

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações e das Colonias, 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

NUMERO 877

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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 Secca, 7

LISBOA, 1 de Julho de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
 Rua da Horta Secca, 7-1.º  
 Telephono: Central-27

## ANEXOS DESTA NUMERO

*Caminhos de Ferro do Estado.* — Aviso ao publico. Sobretaxas.  
*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.* — Aviso ao Publico. — Sobretaxas. — Novos multiplicadores. — 8.º aditamento a tarifa especial P. H. F. N.º 3, grande velocidade. — Transporte de recovagens e generos frescos entre Portugal e França.

## SUMMÁRIO

Horas de Jubilo (O Raid Portugal-Macau) . . . . . Pag. 135  
 A nossa anarquia Financeira por Augusto da Costa. . . . . " 136

O «Comercio do Porto»	137
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha	137
Conselheiro Fernando de Sousa.	137
Sanatorio para os ferro-viarios tuberculosos	138
Publicações recebidas e Linhas Estrangeiras	139
Viagens e Transportes	139
Comp.ª dos Cam. de Ferro da Beira Alta (Relatorio).	140
União Internacional dos Caminhos de Ferro	142
Aviação Commercial	142
O funicular aereo mais alto do mundo	143
Dr. Alfredo Bensaude.	144
«Nação Portuguesa» e Caminho de Ferro de Benguela	144
Arrematações e Curso de cambios comparados.	145

# HORAS DE JÚBILLO

## O «raid» Lisboa-Macau

Felizmente que de quando em vez, para retemperar as forças espirituas um tanto amolecidas pela desolação que nos causa o descalabro moral que ha certo tempo parece querer avassalar a sociedade, se produz um acontecimento que nos vem encher a alma de jubilo e dar-nos alento a continuarmos a ter confiança nas qualidades da raça que ainda reagem por forma inconfundivel.

Ha pouco mais de dois años que Gago Coutinho e Sacadura Cabral fazendo a travessia do Atlantico pelo ar, fizeram vibrar o mundo todo de entusiasmo e admiração pelo brilhante feito que ainda não houve outro que se lhe egualas-

se. Hoje mais uma pagina cheia de beleza para a historia da raça portuguesa acaba de ser traçada por Brito Paes, Sarmiento Beires e Manoel Gouveia, rasgando os [ares] desde Vila Nova de Milfontes até á



formosa cidade de Macau, esse padrão de antigas glórias que no Oriente se conserva a atestar ao mundo inteiro a obra valorosa dos nossos antepassados cujo

sangue os nossos ousados aviadores hoje provam ainda lhes correr nas veias.

O «raid» Portugal-Macau, acto de valor e sciencia, deve-nos, não tanto pelo que praticamente ele possa acarretar em nosso beneficio, mas mais e muito mais pelo que elle representa moralmente — saber, audaci, energia e disciplina do espirito, — servir de incentivo a outros e em pre e n dimentos de ordem pratica, isto é, de que nos advenham vantagens materiais para as quaes, não sendo

necessario tanto heroismo, é comtudo indispensavel dispender uma boa parcela de energia, inteligencia e força de vontade, tantos os obstaculos de natureza vária que se lhes opõem e que é necessario afrontar

com o mesmo sangue frio com que os heroicos aviadores investiram com os fenomenos meteorologicos que lhes puzeram a vida em risco.

Glorificando os seus bravos aviadores, o povo portuguez prova continuar comungando no grande ideal do enobrecimento da Patria, lema este que deve ser o de todos os povos dignos de serem livres.

E' necessario, é indispensavel mesmo, que para que o nome de Portugal continue a ter no conceito das nações a consideração que atravez de seculos conquistou, o povo luziada tomando como exemplo, os seus irmãos Coutinho, Cabral, Paes e Beires, dignos continuadores dos Gamas, Magalhães, Albuquerque e tantos outros que a historia immortalizou, siga com a mesma tenacidade, com a mesma energia, com a mesma fé, a mesma intelligencia e até com a mesma temeridade, em todos os ramos da sua actividade, a marcar o logar de distincção que lhe pertence.

Nada de desfalecimentos. Disciplinemos o espirito

que anda um tanto desordenado, e cheios de fé e de esperanza em melhores dias, trabalhemos, trabalhemos sempre e caminhemos sempre para a frente.

Não ha que recuar.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que tem sempre pugnado por tudo quanto possa concorrer para o engrandecimento da Patria portuguesa, deixando aqui expresso o seu fervoroso jubilo pelo heroico feito dos nossos aviadores, faz votos para que ele seja mais um estimulo para o revigoramento das famosas characteristics da nossa raça, e para que numa comunhão de todos os portugueses, sem distincção de créditos politicos e religiosos, a gloriosa Patria de Camões, saindo da situação um tanto angustiosa a que foi arrastada por essa "grande guerra" de horrenda memória, se erga dentro em breve tempo, à situação de desafogo e mesmo de esplendor a que tem jus.

Viva a Patria portuguesa!

Vivam os gloriosos aviadores!

## A nossa anarquía financeira

POR AUGUSTO DA COSTA

No momento em que este artigo começa a ser escrito, está sendo transportada para bordo dum vapor inglês a prata existente na Casa da Moeda, pelo Estado hipotecada, por intermedio do Xavier n.º 2, mentor oficial do Xavier n.º 1, e como é do dominio publico, aos banqueiros de Londres: taes são os indices da nossa prosperidade financeira, dias depois de ter sido anunciado ao país o equilibrio total das suas finanças, ornado ainda por cima com um *superavit* tão reumbante, que levou o pae do primeiro rebento deste genero a desistir de formar governo, tanto é evidente que o governo Alvaro de Castro-Xavieres se lhe antecipou em competencia e em gloria financeira...

O *superavit* Afonso Costa, se não existiu, podia muito bem ter existido. Nesse tempo, os homens do regimen estavam ainda suifentamente puros em materia de negocios para atenderem, acima de tudo, aos interesses nacionais; a reacção era sincera contra os erros do regimen monarchico, entrado de ha muito em completa decomposição; e, sobre tudo isto, a existencia das camarilhas politicas republicanas não pesava sobre o Orçamento do Estado como hoje peza. Quer dizer: os republicanos, nesse tempo, não tinham ainda creado os seus interesses particulares; daí a possibilidade de se fazer uma politica financeira sã e honesta, libertando o Estado de despesas inuteis e prejudiciaes, sem que o governo tivesse de lutar imediatamente com uma revolução de correligionarios esfomeados. Hoje, uma politica financeira dessa ordem não será possivel sem o acompanhamento immediato dum revolução. Os vinte mil funcionarios publicos que o actual ministro dos Estrangeiros, quando, seguidamente a Monsanto, foi presidente do ministerio, adimitiu à meza do Orçamento, continuam a comer com enorme appetite, e não estão dispostos, portanto, a que lhes tirem a mangedoura...

Eis porque todas as prometidas compressões de

despezas, anunciadas clamorosamente pelo actual governo, ticaram e não-de, fatalmente, ficar em coisa nenhuma. O proprio Afonso Costa, se quizesse tentar um novo *superavit*, não sei se o conseguiria: mas, dado o seu actual estado de espirito conservador (no momento critico que atravessamos precisa-se nas Finanças dum *radical* ineligente, energico, preocupado exclusivamente com a salvação das finanças portuguesas, contra todos os conluios politico-financeiros existentes, contra todas as plutocracias que nos minam e arruinam) faltando-lhe a coragem para usar de novo o celebrado *gato de nove rabos*, e tendo criado interesses novos, — o proprio Afonso Costa sossobriaria antes de realizar qualquer coisa de visivel e de util. Isto, com Afonso Costa, que, digam o que disserem, ainda é uma pessoa inteligente, capaz de ofuscar todos os correligionarios e todos os financeiros da especie Pina Lopes ou Velhinho Corrêa, e uma pessoa de prestigio entre a massa republicana. Quanto mais com Alvaro de Castro (Xavier), que não tem outro prestigio que não seja o prestigio dum conspirador profissional, acolitado e amparado na sua missão de ministro das Finanças dum país em ruina por outro Xavier não menos Xavier do que o presidente do ministerio...

E' desta incompetencia fundamental dos nossos dirigentes financeiros que resulta o agravamento constante da critica situação em que o país se encontra. E como a incompetencia é manifesta, atravez das obras por ela geradas, ninguem acredita já na possibilidade — se é que alguém, ingenuamente, alguma vez nela acreditou... — de ser o sr. Alvaro de Castro o salvador do país. Este ministro das Finanças tem a má sorte de prometer precisamente o contrario daquilo que pode dar, ou, então, a má sorte, ainda pior do que a primeira, de ver as coisas contrariarem-lhe sistematicamente as palavras. Donde este dilema: o ministro

das Finanças, ou é um mistificador vulgar, ou é um calixto tremendo...

Prometeu, quando, ha seis mezes, tomou conta do Poder, a libra ao par dentro de pouco tempo... e o libra, só para contrariar o ministro das Finanças, sua biu, subiu... Protestou contra os augmentos da circulação fiduciaria, por serem prejudiciais, e a circulação fiduciaria, só para contrariar o ministro das Finanças, subiu, subiu... Agora, pretende convencer o país de que extinguiu em seis mezes de governo um deficit superior a 400 000 contos, arranjando ainda um saldo positivo de 39.000 contos. Como sempre, neste capitulo, como nos capitulos anteriores, os factos não se cançam de desmentir as promessas do governo Alvaro de Castro. A mistificação financeira continua: as receitas foram enormemente acrescentadas (no papel), juntando-se-lhes dinheiros de economias que nunca serão realizadas e de dividas que nunca serão cobradas; e pelo mesmo processo mistificador as despesas (no papel) foram enormemente reduzidas. Assim incontestavelmente, é facilimo arranjar um equilibrio financeiro *superavitario*. Mas a prova provada de que tudo isto não passa duma tremenda burla, encontra-se no facto da apresentação ao parlamento por um governo de ha muito agonisante, da chamada *lei dos meios*. A ser aprovada, esta lei, pelos poderes latitudinarios que daria ao governo em matéria financeira, dar-lhe-ia margem a um regabofe de despesas escandalosas comparavel ao que se seguiu a Monsanto, e que de vez nos liquidaria as avariadissimas finanças nacionais. O governo aproveitou a preguiça constitucional do parlamento — *maquina de perder tempo*, assim classificou Léon Daudet a preciosa instituição — que não lhe permitiu até hoje discutir e aprovar o Orçamento do Estado para o proximo ano economico, e aproveitou a oportunidade para pescar uma lei de meios que o deixasse à vontade em materia de dinheiros publicos.

Aconteceu, porem, que o parlamento não esteve pelos ajustes: ou por uma razão de dignidade parlamentar ofendida pela proposta do governo, ou por ter reconhecido — e já não foi sem tempo... — que o actual governo só desandava e não andava, comprometendo cada vez mais os interesses do país, o certo é que o parlamento pôs o governo na rua...

...O governo morreu, pois, definitiva e totalmente. Paz à sua alma, apesar de todas as carrapatas financeiras, politicas, disciplinares e militares, que por cá deixou em aberto e sangrando. Resta saber agora se o novo governo será ainda chefiado por Alvaro de Castro, e orientado ainda, pelos mesmos principios em materia de finanças. Tudo é possivel na politica portuguesa, — até mesmo termos um governo presidido por Afonso Costa, que ninguem acredita que esteja disposto a ser herdeiro directo de todas as carrapatas até hoje arranjadas pelos seus inumeros discipulos em materia de finanças, e correligionarios em materia de politica...



### «O Commercio do Porto»

Comemorando o 70.º aniversario da sua publicação, este nosso colega publicou no passado dia 2 um numero especial a cores com os retratos dos seus fundadores.

E' um numero bastante interessante que fica registado na nossa estante.

Com bastante prazer felicitamos o nosso querido amigo e brilhante jornalista Bento Carqueja actual director e proprietario, desejando-lhe imensas prosperidades.

## Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha



Recebemos um exemplar da «Memoria» do Conselho d'Administração desta Companhia apresentada à Assembleia Geral que teve lugar em 24 de Maio ultimo, relativa ao exercicio de 1923, por cujo envio aqui deixamos registado os nossos agradecimentos.

Como nos anos anteriores esta «Memoria» é um bom elaborado documento do qual constam minuciosamente todos os elementos para bem se poder apreciar a situação da Companhia, a mais importante da peninsula e que actualmente explora diferentes linhas com um total de 3.750 kilometros.

Tem esta companhia luctado, como todas as demais suas congénuas, com as dificuldades que sobrevieram após a guerra, mas graças à sua boa administração tem pouco a pouco melhorado a situação, sendo de esperar que, resolvido que seja o problema da reorganização do regulamento dos caminhos de ferro de que se está ocupando a Comissão para esse fim nomeada pelo Directorio Militar, não demorará muito que venha a reconquistar a propriedade de outros tempos.

Desse interessante documento recortamos os numeros que seguem, e que dão uma ideia geral da situação da Companhia:

As receitas totaes ascenderam a Pesetas	309.203.064,62
com o aumento de Pesetas 11.843.291,45 em relação às obtidas em 1922.	
As despesas importaram em Pesetas	209.593.036,38
com o aumento de Pesetas 2.511.986,89.	
A diferença ou producto liquido é de Pesetas	99.610.028,14
deste producto liquido deduzimos, como se diz anteriormente, o importe das somas que se satisfizeram ao pessoal por conta do Estado, em excessos das somas que este nos entregou para esse fim ou seja Pesetas.	5.732.092,84
O importe das quantias que a companhia paga, com os seus unicos recursos, aos agentes reformados e às familias dos falecidos, esse conceito de pensões de reforma, viuvez e orfandade, elevou-se no ano a Pesetas	3.128.365,09
com aumento de Pesetas 105.219,13 em relação ao ano anterior.	
Os encargos ascenderam a Pesetas	68.432.691,36
com o aumento de Pesetas 3.211.574,14 sobre o ano anterior.	
A diferença entre o producto liquido e os encargos, deduzidos daqueles as quantias pagas em excessos do adeantamento do Estado e as pensões de reforma, determina um excedente de receita de ao qual juntando o beneficio liquido de obtido este ano nas minas de Surroca, formam um excedente total de Pesetas	22.371.417,12
Por prudencia o conselho acordou destinar 7.000.000 de pesetas à <i>Reserva de Previsão</i> que com esta applicação atingirá a soma de pesetas 34.000 000.	
O excedente liquido permite ao Conselho propor a distribuição de um dividendo de 24 pesetas por acção, ficando os impostos correspondentes a cargo da Companhia.	
As receitas do trafego foram em 1923 de Pesetas	368.862.922,95
e em 1922 de Pesetas	297.027.732,58
havendo portanto um aumento de Pesetas 11.835.190,37, ou 3,98 por cento.	



### Conselheiro Fernando de Sousa

No paquete S. Miguel chegou na quinta-feira a Lisboa, o nosso director Conselheiro sr. Fernando de Sousa.

# Sanatórios para os ferroviários tuberculosos

## Um decreto digno de louvor

Já ha tempo que, conforme oportunamente a *Gazeta* teve occasião de referir, devido à iniciativa do distincto funcionario superior dos Caminhos de Ferro do Estado, sr. Carlos de Vasconcellos Porto, foram creados para os ferroviários do Estado, os sanatórios para tuberculosos, para o que, não sendo suficientes as receitas a isso destinadas, o Governo no Decreto de Março ultimo pelo qual foi auctorizado o augmento das sobretaxas sobre os preços de transporte, fixou a forma de se colherem novas receitas para essa assistencia, por meio da arrecadação de determinada percentagem sobre o producto das respectivas linhas, e, prevendo o estabelecimento de identica assistencia aos ferroviários das empresas particulares, deixou para um outro diploma a fixação da formula para a obtenção dos fundos necessários a esse fim.

Esse novo diploma veio publicado no *Diario do Governo* de 12 do mez findo, e por elle é criado junto de cada companhia de caminhos de ferro, esse fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviários, destinado especialmente á construcção e sustentação de sanatórios.

Esse importante decreto que dignifica os ministros que o subscreveram, não podia passar despercebido à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que sempre pugnou pelos interesses da prestimosa classe dos empregados e trabalhadores dos caminhos de ferro que, diga-se de passagem, não tem sido das que maiores atenções tem merecido aos poderes públicos.

A *Gazeta* que foi fundada por um dos ferroviários, mais illustres do nosso país, e que se mantem com a tradição dos seus 38 annos de existencia e com a dedicação dos seus colaboradores, na maioria tambem homens dos caminhos de ferro, não podia deixar de registar com merecido júbilo a simpatica e util medida que, justo é que se diga, se deve em grande parte, à iniciativa do illustre Medico Chefe do Serviço de Saúde da C. P., Sr. Dr. Carlos Lopes, que ha muito para esse fim trabalhava, e que agora encontrou quem nos bancos do poder se lhe viesse associar, concretizando o seu valioso auxilio no decreto a que acima nos referimos, o Sr. Dr. Nuno Simões, Ministro do Comercio, a cujo nome os ferroviários e suas familias jamais deixarão de emprestar aquela estima que merecem todos aqueles que no decurso da sua vida deixam após si como um rastro luminoso, uma obra verdadeiramente meritória.

Injustiça seria não deixarmos aqui tambem consignado o nome do Snr. Dr. Queiroz Vaz Guedes que quando ocupou a pasta do Comercio formulou um projecto de lei sobre o assumpto que foi presente á Camara dos Deputados, onde ainda hoje se encontra esquecido, bem como ao seu secretario, o engenheiro Sr. José de Abreu que com verdadeira dedicação e persistencia não largou de mão o assumpto emquanto não viu publicado o decreto.

Mas se é com verdadeiro prazer que aqui deixamos expresso o nosso louvor aos auctores de tão dignificante obra, não podemos deixar de exprimir tambem o nosso desgosto pela quasi indiferença com que pela classe para a qual essa mesma obra se des-

tina, foi acolhida. Julgamos mesmo que a maioria dos interessados ainda hoje ignora a existencia do diploma ha dias publicado, e só assim conseguimos encontrar a explicação de não se ter até hoje, que saibamos, produzido a mais insignificante manifestação de agrado a tal respeito.

A classe ferroviária é das que sempre luctaram, e hoje mais do que nunca, graças à carestia da vida com dificuldades monetárias.

D'ahi uma constante preocupação pelo dia seguinte. A falta do conforto no lar, o problema da educação dos filhos, e as mil e uma dificuldades que a cada momento se entolham ao ferroviário, fizeram dele um misantropo, um como que descrente em tudo quanto possa, sem ser produto do seu unico esforço, vir em seu beneficio.

E' talvez tambem devido a isso, a indiferença que nós aqui assignalámos; mas estamos bem convencidos que, logo que, o que hoje apenas se acha escrito nas colunas do "*Diario do Governo*" se torne uma efectiva realidade, todos os ferroviários, *una voce*, não recusarão, antes pelo contrario, terão nisso o maior prazer, em prestar a devida homenagem aos homens bons que por uma forma tão eloquente lhe prestaram tão valioso serviço.

E' que estamos numa época em que se duvida de tudo emquanto se não torna realidade palpavel ou bem visivel. É forçoso é confessar que ha uma certa razão para isso; na nossa legislação encontram-se muitos diplomas feitos com as mais nobres intenções e que, ou não foram levados à prática, atirados para o esquecimento, ou foram-no por forma que não correspondem às intenções dos legisladores.

Com o decreto dos sanatórios para os ferroviários não se dará, porem, esse caso, estamos disso bem convencidos.

A' boa vontade e dedicação do Dr. Carlos Lopes, outras andam ligadas e mais outras ainda se lhes ligarão, e não duvidamos que dentro em não longo prazo teremos o prazer de registar a inauguração dessa forma de assistencia aos que exgotam a melhor das suas forças nos trabalhos de caminhos de ferro, e ainda mais, o vemos depois essa assistencia tornada extensiva às suas familias, o que, iamos jura-lo, não é ideia que não ande já a criar raizes no espirito altruista do Dr. Carlos Lopes.

Para que todos quantos nos leiam fiquem conhecendo bem as disposições desse dignificante decreto, a seguir as transcrevemos.

Artigo 1.º — E' criado junto de cada empresa exploradora de caminhos de ferro do continente o fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviários a que se refere o decreto n.º 9:551, de 27 de março do corrente anno, o qual será destinado especialmente à construcção e manutenção de sanatórios para tratamento de tuberculosos, podendo tambem ser applicado à installação e sustentação de estabelecimentos para curas de repouso ou convalescência de outras doenças.

Art. 2.º — O fundo de assistencia, a que se refere o artigo antecedente, será constituído:

1.º — Pela percentagem de 1 por cento sobre a receita total das mesmas empresas.

2.º — Pelos donativos ou subsídios de quaesquer entidades officiaes ou particulares e pelas receitas provenientes do produto de festas organisadas para este fim.

3.º — Por outras quaesquer verbas com que as empresas entendam dever dotar essa assistencia.

Art. 3.º — A administração e fiscalisação d'este fundo serão em cada empresa, confiadas a uma comissão administrativa autonoma, composta de cinco funcionarios, sendo quatro nomeados pelas respectivas empresas, um dos quaes será sempre o chefe do serviço de saúde, e o quinto eleito pelo pessoal, como seu representante

§ 1.º — A eleição do representante do pessoal será feita por todos os agentes que façam parte dos quadros das mesmas empresas e regulada pelas suas direções.

§ 2.º — Este conselho, cujas funções são gratuitas, será nomeado trienalmente, podendo ser reconduzido.

Art. 4.º — A importancia do fundo a que se refere o artigo 1.º será pelas respectivas empresas depositada na Caixa Geral de Depósitos e à ordem da comissão administrativa.

Art. 5.º — Quando a importancia do fundo de assistencia não permitir a qualquer empresa a instituição e sustentação de sanatórios ou a percentagem de tuberculosos não justifique a sua construção, poderá essa empresa utilizar-se para esse fim dos sanatórios ou hospitais pertencentes a qualquer outra empresa congenera, de acôrdo com ella e indemnizando-a pelo seu fundo proprio dos serviços que receber.

Art. 6.º — Os saldos resultantes da applicação, nos termos do artigo 5.º, do fundo da assistencia, a que se refere o artigo 1.º, reverterão em cada empresa a favor da Caixa de Reformas e Pensões do respectivo pessoal.

Art. 7.º — O pessoal tecnico e administrativo dos sanatórios será nomeado pelo conselho de administração das respectivas empresas, sob proposta do seu serviço de saúde.

§ único — Os medicos e enfermeiros dos sanatórios gosam das mesmas regalias dos funcionarios de igual categoria dos serviços de saúde das respectivas empresas.

Art. 8.º — Os terrenos adquiridos e os edificios construidos por este fundo são, para todos os efeitos, considerados como dependencia das linhas ferreas e constituem, juntamente com os fundos respectivos propriedade inalienavel e obras accessórias, a que se refere o artigo 1.º do regulamento de policia e exploração de 31 de Dezembro de 1864.

Art. 9.º — A fiscalisação d'estes serviços pertence à fiscalisação do Governo nos Caminhos de Ferro.

Art. 10.º — Pelos serviços medicos da fiscalisação do Governo será organizada anualmente a estatistica d'estes serviços em todas as empresas.

Art. 11.º — A arrecadação das importancias destinadas ao fundo de assistencia começará a fazer-se em relação ao dia 1 de abril do corrente ano.

Art. 12.º — Fica revogada a legislação em contrario.

## Publicações recebidas

**A B C** n.º 206 — Interessantes artigos entre eles a continuação das memorias de "João Franco e o seu tempo" de Rocha Martins.

**Gaceta de los Caminos de Hierro** — Revista tecnica y profesional. Administrador: D. Carlos de Sousa. N.º 3406 de 1 de Junho de 1924.

**Banco, Ferrocarriles, Industria e Seguros.** Revista ilustrada, Electricidade, Comercio, Obras Publicas, Metalurgia, Navegação, Agricultura, Aduanas, Minas e Tranvias. Director gerente D. Joaquim Rocamora. n.º 11 de 1 de Junho de 1924.

**Revista Internacional de Dun** — Edição portugueza de Junho de 1924. Interessantes artigos com algumas gravuras.

**Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro** — Numero correspondente ao mez de Junho corrente.

**Brazil Ferro-Carril**—Redacção e gerencia, Avenida Rio Branco, 117 Rio de Janeiro — Recebemos o numero de 5 do mez de Junho que, como de costume apresenta uma excelente colaboração.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Sobretaxas — Novos multiplicadores

A partir de hoje os multiplicadores a aplicar aos preços das Tarifas nas linhas da Companhia Portugueza, passam a ser as seguintes:

Passageiros de 1.ª classe.....	multiplicador 11
" " 2.ª " .....	" 10,5
" " 3.ª " .....	" 10

Todos os demais transportes ficam rujeitos ao multiplicador 11, com excepção dos das mercadorias de primeira necessidade que continuam sujeitas apenas ao multiplicador 6, salvo quando se destinem a exportação, caso em que lhes é applicavel o multiplicador 11.

— Tambem as Companhias Nacional e da Beira Alta e a Sociedade Estoril, passam desde hoje a aplicar os mesmos multiplicadores que a Companhia Portugueza.

### Serviço de comboios entre a Figueira e Banhos de Amieira

Como nos anos anteriores a Companhia estabelece este ano durante a temporada de banhos um serviço de comboios tramways entre Figueira da Foz e apeadeiro de Banhos da Amieira, compostos de carruagens das tres classes, sendo a partida de Figueira ás 7,56, e a de Banhos de Amieira ás 10,05

Para estes comboios que começam a circular hoje, são vendidos bilhetes do § 4.º das Tarifas especiaes n.º 11, havendo tambem bilhetes de ida e volta em 3.ª classe, pelo duplo do preço dos bilhetes simples ou seja 3\$00, incluindo os impostos e a sobretaxa em vigor.



**A estação do «Est» em Paris.**—A Companhia do «Est» vae ampliar brevemente a sua estação terminal de Paris. As obras estão calculadas em 200 milhões de francos. A fachada do edificio que tem 135 metros passará a ter 200, a gare terá 28 vias.

**O movimento de passageiros em Londres.**—Segundo uma estatistica publicada pela *Railway Gazette*, durante o ano de 1923 os caminhos de ferro *Underground* de Londres transportaram 306 milhões de passageiros; a Companhia geral de Omnibus 1.134.000.000, e os tramways associados 190 milhões, o que perfaz um total de 1.630 milhões, o que representa um augmento de 188 milhões sobre o ano anterior.

— O Parlamento inglez auctorisou um credito de 70.000 libras por ano para o pagamento das viagens dos deputados, entre Londres e as terras de suas residencias.

Cada deputado receberá um livro com 12 vales de que utilizarão um em cada viagem, trocando-o na bilheteira da estação pelo bilhete simples ou de ida e volta para o percurso a efectuar.

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

## BEIRA ALTA

### (RELATORIO)

(Continuação do n.º 876)

O percurso de comboios em 1923 foi de 579.295 kilometros, ou sejam mais 34.941 kilometros do que em 1922, tendo contribuido para este augmento:

a) — os comboios "Sud-Express" que circularam durante todo o ano de 1923, enquanto que em 1922, tinham sido tri-semanaes até 14 de Fevereiro;

b) — os comboios rapidos n.ºs 3 e 4 que circularam diariamente desde 1 de Julho até 15 d'Outubro, quando em 1922 foram tri-semanaes durante todo o ano;

c) — os comboios de mercadorias n.ºs 35 e 36 que, em 1923, se realisaram 4 vezes por semana durante

todo o ano, tendo sido iniciado esse serviço em 27 de março de 1922, etc.

O percurso de vehiculos de passageiros, comprehendendo o material circulante da B. A. e das linhas extranhas, foi em:

1923.....	1.878.822 kilometros
1922.....	1.725.663 "
A mais em 1923...	153.159 "

ou seja um augmento de 8,94 % justificado pelo maior numero de pasageiros (30.351 a mais).

Classificação	1923	1922	Diferença em relação a 1922
Receitas .....	9.498.632\$23,8	5.619.745\$98,4	+ 3.878.886\$25,4
Despezas .....	8.203.263\$19,7	4.384.594\$53,3	+ 3.818.668\$66,4
Excedentes .....	1.295.369\$04,1	1.235.151\$45,	+ 60.27\$59

**Excedentes das receitas sobre as despesas:**

#### Trabalhos extraordinarios e complementares — Aquisição e construção de material — Novas instalações

As despesas realisadas com a construção d'uma nova carruagem e de 3 fourgons para comboios de mercadorias foram custeadas pelas nossas antigas Reservas.

Pelo motivo da insuficiencia das receitas, não pudemos executar os trabalhos extraordinarios e complementares que estavam previstos no nosso programa de melhoramentos, embora muitos d'elles se impusessem pela sua grande urgencia e necessidade.

Tendo o Governo Alemão suspendido a entrega de todos os materiaes que tinham sido contractados, nos termos do acordo Bemelmans, aguardamos o resultado das negociações que estão presentemente entabuladas com o Governo Portuguez, a fim de conhecermos as condições em que nos serão entregues as 5 locomotivas que comprámos á casa Henschel & Sonh, de Cassel, e as carruagens e vagões que estão encomendados a outros fabricantes.

#### Porto de Figueira

A Junta autonoma do Porto e Barra da Figueira, que foi creada no espirito de promover o melhoramento e desenvolvimento do mesmo porto e barra tem, por falta de recursos proprios e do Governo, atravessado uma vida deveras precaria e difficil; pois até os diminutos rendimentos que, pela respectiva lei

organica, de direito lhe pertencem, tem sido lentamente distribuidos.

No entanto, taes proventos são presentemente, com a acentuada desvalorisação da nossa moeda, insufficientissimos; e, assim, se impoz ultimamente a necessidade de se actualisarem aqueles rendimentos iniciais e de se crearem novos e justificados impostos ou taxas, de cuja applicação, em conjunto, possam resultar receitas, que permitam a efectivação dos referidos melhoramentos.

Uma comissão especial, composta de elementos da Junta, está actualmente trabalhando n'essa orientação.

Não obstante os fracos recursos obtidos, conseguiu-se, ainda no ano de 1923, realisar algumas pequenas dragagens e a reparação dos muros da doca.

#### Estradas

Infelizmente continua no mesmo estado dos anos anteriores a situação relativa ás estradas que mais interessam ao desenvolvimento do trafego da nossa linha, nada se tendo feito digno de menção durante o ano findo.

#### Portaria n.º 3.759 de 21 de Setembro de 1923

Deixamos aqui transcrita a reclamação que o vosso Conselho d'Administração dirigiu em 1 de Novembro do ano findo a S. Ex.º o ministro do Comercio e Comunicações, protestando contra as disposições exaradas n'aquelle documento:

Ex.<sup>mo</sup> Senhor:

O Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta vê se forçado a dirigir a V. Ex.<sup>a</sup> o seu mais energico protesto contra a forma, tão injusta como insufficiente, porque a Portaria n.º 3759 de 21 de Setembro ultimo resolveu, quanto a ela, as insistentes reclamações que, já por varias vezes, tem apresentado ao Governo, acerca da necessidade, imperiosa e inadiavel, de serem actualisadas as suas receitas, a fim da Companhia poder atender aos seus impreteriveis encargos.

Por officio de 31 de Julho ultimo patenteámos claramente a V. Ex.<sup>a</sup>, em confirmação do que já muito antes expuzemos em officio de 6 de Fevereiro, d'este ano, quaes as necessidades minimas da Companhia no tocante a sobretaxas, fundamentando a nossa reclamação em factos incontroversos.

O custeio da administração da Companhia é pautado com a mais exemplar parcimonia; mas o facto é que as despezas, que oneram a exploração das linhas, acham-se todas ellas, *sem uma só excepção*, multiplicadas por 30, 40, 50 e mais vezes, conforme se pôde verificar pelo confronto dos preços de 1914 com os actuaes.

Como pôde, pois, bastar á Companhia a sobretaxa de 600 por cento—para mais, com a restrição de, sobre certas mercadorias chamadas de primeira necessidade, só recahir a sobretaxa de 20 por cento?

Então, com a multiplicação das receitas por 4 e por 10 é possível fazer face a multiplicações de 3<sup>o</sup>, 40, 50 e mais vezes nos encargos?

Para assim ser, tornar-se-hia necessario que, em 1915 e anos anteriores, a Companhia nadasse na abundancia; e todavia, é publico e notorio que ella tem sempre luctado com as maiores difficuldades, não havendo anno algum, ainda, em que pudesse ter feito face integralmente a todos os seus encargos:

Se o desequilibrio sempre existiu, calcule-se que terrivel agudeza elle agora atinge, sem que isso tenha conseguido mover os Governos a um acto de justiça.

Por demais graves são certas circumstancias da crise, que a Companhia atravessa, para que lhe seja licito incorrer na perigosa responsabilidade de as encobrir ao Governo.

Está sendo da maior urgencia executar muitos trabalhos ordinarios de conservação. Exemplos:

*Renovação da via*, cujos carris, muitos ainda da primitiva, precisam, em vista do seu grande desgaste, ser rapidamente substituidos. Esta obra devia ter ficado concluida em 1922; mas ainda agora só está executada na terça parte.

*Reforço e renovação das pontes e viaductos metallicos*, existentes há 43 anos. Estes trabalhos deveriam ter sido iniciados em 1921 para finalisarem em 1926 — mas, nas actuaes circumstancias, não ha a menor possibilidade de lhes prevêr sequer o inicio.

Poderia a Companhia calar ao Governo a extrema gravidade d'estes factos?

Eles ahí ficam expostos mais uma vez, para que, a todo o tempo, as responsabilidades vão a quem toquem.

É evidente que a Companhia, tendo grandes "deficits" nas despezas ordinarias da sua exploração, resultantes da margem entre os coeficientes 4 e 10 (receitas) e 30, 40, 50 (despezas), está absolutamente impedida de atender aquelles encargos extraordinarios.

Em seu referido officio de 31 de Julho passado, o Conselho d'Administração d'esta Companhia recordava a V. Ex.<sup>a</sup> o art.º 38 do seu contracto, cujo paragrafo

3.º reza assim: — "Na falta de acordo entre o "Governo e a Empresa acerca das modificações a introduzir nas tarifas, *terá cada uma das partes o direito de estabelecer, desde logo, como máximos, os preços das tarifas francesas que n'esse tempo estiverem em vigor para os caminhos de ferro francezes.*"

Do direito consignado poderia, pois, a Companhia usar por seu unico alvedrio, sem depender de nenhuma licença do Governo, visto que o paragrafo estabelece tal direito precisamente para o caso de falta de acordo.

Todavia, esta Companhia dava uma prova evidente do seu espirito conciliatorio, limitando-se, n'aquelle officio, a recordar os seus direitos e a reclamar tão somente a sobretaxa de 700 por cento, mas sem limitações algumas; limitações que tambem aquêl paragrafo não estabelece nem auctorisava.

E que a sobretaxa reclamada é muito inferior ao limite permitido pelo dito paragrafo 3.º conhece-se dos numeros seguintes, que tomam como base a cotação de Esc.: 1\$50 para o franco—inferior á realidade:

	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
— Tarifas portuguezas c/sobretaxa de 700%.....	240	176	120
Tarifas francezas.....	315	208,5	132,6

Mas a estas differenças acresce:

1.º — Alem d'estas tarifas, o governo francez concede ás Companhias importantes subsídios para as habilitar a solverem, não só as suas despezas d'exploração e encargos d'obrigações, mas, até, aos acionistas, dividendos remuneradores. Assim, mostram os estadistas d'aquelle Paiz comprehenderem que o bom funcionamento de serviços, tão importantes como os ferroviarios, é incompativel com o descredito das respectivas empresas. E acresce que o privar de remuneração o capital empregado em obras d'interesse publico, é um golpe de morte vibrado a todo o fomento futuro.

2.º — O confronto supra é feito com a taxa reclamada de 700 por cento para as tarifas portuguezas; mas a Portaria vigente apenas concedeu 600 % e ainda com a restrição de certas mercadorias só pagarem 200 por cento.

3.º — Os proprios 600 % concedidos sofrem ainda outra restrição, de só poder ser applicado o augmento á melhora da situação do pessoal. Parece então que o Governo admite que o agravamento d'encargos incidiu, unica e exclusivamente, sobre o custo da vida do pessoal e que nenhum dos outros encargos das empresas sofreu qualquer agravamento:

Tal criterio, alem de errado, é altamente iniquo e injusto.

Mas que, na verdade, o espirito de justiça andou de todo alheado da Portaria, prova-se pelo facto d'ella só ter concedido ás Companhias a sobretaxa de 600 %, reduzida a 200 %, quanto aos artigos classificados de primeira necessidade; ao passo que, para os Caminhos de ferro do Estado, o despacho ministerial de 29 d'Agosto anterior elevou a sobretaxa a 700 % (em vez de 600 %) e 300 % (em vez de 200 %) para *alguns* generos de primeira necessidade, visto que essas mesmas restrições são menores do que as impostas ás referidas Companhias. E nenhuma restrição se preceituou quanto á applicação das receitas.

Esta desigualdade flagrantissima mais agiava ainda a injustiça feita ás Companhias, porquanto revela que ella foi conscientemente praticada.

(Continua)

# União Internacional de Caminhos de Ferro

## A reunião das comissões em Florença

Até à data, só de mais duas reuniões, além do da comissão do «Trafego de Passageiros», chegou até nós conhecimento.

São elas: a comissão de «Troca de material circulante» e a comissão de «Cambios e contas reciprocas».

Cumprindo a promessa feita na nossa noticia anterior referente à comissão do «Trafego e Passageiros», noticia em que os passaros funestos em tipografia e as gralhas pousaram tão largamente que nem o nome do illustre delegado português o distincto Engenheiro Chefe do Serviço do Trafego da C. P., sr. Manuel Gonçalves de Campos Rueda, escapou, vamos informar os nossos leitores do que se passou nessas duas reuniões.

Ambas tiveram lugar em Florença, a primeira nos dias 1 e 2 de Maio passado e, a segunda, nos dias 5 e 6.

A' reunião da comissão de «Troca do material circulante» — a primeira — assistiram os delegados de todas as administrações que dela fazem parte (Alemanha, Austria, Belgica, Bulgaria, França, Grecia, Hungria, Italia, Polonia, Suissa, e Tcheco-Slovaquia), sendo a ordem do dia constituída pela apreciação das duas seguintes questões:

1.º — «Unificação internacional dos sinais que designam as series principaes dos veículos destinados a emprego reciproco.»

2.º — «Utilização em transporte internacional de vagões da propriedade das Administrações ou de particulares e providos de dispositivos especiaes e, eventualmente, de machinismos productores de energia destinada a produzir, em chama, determinadas condições necessárias à conservação da mercadoria. Disposições a considerar debaixo do ponto de vista da segurança para sua admissão em trânsito e debaixo do ponto de vista da taxa a aplicar no que diz especialmente respeito ao peso morto suplementar a rebocar em virtude da existencia dos dispositivos e dos machinismos.»

Apreciando a primeira das questões, sobre a qual se tinha já pronunciado uma sub-comissão composta pela Alemanha, França e Tcheco-Slovaquia, a comissão aprovou, com ligeiras alterações, as proposições feitas pela sub-comissão, que ficou ainda encarregada de estudar a designação das principaes séries de vagões, quer das administrações quer de particulares, pelo primeiro algarismo do numero de ordem inscripto nos vagões, sendo a sub-comissão augmentada pelo delegado da Tcheco-Slovaquia.

Sobre a segunda questão, como fosse assunto que, já depois de ter sido apreciado pela comissão do «Trafego-Mercadorias», ainda estivesse pendente do estudo da comissão das «Questões technicas», sob proposta do presidente, foi resolvido que se aguardasse a conclusão dos trabalhos daquela comissão, que deverá indicar se os vagões em questão devem ser assinalados ou não com sinais especiaes.

A sessão foi encerrada depois dos delegados se terem pronunciado sobre quaes as questões que devem constituir o assumpto da Ordem do Dia da futura reunião e depois de ter sido lida e aprovada a acta das sessões realisadas.

A' sessão da comissão da de «Cambios e contas reciprocas» assistiram os delegados da Alemanha, Austria, Belgica, China, França, Inglaterra, Holanda, Italia, Romania e Tcheco-Slovaquia, tendo faltado os delegados da Letonia, Noruega e Russia.

A comissão, na reunião de Florença, limitou os seus trabalhos á apreciação da 1.ª questão da Ordem do Dia — «Organisação da Camara Unica de Compensação, cuja creação foi decidida pela Comissão na sua reunião de Nice (9 de novembro de 1923).»

Sobre ella foram presentes à assembleia um projecto de Regulamento elaborado pelos Caminhos de Ferro do Estado Belga, já com parecer de uma sub-comissão para esse fim especialmente nomeada, e um projecto do delegado da Romania, que, por proposta da presidencia, não foi apreciado mas submetido à apreciação de uma sub-comissão constituída pela Alemanha, Belgica, França, Italia, Romania e Tcheco-Slovaquia.

O projecto belga cria um Escritório Central de Compensação em Bruxellas, ao qual será dada entidade civil segundo as leis belgas e que funcionará entre as Administrações ferroviárias de uma maneira semelhante á das «Claiing-Houses» criadas entre os bancos ingleses.

A segunda questão inserta na Ordem do Dia — «Estabelecimento de uma Estatistica Internacional para as Administrações de Caminhos de Ferro» — não chegou a entrar em discussão em virtude do seu relator, o delegado italiano, ter declarado que fora impossivel proceder á elaboração do relatorio, tendo-se resolvido que a comissão se ocupe d'ella na sua proxima reunião.

A sessão foi encerrada depois de terem sido apresentadas e aprovadas mais duas novas questões a estudar de futuro.

## Aviação comercial

Parece que finalmente a aviação vae ter em Portugal applicação a serviços postaes e comerciais como já em diferentes paizes ha bastante tempo se pratica.

O governo, em vista dos pedidos que lhe tem sido apresentados por diversas entidades para o estabelecimento de carreiras comerciais aereas, resolveu incumbir uma comissão, para esse fim nomeada, de estudar a forma de levar taes projectos á sua efectivação.

A referida comissão que foi nomeada por portaria de 21 do mez findo, é constituída pelo Director do Comercio e Industria, o engenheiro Sr. Oliveira Simões e Eng.º Sr. Roldan Pego pelo Ministerio do Comercio, Eduardo Santos pelo Ministerio dos Estrangeiros, Tenente-coronel Pereira dos Santos pelo Estado Maior do Exercito, Comandante Sacadura Cabral pela Aviação Maritima, Capitão Correia de Matos, piloto aviador, pela Aviação Militar, Azevedo e Silva do Aero-Club, e pelo delegado da Associação Commercial de Lisboa, Sr. Pereira da Rosa.



# O funicular aéreo mais alto do mundo

## De Chamonix à Agulha do Meio-Dia

Já ha muito tempo que os transportadores aereos são empregados nos paizes montanhosos para as necessidades da industria ou da engenharia militar; em Grenoble, em Briançon, por exemplo, prestam grandes serviços para o abastecimento dos fortes. Até ha pouco, porém, só existiam na Europa dois caminhos de ferro suspensos empregados no serviço de transporte de passageiros: um perto de Méran, no Tyrol; outro na Suissa, em Grindenwald. Este ultimo, que data de 1909, tem inicio no valle, numa altitude de 1.257 metros e termina 420 metros mais acima no flanco do Wetterhorn. Um verdadeiro brinquedo ao lado do que deve ser inaugurado, dentro de breves dias, em Chamonix, e que constitue um *récord* mundial muito audacioso. O novo funicular aereo, de facto, transportará os viajantes, de 1.059 metros para 3.843 metros de altitude, isto é, quasi 800 metros mais acima da «Cabane des Grands Mulets» (3.050 metros) e a menos de 1.000 metros abaixo do cume do Monte Branco.

A linha parte dos «Peregrinos», não muito longe da grande estrada, um pouco acima da aldeia de Bossons. Passa por cima dos Pinheiros até alem do chalet de «Pierre-Pointue», passa perto de «Pierre-à-l'Echelle», onde tem começo o atalho classico do Monte Branco, e chega ao pé da «Aiguille du Midi», á estação «Les Glaciers» que fica a uma hora e meia do caminho dos «Grands Mulets». Dirige-se d'ahi para o «Col du Midi», proporcionando vistas soberbas sobre as geleiras, sobre as agulhas montanhosas e sobre o vale de Chamonix.

A certa distancia acima do garganta elevar-se ha a estação de «Col du Midi», com um importante hotel. Do terraço do hotel, o turista dominará Valle Branco, magnifico campo de neve onde se poderão praticar no mez de Agosto os sports de inverno. Já deste ponto se gosará um magnifico panorama sobre a vertente italiana; avançando um pouco mais, abranger-se-ha a admiravel descida das neves da garganta do Gigante até ao «Montenvers» cujo facil acesso o celebrizou, mas onde o mar de gelo perde todo o seu esplendor. Emfim projecta-se continuar a linha ao longo do espinhaço para atingir o cume da «Aiguille du Midi», muito difficil para os alpinistas e reputado pelo seu panorama um dos mais belos dos Alpes.

\* \* \*

A construção deste caminho aereo apresentava consideraveis dificuldades. Começados em 1909 e interrompidos durante a Grande Guerra; recomeçados em 1922, por iniciativa do sr. José Vallot, director do Observatorio de Monte Branco, os trabalhos foram executados inteiramente por uma das grandes firmas francesas, a Sociedade de Dyle e Bacalan, cujo engenheiro-chefe, Sr. de Blonay, soube resolver, com rara habilidade, problemas que não enfrentaram os construtores das duas pequenas linhas acima citadas.

Para conduzir os materiais ao pé da obra, era indispensavel estabelecer um funicular de serviços sobre torres de madeira. Foi necessario, portanto, abrir ata-

lhos para utilizar primeiro o trabalho das mulas, onde os declives o permitissem. Mas os pacientes animaes não podiam dar as voltas a que os obrigavam as sinuosidades do caminho, conduzindo fardos de 4 metros de comprimento. Essas torres provisórias, que, ás vezes, chegavam a 13 metros de altura, foram transportadas em pedaços. Quanto ás peças mecânicas, que pesavam ás vezes 500 kilos, foram transportadas ás costas dos montanhesees. Um cabo levando a carga corria sobre os hombros de vinte e cinco homens-rodas, que subiam penosamente á medida que outra esquadra de homens-tractores puxava o cabo preso a uma polia. No mez de Agosto de 1910, foram precisos dez dias desta manobra, em 80 centímetros de neve, para fazer galgar 450 metros a um transformador.

O transporte dos cabos foi tambem muito trabalhoso. O cabo mais grosso, cabo sustentador, pesa 16 kilos, por metro corrente; uma bobina de 1.100 metros, com o seu carrinho especial, representava uma carga de 24 toneladas. Depois de reforçadas as pontes, tornou-se possivel rebocar cada bobina, com dois, até ás rampas de 12 centímetros por metro. Nos declives superiores, ergueram-se á beira do caminho, blocos de alvenaria, onde se ancorava um caminhão, cujo motor movia um cabrestante que fazia subir a bobina. Trazia-se esta á estação inferior onde o cabo estava desenrolado e esticado, por meio de um cabo mais leve, indo até á estação superior, e formado de elementos numerosos trazidos separadamente e parafusados uns nos outros.

A altura das torres varia, segundo o perfil da linha' entre 12 e 33 metros, não incluídas as fundações. Estas requerem uma solidez excepcional quando a torre se encontra perto de um escoadouro de avalanche. Uma avalanche média, nesta região, contém cerca de 150.000 metros cúbicos de neve, misturada com cascalho, blocos de rocha, tendo ás vezes alguns metros de diametro, troncos de arvores cortados ou arrancados e a terra que eles arrastam. Ela destaca-se entre 2.800 e 3.000 metros de altitude e vem esmagar-se ao nivel de cerca de 1.000 metros, isto é, após uma queda de 2.000 metros, que dura de 8 a 20 segundos. As avalanches de poeira formados de neve pulverulenta e de agulhas de gelo, tambem são muito perigosas segundo diz o Sr. de Blonay que as observou muitas vezes. A sua queda é fulminante; dura de 2 a 5 segundos, numa diferença de nivel de 1.000 metros, provocando um deslocamento do ar que é sufficiente para deitar por terra florestas inteiras a 500 ou a 600 metros de distancia.

Para resistir a estes assaltos formidáveis, construíram-se ao pé de certas torres um para-avalanches, uma especie de muralhão de alvenaria, cuja massa chega a atingir 250 metros cúbicos, destinado a cortar, como a proa dum navio, a onda de neve.

\* \* \*

Vejamos agora como funciona este funicular. A linha compreende duas vias de rotação paralelas, distantes 4 metros, de eixo a eixo, sustentadas por torres

cuja altura, como já dissemos, varia de 12 a 33 metros e que se erguem a intervalos irregulares. Estas suportam todo o sistema de cabos garantindo o vae-vem dos dois vagões com 18 lugares, um dos quaes sobe enquanto o outro desce, com uma velocidade de 2m, 50 por segundo. Cada vagão completamente carregado pesa cerca de 4 toneladas e meia.

O cabo sustentador constitue o trilho. Composto de 259 fios de 3 milímetros de diametro, de aço especial de cadinho ancorado solidamente nas duas extremidades da linha, suporta um carro de quatro rodas, numa só fileira, ao qual está suspenso o vagão. Este carro é arrastado por um cabo tractor sem fim, passando na estação superior pelas roldanas de um cabrestante movido por um motor electrico de 70 cavalos. Na estação inferior o cabo encontra uma polêa de retorno e de tensão. Rosetas intermediarias acham-se dispostas entre as estações.

Um terceiro cabo, tambem sem fim, serve de freio. Passa por um sistema de mandibulas instalado no interior do carro sustentador e governado por um grupo de alavancas ao qual se acha suspenso o vagão. No caso de rutura do cabo tractor, o vagão trava pelo seu proprio peso; as mandibulas apertam o cabo-freio que mantem o vagão, moderando a sua velocidade.

Emfim um cabo-guia, atravessando um anel fixado no soalho do vagão e descançado sobre as polias de consolas presas nas torres, mantem o afastamento e impede a oscilação sobre a acção do vento.

Ha ainda um cabo de rotação e um cabo-guia para cada vagão; os cabos sem fim (tractor e freio) são comuns. Cada um destes ultimos é fechado por um nó resultando do entrelaçamento dos fios, de 100 metros de comprimento.

O coeficiente do trabalho é de um decimo da carga de rutura para os cabos sustentadores e de um oitavo para os demais. A segurança parece, portanto, completa.

De *L'illustration*  
F. Honoré



## Dr. Alfredo Bensaude

Os alunos e ex-alunos do Instituto Superior Technico oferecem um jantar ao seu antigo Director e Professor, o Dr. Alfredo Bensaude, n'um dos primeiros dias do mez de julho proximo.

O organisador do ensino technico superior no nosso paiz, vae pedir a reforma de professor da Escola que creou e retira-se brevemente para os Açores.

A Comissão promotora mantem aberta a inscrição no Instituto Superior Technico (Laboratorio de Physica) e na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, onde se prestam todos os esclarecimentos.



## «Nação Portuguesa»

Acaba de publicar-se o n.º 125 ultimo da 2.ª série, — desta excelente revista de que é director o illustre poeta e homem de letras, sr. dr. Antonio Sardinha.

Excelentemente colaborada pelos melhores valores da nova geração, o seu triunfo e a sua penetração afirmam-se de numero a numero duma maneira inludível.

A redacção é na Rua da Horta Seca, n.º 7, 1.º Lisboa.

## Caminho de Ferro de Benguela

Temos presente o Relatorio e contas apresentado á Assembleia geral da Companhia que teve logar em 31 de Maio ultimo, relativo ao ano de 1923, da leitura do qual se conclue que a situação financeira da Companhia vae melhorando sensivelmente.

Para que os nossos assignantes o possam apreciar, a seguir transcrevemos o Relatorio:

SENHORES:

O Conselho d'Administração, dando cumprimento ao Art.º 44.º dos Estatutos, vem apresentar o relatorio da gerencia dos negocios da Companhia no ano de 1923, respectivas contas e balanço.

Estabelece o Art. 5.º dos Estatutos da Companhia que o seu capital seja de reis (escudos) ouro.

As contas do Primeiro Estabelecimento foram pagas, na sua quasi totalidade, em Londres, figurando oã escrita em escudos ao par.

Devido á anormalidade do cambio e ao facto da maior parte das nossas despezas serem feitas em esterlino, considerou-se que era preferivel apresentar a situação da Companhia em escudos-ouro, em vez de escudos-papel como até aqui se fazia.

### Primeiro Estabelecimento

O saldo desta conta em 1922 era de..... 27.753.017\$80,1  
Durante o ano de 1923 houve o seguinte movimento:—

*Augmentos:—*

<i>C/ Construcção do Caminho de Ferro:—</i>	
Despezas de Administração.....	35.406\$32,9
Estudos.....	1.326\$97
Tomás d'Agua.....	4.080\$0
Edifícios.....	356.563\$70
Menos o valor dos edificios N.ºs	
36, 51, 60, 63, 90, 92, 157, 160,	
184, 204 e 205 abatidos á car-	
ga... ..	6.005\$52
	350.558\$18
	391.371\$47,9

*A deduzir:—*

Depreciações do corrente ano..... 34.698\$22      356.678\$22,9

*C/ Inventarios:—*

Gado diverso.....	400\$00
Mobilia e utensilios da Séde	397\$19
Vehiculos.....	392\$50
Movéis e utensilios d'Africa.	98.637\$90
Material Circulante.....	5.703\$60
Machinismos e Ferramentas	102.739\$31
	208.270\$50

*A deduzir:—*

Depreciações do corrente ano..... 23.230\$65      185.039\$85  
28;294.730\$88

*A deduzir:—*

Diferença de cambio para reduzir o valor das	
despezas feitas em Africa, desde 1920, a ou-	
tro ao p.r.....	978.243\$43,5
Valor do primeiro estabelecimento em 31/12/923	27.316.487\$44,5
ou sejam £ 6.070.330:10:11.	

### Ganhos e Perdas:—

Em virtude da resolução tomada, a Conta de Ganhos e Perdas em 31 de Dezembro de 1923 mostra um saldo devedor de Escudos 2.058.464\$10,3.

### Receitas da Exploração:—

O augmento das receitas, ainda que muito satisfatorio, não foi sufficiente para cobrir os encargos geraes da Companhia, para o que estamos empregando os nossos melhores esforços, procurando ao mesmo tempo, dotar o serviço da exploração com os melhoramentos materiaes indispensaveis.

As receitas de 1922 foram de.....	6:917.819\$87
As de 1923 subiram a.....	13:115.063\$79
tendo havido um augmento de..... Esc.	6:197.243\$92

que se acha representado como segue:—

Em passageiros.....	893.086\$39
Em mercadorias G. V. e P. V.	4:856.281\$29
Em diversos.....	447.876\$24
	6:197.243\$92

# ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado  
 Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros  
 Serviço de Aprovisionamentos

**Concurso para a adjudicação da compra de setenta e oito mil travessas de pinho em branco destinadas à Direcção do Minho e Douro.**

## ANUNCIO

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 7 do proximo mez de Julho pelas 13 horas, perante a Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros dos Caminhos de Ferro do Estado e na sua sede, Rua de S. Mamede ao Caldas n.º 63, Lisboa, se ha-de proceder a concurso publico para a adjudicação da compra de 78.000 travessas de pinho em branco destinadas à Direcção do Minho e Douro em 78 lotes de 1 000 travessas.

Para ser admitido á licitação devera o concorrente mostrar que efectuou em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do ultimo dia util anterior ao do concurso o deposito provisorio de 300\$00 para cada lote.

As propostas devem ser feitas em papel selado ou com um selo de 1\$00 devidamente inutilisado.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para pre-fazer 5 % da importancia total da adjudicação, constituindo assim, para garantia do respectivo contracto, um deposito definitivo, que ficara á ordem da Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros por intermedio da qual sera posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O reforço indicado devera efectuar-se na mesma Tesouraria em que tiver sido realisado o deposito provisorio.

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria do Serviço de Aprovisionamentos na Calçada do Correio Velho n.º 17, Lisboa, e nas Secções do mesmo Serviço em Campanhã e Barreiro onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, das 11 ás 16 horas.

Lisboa, 7 de Junho de 1924

O Engenheiro Chefe do Serviço de Aprovisionamentos  
 (a) Feio Terenas



## BOLETIM COMERCIAL E FINANCEIRO

A situação da praça, neste momento, é afflictiva. As reuniões effectuadas no Banco de Portugal, nas quais se tem feito representar todas as casas bancarias de Lisboa e os representantes do Comércio e da Industria, atesta quanto a situação tem de grave. Não ha numerario para satisfazer as necessidades do nosso movimento comercial e industrial; os bancos vem de ha muito e duma forma geral, restringindo os descontos; e se amanhã o problema não tiver uma solução, mesmo transitoria, o proprio Banco de Portugal se verá obrigado a suprimir os redescontos. E tudo isto acontece no momento em que a lavoura se encontra a braços com enormes dificuldades de dinheiro, visto estarmos na epoca das colheitas, e visto as operações da lavoura, neste tempo, serem feitas todas a credito.

Se o volume de numerario em circulação é insufficiente para corresponder ás necessidades da economia nacional, não é porque as maquinas do Banco de Portugal não tenham cumprido o seu dever: a circulação fiduciaria, nas mãos do governo Alvaro de Castro, nunca deixou de subir. Um dos deputados e financeiros mais idiotas que vivem em S. Bento, defendendo a venda da prata nacional aos ingleses, de arava que antes essa venda do que um novo augmento da circulação fiduciaria. Este deputado-financeiro não sabe, naturalmente, que a alienação da nossa prata, sob o ponto de vista da desvalorização da nossa moeda, tem os mesmos efeitos que um agravamento da circulação fiduciaria. De resto, esse agravamento, repetimos nunca deixou de dar-se sobre o governo Alvaro de Castro, como sob o governo dos varios financeiros que o antecederam.

A circulação fiduciaria do continente e ilhas ficou este mês (até ao dia 4) em 1.583.116 contos, tendo augmentado, no espaço decorrido entre 29 de maio e aquela data, nada menos de 30.000 contos. Este volume de notas representa mais de 5.870 %, em relação ao montante da mesma circulação em 1888, que era apenas de 27.000 contos! Dada a categoria dos nossos financeiros actuais, dos politicos que tem passado pelo ministerio das Finanças, a nossa circulação de notas galgou de 370:627 contos, em 31 de dezembro de 1919, para 611:002 contos, em 1920; ficou em 736:900 contos em 1921; em contos 1.054.000, em 1922; em contos 1.419:913 no ano findo e ficou em 1 584 000 contos, a 4 do corrente.

Deste 1.584.000 contos, apenas 176 953 contos pertencem ao Banco de Portugal. O resto, cerca de 1 406.163 contos, é da exclusiva responsabilidade do Estado! Ora, se apesar desta inflação continua, o dinheiro falta para as necessidades da praça, é evidentemente, porque o Estado o absorve com a sua administração ultra-ruinosa, que o país suporta calado, sem um protesto vibrante e definitivo...

Augusto da Costa

## Curso de cambios, comparados

	Em 13 de Junho		Em 27 de Junho	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres . . . . .	17/8	158,00		15 1/64
Paris . . . . .	1320	1,87	1800	1870
Madrid . . . . .	4660	4,78	4680	4730
Alemanha . . . . .	—	—	—	—
Amsterdam . . . . .	12800	116'0		11600
New York . . . . .	34200	34500	34900	36300
Italia . . . . .	1500	1510	1500	1530
Suissa . . . . .	6030	6 50	5780	5820
Bruxellas . . . . .	1343	1360	1740	1800
Libras . . . . .				

A fim de se poder intensificar o trafego do nosso Caminho de Ferro foi mandado para Africa, em 1923, o seguinte material e circulante:—

- 10 machi as de 9.ª classe;
- 20 wagons L de 35 T.;
- 30 wagons J de 35 T.

Estão em construcção 4 carruagens para passageiros. A secção Chinguar-Silva Porto (Kil. 627) está concluida, estando em andamento as combinações para o proseguimento da construcção da secção Silva Porto-Quanza.

Em obediencia ás disposições do Art.º 26.º dos Estatutos tem de deixar as suas funções de Administradores os Snrs. Fernando Borges de Souza, General Francis Reginald Wingate e D. Antonio d'Almeida (Conde de Lavradio).

Sendo permittida a reeleição, julgamos dever apresentar á votação da Assembleia os nomes dos Administradores cujo mandato agora termina.

### Conclusões:

Temos a honra de vos propôr:—

- 1.º Que approveis as contas, balanço e actos da gerencia de 1923;
- 2.º Que o saldo da c/ Ganhos e Perdas seja levado a c/ nova;
- 3.º Que reelejeis os membros do Conselho d'Administração cujo mandato expira

Pelo Conselho d'Administração  
**O PRESIDENTE**  
 Alberto Borges de Souza

## CARTEIRA DOS ACIONISTAS COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anonima de Responsabilidades Limitada  
 CAPITAL: Esc. £. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se anuncia que no sorteio das obrigações da Serie «Mirandela-Bragança» a que se procedem em 21 do corrente, saíram sorteados os n.ºs 36.786 a 36.790; 45.886 a 45.890 e 51.756 a 51.760.

O pagamento dos juros e amortização desta série relativo ao 1.º semestre do corrente ano (coupon n.º 41) começará no dia 1 de Julho p. f, em Lisboa na sed: da Companhia, Avenida da Liberdade, 14-3.º continuará até ao dia 18 do referido mês, todos os seus dias uteis, excepto aos sabados, das 11 ás 14 horas, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 21 de Junho de 1924  
 O Administrador-Delegado, int.º  
 Pedro Joyce Diniz

# Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santa Rem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Icaez do Sal e Sines

Superphosphatos  
Adubos compostos  
Massa de purgueira } com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico soluvel  
em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse

Enxofre americano e perfeita installação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro

Agente e Revendedora da  
**Deutsche Kalisyndical**

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

**Cloreto de potassio - Sulfato de potassio e Kainite**

**Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

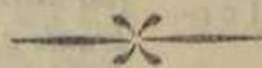
LISBOA -- R. do Comercio, 49 -- PORTO -- R. Meusinho da Silveira, 257

## Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29



Representantes em Portugal do

# BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL



Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.