro intitulado *O amor e a guerra* que dedicou aos heroicos combatentes da Flandres e da África.

Do *Amor e a Guerra* que constituiu um autêntico sucesso de livraria transcrevemos a seguir com a devida vénia o belo capítulo do interessante conto "A morte do Expedicionário".

Tinha 19 anos apenas o José. Veio o sorteio e lá foi arrancado cruelmente à família que tanto o adorava.

... Mais um abraço do pai, um sofrido beijo da mãe, um terno adeus da namorada e... ei-lo no meio da escolta como se fosse um criminoso.

Lá ao fim da estrada, ao voltar, onde se perdia de vista a casita branca que lhe fôra berço, no agitar do barrete enviou no último adeus um pedaço da sua alma; e as lagrimas, brincando-lhe nos olhos, cegavam-no e faziam-no tropeçar no caminho.

Pobre José! — Para que trabalhos estaria ele guardado?!

Que saudades iria ele ter. Aquele lar onde nunca sofrera um desgosto, onde só havia afagos e carinhos; os pais; a Mariquinhas, sua prometida, que ele tanto amava; aquelas vacas que eram tão suas amigas; a filarmónica onde ele nas horas vagas soprava num cornetim, cujas notas retiniam ao longe e ecoavam no seio da Mariquinhas, como se fosse a voz dele: tudo aquilo emfim que era todo o seu mundo...

Emfim, que fazer? — tinha de ser... e daí, a separação era só por três anos, e três anos por onde quer se passam... E como o filósofo "que remédio há?" disfarçava a tempestade que lhe ia na alma.

Foi para a cidade; sentou praça, e a primeira vez que trocou os modestos trajes de camponês pela fardeta, quão pesada esta lhe pareceu!

Uma mochila, umas correias apertando-lhe o peito até ali tão livre, uma espingarda e um sabre: — que fardos tão pesados!

Nunca a enxaca lhe custaria a erguer para erguer um pedaço de sólo rijo; nunca lhe custaria a sopear um boi mais avesso à charrua mas a espingarda, achava-a tão pesada...

Foi para a recruta. O instructor, um brutamontes dum cabo com vinte anos de tarimba, insultava-o porque ele se não mexia bem, dava-lhe epítetos de fazer cavar um fadista, e o rubor inundava-lhe as faces, o pranto cegava-o, e o coração valpitava-lhe ardente pelos que deixara chorando.

Conformou-se por fim.

Que remedio! E, por uma natural intuição, que parece ser don de quantos nascem n'este famoso paiz, começou-se-lhe a avolumar no espírito a idéa da pátria, envolta n'uma aureola de glória que se esfumava lá muito longe, n'um horizonte ainda mal esboçado

As "regras" que ele escrevia a miude aos seus, e que eram maravilhosamente compreendidas, marcavam bem as fases porque ia passando; assim, ao passo que as primeiras cartas mostravam tédio pelo fardo, as últimas já tinham um carácter algo a nítido com a sua fanfarronice a mistura.

Um dia ao contrário do que era costume suceder, a carta do José só deu lugar a lagrimas.

Ia em breve com o regimento para a África, e não queria partir sem lhes dar talvez o último abraço.

E os velhos, coitados, os corações agrilhoados no mesmo elo, lá foram até Lisboa, seis leguas de viagem, em diligencia, pelo sim, pelo não, porque o comboio não é das coisas más seguras — abraçá-lo e beijá-lo, derramarem preciosas lagrimas, um puro orvalho de amor; dizerem-se adeuses até ao bota-fôra.

A Mariquinhas, essa mais infeliz ainda ficou lá na aldeia sózinha com a sua dôr.

Era quasi noite, já haviam desaparecido nas brumas do horizonte os topes dos mastros do "Zaire", e os pais do José ainda lá ficaram á beira do Tejo, n'uma quietação extática, olhando o infinito...

Corria o mez de Dezembro. Um explêndido dia de sol, de temperatura calma e céu azul. Dir-se-hia uma visita da primavera em pleno inverno. Pelo meio dia chegavam os repatriados de África, no "Zaire", o mesmo que levára o José.

Desembarcaram, e a grande massa de povo que enchia o Arsenal, lançando-se sobre eles num frenesi epiléptico a glorificá-los e eomo que a querer envolvê-los num único abraço, forma uma especie de avalanche humana, que, saindo de chofre pela estreita porta do Arsenal, se lança n'uma pél-mêle deficit de descrever.

E n'aquela enorme mole, n'aquela vasto oceano de comoções, lá estavam do's corações á espreita do José, os mesmos que quando ele partiu se quedaram olhando o infinito...

A onta seguia enorme, impetuosa, até Vale de Pereiro, e nada de vê-lo o seu José. Morreria?

— Não! — lhes disseram. — Foi para o hospital, porque vem doente.

Uma esperança ainda no meio daquele tão grande martírio.

N'uma louca ansiedade, correram ao hospital. Lá estava, mas não parecia o mesmo. Fazia do vê-lo. As faces maceradas com enormes olheiras, ardendo em febre, os membros flacidos, quasi sem vigor.

Parecia um cadáver. Beijaram-se, abraçaram-se e soluçaram muito, muito, quanto puderam, até que os separaram para os pais se retirarem, que eram horas.

E foram-se para a terra os pobres velhos, com a esperança que lhes déra o médico de que em poucos dias o teriam já muito melhor ao pé deles.

Faltou ali, como á partida, a Mariquinhas.

— Não foi porque ela não quizesse...

Uns quinze dias depois, efectivamente, ia para a terra.

A enegada lá estavam todos e desta vez também a namorada, que, ao vê-lo, desmaiou. A filarmónica não faltou a prestar-lhe as horas. Era o herói da terra que chegara coberto de glória e contaminado de doença.

Mal podia caminhar, coitado, e no seu rosto abatido transparecia a grande felicidade que lhe ia na alma, por se vê ali outra vez junto dos seus, no meio de carinhos e sorrisos.

Envergava a sua modesta farda com divisas de cabo, que havia ganho em África, ostentando ao peito uma fitinha preta e encarnada, único premio da pátria, por quem déra a sua mocidade, toda a sua vida, enfim...

* * *

O mal cavava fundo, muito fundo. A tuberculose, com todo o seu horrendo sudário, empolgava-o dia a dia.

A primavera avançava. O arvoredo cobria-se das suas luxuriantes ramagens. As searas matizavam-se de papoilas e malmequerias. As oliveiras, que se erguiam em frente mesmo da casa do José, onde ele outrora apanhara tantos ninhos, estavam soberbas e prometedoras como nunca.

Cá fôra, tudo cheio de vida: um sol que deslumbrava, vivificante, consolador: lá dentro, na alcova, o pobre José moribundo, uma vida a extinguir-se, uma lampada a apagar-se. Madrugada. O sol nascente coloria dum vermelho vesanico a atmosfera serena, e um dos seus raios, peneirando-se discretamente pela cortina de pano branco que pendia na janela, ia envolver numa aureola de luz a fronte do moribundo José, basejado pelo zefiro dumha manhã de abril e pelo halito santo de três seios castos. De um lado a mãe, de outro o pai, e ao fundo, no ultimo logar e de joelhos a Mariquinhas, balbuciando preces afogadas em soluções..

Impotentes, eles, para o salvar...

Mais um gesto, talvez, a despedir-se, um sorriso a esboçar-se-lhe nos labios, e o estertor a roncar-lhe na garganta.

Um suspiro... mais outro, o ultimo. — Morreu o José!

E o sol coloria a atmosfera serena dum tom vermelho feérico, e as arvores revestiam-se das suas mais luxuriantes ramagens. e as gentis avezinhas soltavam d'entre o arvoredo os seus cantos inimitáveis...

Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria no Rio de Janeiro. — Recebemos o numero relativo ao mez de Janeiro que, como de costume, traz uma interessante carta de Portugal devido á pena do distinto jornalista Paulo Freire, e outros varios amigos entre eles a versão portugueza do artigo que o Times publicou sobre a beneficia acção dos nossos actos Comissariados em Angola, e Moçambique.

A Grande Novela

Recebemos os n.ºs 7 e 8 desta interessante publicação. Intitula-se o n.º 7 o "Côxo" do interessante escritor sr. Castelo de Moraes e o n.º 8, José Luiz "El Terrible Peres" do nosso colega e illustre critico taumachico do Diario de Lisboa sr. José Garcia Perts.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de títulos

Lista das obrigações amortizadas no exercício de 1923, por meio de compra nas Bolsas de Paris e Lisboa, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1905 e dos artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

Trezentas e trinta e duas obrigações do 1.º grau juro fixo: 439 a 440-765-916 a 907-1987-2021-2758 a 2759-3138 a 3139-3310 a 3320-3745 a 3749-4452-5400-6085 a 6086-6981 a 6984-6987 a 6989-8175 a 8178-8610-9492-9494 a 9496-9498 a 9499-957-9887 a 9890-10506-10518 a 10523-10686 a 10692-10719 a 10723-10726 a 10728-11179-11230-11567-12383-12473-12977-3682 a 13684-15087 a 15088-15260-15694 a 15099-15099-16001 a 16012-16382 a 16386-16542-16565-16848 a 16850-17039 a 17042-17048-17413 a 17421-18323 a 18324-18410-18756 a 18761.

1879-189000-18902-19418-20824-20912 a 20913-21005-21146 a 21147-21207-21391 a 21392-21995 a 21996-22442 a 22343-22612 a 22615-22805-22962-23200-23342-23522 a 23523-2366-23800 a 23891-23882 a 23886-23990 a 23992-24467-25127-25207-25396 a 25398-25813-26190-26677-27076.

27091 a 27096-27232-27299 a 27300-27311-27329-27459-27616 a 27619-27872-27900-27442 a 27943-28199-28216 a 28217-28347 a 28949-28967-29179-29323-29530-29598-30114 a 30116-30121 a 30131-30389 a 30305-30458-30690 a 30692-30791 a 30793-30822 a 30823-31527 a 31528-31831-32492 a 32003-32007-32100 a 32102-32118-32151 a 32153-33004 a 33006-33009-33372 a 33374-33552 a 33555-3384-34126.

34134 a 34137-35111-35230-35271 a 35272-3672-36427-36447 a 36448-36455 a 3659-3659 a 36560-36586-37262-3-445 a 37449-37460 a 37461-37619 a 37624-37630-38358 a 38360-38389-39153 a 39157-40267-40514-40660 a 40676-40707-41323 a 41324-44663 a 44664-44812.

Oitocentas e sessenta obrigações do 2.º grau, juro variável: 2 a 3-64-806-816-822 a 824-847 a 849-904-914-985-1485-1489-1748-1757-1846 a 185-2452 a 2455-2985 a 2987-3316-3052 a 3653-3671 a 3676-3725-4103 a 4104-4106-4159-4245 a 4208-4391 a 4394-4734-5-21 a 5023-5075 a 5079-5082 a 5078-5359 a 5383-5510-5614-5659 a 5960-6022 a 6026-6030 a 6031-6232-6681 a 6695-7639 a 7340-7403-7487 a 7488-8077 a 8081-8085 a 8080-8380 a 8390-8422 a 8426-8595 a 8601-8613.

8777 a 8780-9739 a 9741-9893 a 9895-9900 a 9909-10211-10532 a 10535-10699-11147 a 11150-11512-11726-12144 a 12150-13091 a 13100-13260-13389-13422-13495-14400-14714 a 14716-14969 a 14972-15039 a 15050-15201 a 15204-15212 a 15212 a 15217-15430-15504 a 15507-15549-15648 a 15649-15781 a 15783-15785-160-9-16-87 a 16091-16641 a 16041-16679-17542 a 17540-17568-17676 a 17677-17731-17792 a 17816-18352-19275-19277.

19305 a 19309-19385-19518 a 19512-19520 a 19534-19701 a 19702-19834 a 19844-19920-2-076-20202-20308 a 20311-20492-21610 a 21612-22295 a 22299-22357 a 22375-22552-22555 a 2255-22798 a 22802-22840-23183-23188 a 23192-23294-23333 a 23330-23443-25135-25967-26742-27848-30288 a 30291-30297 a 30298-30451 a 30454-31383-31652 a 31657-32121 a 32122-32173 a 32175-32224 a 32225-32523-32525

32527-32610 a 32610-32648-32978 a 32979-33203-33254 a 33255-33264 a 33267-33364 a 33366-33542-33763 a 33767-33948-33955 a 3396-35958-34223 a 34216-34298 a 34522-34573 a 34574-34780-35011 a 35022-35316 a 35319-35624 a 35627-35934-3604-36383-38263 a 38268-38700-38797 a 38900-38960 a 38962-39869-39807 a 39873-30888 a 39892-39894-39896-39897-40880 a 40881-40898 a 40899-40909-41563 a 41572-42116.

42151 a 42156-42703 a 42704-42715 a 42716-42776 a 42777-42907 a 42909-42955 a 42959-43070 a 43072-3105-43207-43208-43803-44446 a 44450-44957 a 44971-44972 a 44974-46011 a 46013-46086-48710-48833 a 48834-51062-51564 a 51573-52314-52315-52442 a 53443-53444-54221 a 54223-54723 a 55727-55507 a 55511-55840 a 55852-55884 a 55902-56033-56987 a 56990-57427 a 57430-57706-57913-58261 a 58262.

58264 a 58266-58614-59108 a 59110-59527-62573-62750 a 62761-62809 a 62821-63052 a 63053-63475 a 63476-65837-65843 a 65844-66242 a 66244-66771-66843-66846 a 66848-67167-68613 a 68615-69350-70192-70193-70462-70479-71568-71569-71845-71850-73363-73364-76385-76386-76392 a 76399-76415 a 76409-76649 a 76655-77319-77320-77628-77632.

77636-77645 a 77640-77754-78280 a 78284-78565-78802 a 78803-79474-79506 a 79507-79656 a 79657-80302 a 80393-80397-80427 a 80428-80712 a 80716-81007-81134-81763 a 81769-81874-82223-82271 a 82276-82432 a 82434-82642.

Lisboa, 25 de Março de 1924

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Viana

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas

De conformidade com os artigos 39, 40 e 41 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da Companhia, portadores pelo menos de vinte acções, para as 14 horas de terça-feira, 20 de Maio p. f., na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Ceron, n.º 1-2.

O depósito das acções ao portador deverá ser feito, conforme preceituado no artigo 39, quinze dias antes da reunião; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º 10, Rua dos Banqueiros; no Porto, no Banco Aliança e em Paris no Comptoir National d'Escomptes, 14 Rue Bergé e.

Esta reunião tem por fim: a) - Apresentação do Balanço e Contas do Exercício de 1923; b) Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercício e respectivo parecer do Conselho Fiscal; - c) - Eleição para o cargo de Administrador-vogal por cessação de mandato e de três Membros efectivos e de dois suplentes do Conselho Fiscal.

As procurações dos Acionistas residentes em Portugal devem ser legalizadas por notários e as dos residentes em França pelo "maire" da sua residência ou por notário. O recibo do depósito servirá para a Admissão na Assembleia Geral.

Lisboa 7 de Abril de 1924
O CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, declarar sobrante a parcela de terreno, com a área de 5351m²57, situada à esquerda da linha ferrea da Beira Alta, entre os quilómetros 205, 974 e 206, 406, conforme a planta junta ao processo n.º 2782.

Paços do Governo da República, 12 de Abril de 1924
(a) Nuno Simões

Serviço de passageiros e carga entre Roma e Budapest

Uma das consequências do restabelecimento do tráfego de caminho de ferro entre Fiume e Agram, foi o serviço que acaba de ser estabelecido entre Roma e Budapest para passageiros e mercadorias.

De Roma a Ancona o serviço é feito por caminho de ferro. Em Ancona há diariamente vapores em correspondência com os expressos de Roma, que fazem o serviço até Fiume. Deste último ponto a Agram e d'aqui a Budapest a viagem é completada pelo caminho de ferro.

Este serviço de que se esperam magníficos resultados, é subsidiado pelo governo italiano.

Locomotivas de grande velocidade

Por encomenda da Companhia dos caminhos de ferro de Paris a Orleans, a General Electric Company, de Eric (Estados Unidos), construiu recentemente uma locomotiva eléctrica que atinge uma velocidade verdadeiramente extraordinária. Nas primeiras experiências realizadas alcançou a velocidade de 168 quilometros á hora.

Segundo a opinião dos engenheiros constructores desta máquina, esta pode chegar a atingir 200 quilómetros por hora, o que não era possível verificar-se nas experiências feitas n'uma linha pouco extensa.

Segundo as condições da companhia que fez a encomenda, a velocidade estipulada era apenas de 136 quilometro por hora.

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.ª; Hambro & Son; Baring Brothers & C.ª.

Em New-York — Brown Brothers & C.ª.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Telefone C. 890

Tel. KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Nordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Vias ferreas

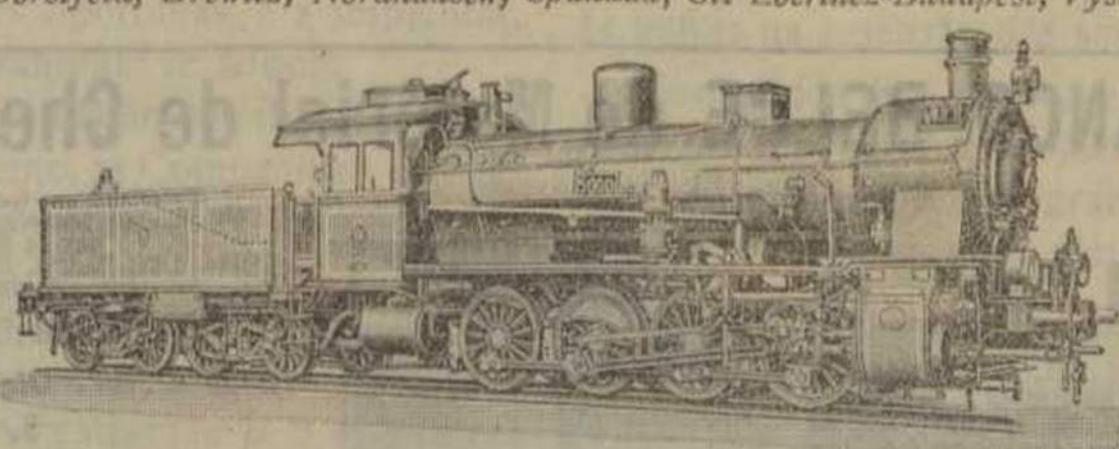
Escavadoras

portateis e fixas

Guindastes

Carros de

todas as classes



Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Depósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Fernandes, Bragança & Pereira, L.º.
RUA DE JULIÃO, 41 1.º
Apartado de Correio-97 LISBOA

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital: 2.600.000 frs.

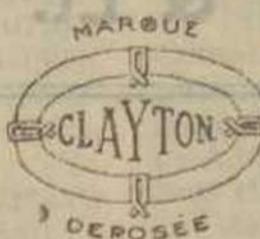
(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE^{CO} LTD)

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:
19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE N.^o 12, à ESSONNES
ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: SIGN²L-ESSONNES



BUREAU
15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)
TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21
ADRESSE TÉLEGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS
CODE B.C., 6^e EDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Município, 19, 2.^o

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

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS
Sociedade anonyma dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULAÑTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carriagens de luxo e ordinarias. — Carriagens de tramways.

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente. Fornecedores das grandes administrações e co...panhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carriagens automoveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCIO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO
Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.^o

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer

(Premiada em todas as exposições e especialmente,
não fazendo senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX
nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905;
Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910
Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Crayère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways
Locomotivas, tenders,
carriagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BEBLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.^o