

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colônias, 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 — Antwerp, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 887

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, 1 de Dezembro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Seca, 7-1.  
Telephone: Central-27

SUMMÁRIO

Sacadura Cabral	Pag. 255
A grande «pitié» da nova política ferroviária, por J. Fernando de Souza	256
Linhos Estrangeiras	258
Linhos Portuguesas	259
Governo provisório e promessas vãs, por Augusto da Costa	260
Banco Tchecó Slovaco em Paris	261

Aumento de tráfego passageiros nas linhas francesas	261
A cinematografia nos comboios	261
Sacadura Cabral, por A. G.	262
Canal de Loures e Portarias de Louvor	263
Viagens e Transportes	264
A «rossão» das caldeiras de vapor	264
Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro	264
Publicações recebidas e Parte Financeira	265
A situação petrolifera na Califórnia	265
Os salários dos ferroviários alemães	265
A produção carbouifera na Alemanha	265

## SACADURA CABRAL

O desaparecimento de Sacadura Cabral enche de luto a nação portuguesa. Se a grandesa da história de um povo se avalia pela estatura dos seus Heróis e dos seus Santos, Sacadura Cabral e o seu glorioso e enternecedor companheiro Gago Coutinho trouxeram nova beleza à história de Portugal, marchetada de heroismos e santidade.

Perdido num lance mínimo da sua aventurosa vida de aeronauta, Sacadura Cabral entra definitivamente na história de Portugal ao lado das suas mais puras e elevadas figuras.

Curvando-nos como vidas e enternecidamente diante do vulto engrandecido do herói, não precisamos de exteriorizar as lágrimas provocadas pela enorme desgraça nacional.

As grandes dores são mudas — e o coração da Pátria sangra neste momento em presença da inconportável dor que a opõe.

Sacadura Cabral alçara, e com energia às alturas em que não há confrontos e foi assim, num momento, grande entre os maiores de Portugal. Vontade inquebrantável que uma nobilis-

sima ambição patriótica movia e significava, Sacadura Cabral podia ser o símbolo de uma época se lhe não fosse por muitos motivos avançado. Com outros elementos e agindo dentro de outra organização social e política diferentemente estabelecidas, o grande aviador realizaria mais facilmente o sonho que o levantava.

Agora que do herói não resta senão a memória dos seus feitos, é com infinita tristeza que pensamos:

— E no entanto ainda poderia fazer mais!

A viagem de Lisboa ao Brasil, — tão cheia de lances de tragédia, em que a vida dos aeronautas esteve prestes a afogar-se no oceano, — sagrou para sempre Sacadura Cabral como um dos mais energéticos e habéis aviadores que têm havido. Ele foi o braço forte do potente cérebro de Gago Coutinho. Não se podem comparar por que se completaram e a obra gigantesca dos dois é natural que ficasse incompleta se um deles não surgisse para ajudar o outro.

Que Deus tenha recebido a grande alma do herói!



# A "Grande pitié" da nova política ferroviária

por J. FERNANDO DE SOUZA

Tenho posto em relevo a ausencia completa de criterio na acção governativa em matéria de caminhos de ferro.

Concedem-se linhas á tōa, sem observancia de justificadas provas legaes, menosprezando os planos decretados, ofendendo direitos de terceiro, deixando indefinidas condições caracteristicas,

Haja vista a concessão da linha do Carregado ou Vila Franca a Peniche, *de via larga ou via estreita, em leito proprio ou em leito de estrada*, á vontade do freguez; concessão feita sem inquerito previo, sem audiencia das estações consultivas competentes, sem fixação das condições tecnicas fundamentaes, como raios minimas de curvas e rampas maximas.

Haja igualmente vista a não menos famosa concessão do caminho de ferro da Povoa a Espoende e de Espoende por Barcelos e Braga a Guimarães, menosprezando as conveniencias de unificação da rede secundaria e a situação da Companhia da Povoa; com violação de direitos dos concessionarios das linhas do Alto Minho; com uma garantia em oiro sobre determinado capital por kilometro e sem que se fixem limites de raios de curvas e de inclinação dependentes; sem concurso; sem deposito de garantia.

Ao passo que se procedia com tal favoritismo para com um requerente de concessões, que se limitou a entregar meia folha de papel selado e a pôr em acção as influencias politicas locaes; ao passo que taes facilidades se encontravam para uma pretenção sem garantias, foi preciso quasi um ano de porfiadas diligencias, que estavam quasi reduzidas ao recurso ao juizo arbitral, para conseguir a interpretação clara e iniludivel da clausula do contrato das linhas do Vale do Vouga relativa á isenção de imposto, durante 30 anos, dos juros das obrigações. Pretendia a Companhia que se contasse o prazo desde a data da concessão das obrigações, como era logico.

Diz com efeito o contrato que os juros das obrigações são isentos de imposto durante 30 anos. O facto juridico da criação das obrigações é que pode dar logar á isenção.

A Procuradoria Geral da Republica, Homero que não raro dormita, foi de parecer que na falta de indicação especial era a data do contrato o ponto de partida da isenção. Como se as obrigações fossem emitidas acto continuo! Na falta de indicação especial?! E não o era a concessão assegurada não á companhia, mas ás obrigações e portanto só efectivada com a sua criação?

Vem o parecer ás mães do ministro, que se con-

forma com ele, declarando porem justo e aconselhado pelo interesse do Estado o que a Companhia pedia e declina de si o julgamento e transfere para o ministro das Finanças a hermeneutica de um contracto em que outorgou o ministro do comercio!

O ministro das finanças conforma-se com o criterio estreito e injusto da respectiva repartição. A Companhia insiste e aponta a nulidade de forma da resolução, pois o contrato prescrevia que acerca das divergencias de interpretação mesmo fosse ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas, legalmente substituido hoje para o efecto pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro. Quando a esta estava afecto o processo, o novo ministro das finanças avoca-o a si, torna a ouvir a Procuradoria Geral da Republica, que se obstinou no seu erroneo juizo anterior, conforma-se com ele. A Junta, qual foi devolvido o processo, pronuncia-se por unanimidade a favor da pretenção da Companhia. O ministro do comercio conforma-se com o parecer, mas por deferencia manda comunicar previamente o seu despacho ao ministro das finanças.

Resolveu-se levar o caso a conselho de ministros até que enfim é publicado o decreto sancionando a bona hermeneutica. Isto ao cabo de nove ou dez meses e da intervenção de tres ministros do comércio para um assumpto que em 15 dias, o maximo, deveria ter corrido os tramites legaes!

Conhecem os leitores o que se passou com o imposto de transação, ilegalmente exigido das companhias, algumas das quaes teem resistido e defendido por todas as formas os seus direitos.

Agrava-se brutalmente o imposto de selo, transformando a taxa fixa por passageiro ou remessa na pesada percentagem de 5 %.

Acrescentam-se aos outros impostos os emolumentos. Torna-se 15 vezes maior o imposto de assistencia. Lança-se sobre o publico uma taxa de 5 % para assistencia ferroviaria nos caminhos de ferro do Estado e impõe-se ilegalissimamente ás companhias uma contribuição de 2 %, da receita bruta, esbulhando-as da gerencia d'esse fundo. Propõe-se mais nma percentagem sobre as receitas para estradas e obras em estações. Cria-se enfim uma complicação tal, que em matéria de impostos sobre caminhos já ninguem se entende.

Está pendente ha mais de dois anos uma proposta de lei regulando equitativamente as condições de pagamento, pelas companhias, do material fornecido por conta das reparações alemãs. Vem chegando esse material e nada está decidido e ainda ha pouco houve

que abocanhasse um ministro por aplicar as condições propostas á Camara a uma cedencia de locomotivas superfluas nas linhas do Estado e sem as quaes seria impossivel a exploração regular das linhas do Vouga.

Examinemos agora outro caso edificante.

Foi concedido á Companhia da Povoa o troço da Boa Vista á Trindade, com a respectiva estação terminal no centro da cidade do Porto, no topo da nova avenida.

E' um melhoramento de grande alcance para a cidade e que valorisa consideravelmente o patrimonio nacional.

Foi da iniciativa da companhia esse prolongamento, em que o Governo não pensava e que só ela pode realizar. Deu-se-lhe a concessão sem encargos para o Estado, que apenas outorgou as vantagens previstas na base 5.<sup>a</sup> da lei de 15 de julho de 1899, representadas por determinadas isenções de impostos e cedencia de receitas creadas pela propria linha.

E' a Companhia a primeira interessada em realizar uma obra da sua iniciativa e que julga importante para o seu desenvolvimento. Se houver demoras na sua execução, é a ela que principalmente prejudicam e só podem resultar de causa estranha á sua vontade.

Constitue pois rigor injustificado a fixação de penalidades pela demora na construção.

Toinara a Companhia construir o mais rapidamente possível o prolongamento. Se o não fizer, é porque não pode.

Ora o contracto fixou um prazo para começo dos trabalhos contado da data da aprovação do projecto, impondo a multa de 20 contos por cada mez de demora!

Decorreu esse prazo exactamente quando o paiz se via a braços com as maiores dificuldades financeiras e se dava consideravel retraimento de capitais. Como angaria-los, quando os bancos restringiam as suas transações e o cambio se agravava em proporções assustadoras?

Convém ainda observar que o Estado fez quanto pôde para afujentar capitais da construção de caminhos de ferro. Até hoje não foi revogada a lei bolchevista de 1920, que faz reverter para o Thesouro os saldos das receitas de sobretaxas, impedindo assim a distribuição de dividendos. Varios decretos ilegaes, arbitrios e até inconstitucional, um d'elles, atiraram para cima das companhias uma carga que lhes não pode incumbir. Assim se lhes exigiu o pagamento do imposto de transação, que só é devido, e pelo publico, quando fôr autorizado o seu acrescentamento ás tarifas.

Decretou-se pouco depois a criação de um fundo de assistencia a tuberculosos em cada companhia, constituido por 2 %. das suas receitas, sem base legal para o fazer e sem se atender ás iniciativas que elas teem para prestar assistencia ao seu pessoal.

Este conjunto de circunstancias fez protair as negociações financeiras de que derivariam capitais para

o prolongamento da linha. Pode haver causa de maior força?

Sucedia alem disso que a Camara Municipal do Porto não realizara ainda as expropriações com ela acordadas, mediante as quaes se obteria o local para a estação.

Obrigada, pois, por circunstancias de tal peso, pediu a Companhia uma prorrogação de prazo para o começo das obras.

Nunca um pedido dessa natureza deixou de ser atendido.

Contam-se por dezenas as prorrogações de prazo concedidas desde que entre nós começou a construção de caminhos de ferro. Foi só á força de tempo e pacientes diligencias facilitadas pelos governos que se conseguiu superar as dificuldades financeiras que encontra uma aplicação de capitais de que não ha que esperar avultados lucros.

Mesmo a construções já encetadas foram concedidas prorrogações, sem outra penalidade que não fosse o pequeno encargo do pagamento das despezas de fiscalização dos trabalhos. Assim se procedeu por exemplo para com a linha da Beira Baixa por portaria de 7 de Junho de 1892.

A' linha de Vendas Novas ao Setil foram concedidas 11 prorrogações, até que a Companhia logrou obter capital e contratar a construção.

A' de Guimarães a Fafe concederam-se 8 prorrogações. Vale do Vouga, Alto Minho, Coimbra a Arganil, todas as concessões de linhas, teem dado logar a prorrogações, sem as quaes se malograriam.

Essas prorrogações são da alçada do poder executivo, pois a lei de 1899 não fixa prazos. Mesmo no caso dos contratos especificamente aprovados por leis se entendeu que, á parte o prazo essencial da duração da concessão, todos os outros eram prorrogados quando para isso houvesse razões ponderosas.

Nunca se confundiu uma concessão de caminhos de ferro com uma empreitada vulgar de obras que o Governo resolve empreender e que contrata e paga.

Pois bem: o ministro, sr. Pires Monteiro, não só entendeu que devia recusar a prorrogação de prazo pedido pela Companhia da Povoa, como ainda mandou aplicar a multa de 20 centos por mez.

Tal resolução, se fosse mantida, mais dificultava a angariação de capitais e levaria a Companhia a abandonar a concessão sem prejuizo de monta. O prejuizo principal seria para o Estado, que não veria gratuitamente realizado tão importante melhoramento, e para a cidade do Porto.

Ahi temos pois o catonismo imbecil de um ministro incompetente e enfatizado renegando a judicosa tradição administrativa até hoje seguida sem excepção em matéria de caminhos de ferro!

Assim se contraria a rasgada e benemerita iniciativa de uma Companhia, que apenas pede ao Estado que a deixe trabalhar, conforme as circunstancias (criadas pelo desgoverno da coisa publica) lhe permitam para realizar esse melhoramento que ao Estado nada custa e vae enriquecer o patrimonio nacional.



**Linhos espanhóis.** — A Companhia do Norte acaba de adquirir a linha de Bilbao a Portugalete, que pertencia à extinta companhia do Caminho de Ferro de Portugalete.

E' intenção da Companhia do Norte prolongar esta linha até o porto exterior.

As acções da companhia extinta foram adquiridas por um grupo de capitalistas ao tipo de 1.350 pesetas por acção, cujo valor nominal é de 500 pesetas e estavam ultimamente cotadas à 665 pesetas.

Para a Companhia do Norte é de grande importância a linha de Bilbao a Portugalete, que será eletrificada e ligará com a linha de Santurce que está quasi concluída.

— O Directório militar determinou que todas as funções técnicas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado seja confiado ao pessoal pertencente aos Corpos de Engenheiros de caminhos e ajudantes de Obras públicas, precisando que os chefes de contabilidade e de reclamações devem pertencer ao Corpo de fiscais do Estado na exploração dos caminhos de ferro.

**Linhos ingleses.** — A *London & Eastern Railway* procedeu recentemente à experiência nas suas linhas de uma locomotiva de fabrico austriaco, tipo 040, provida de seis cilindros Diessell, para combustão líquida.

Esta máquina que, com as provisões completas, pesa 20 toneladas, desenvolve a força de 2.340 quilogramas e é destinada a prestar serviço em estações de classificação e em manobras.

Pode, no entanto, rebocar combóios de umas 100 toneladas, o máximo, de carga.

Para ser posta em andamento tem três velocidades em ambas as direcções, e o diâmetro das rodas é de 84 centímetros.

As experiências provaram ter esta máquina todas as condições recomendáveis para o serviço de manobras e para pequenos percursos com pouca carga, não podendo comparar-se em força de tracção nem em velocidade às movidas a vapor.

**Linhos brasileiros.** — Tendo a «The Brazil Great Southern Railway Company» suspendido desde o 1º de Julho d'este ano e por mais de 30 dias, o tráfego das linhas de Quarahim a Itaqui e de Itaqui a S. Borba o governo em harmonia com o disposto no contrato de concessão, ocupou as referidas linhas e está-as explorando por conta da Companhia.

— No dia 12 do mez findo foi inaugurado o ramal entre Borborema e a cidade de Bananeiras, na Paraíba.

— O rendimento bruto do Caminho de Ferro Leopoldina no ano de 1923 foi de 11.392.542\$545 réis.

A rede desta Companhia em exploração é de 904 quilómetros, sendo, portanto, a receita quilométrica de 12.602\$374 réis.

Como esta receita tenha excedido o limite de 10.000\$00 por quilómetro, estipulado no contrato de concessão para a garantia de juro, a companhia tem que restituir ao Estado de Minas 3 % da renda bruta, o que atinge a importante soma de 341.776\$396.

— O governo publicou um decreto autorizando a *Great Western* a fazer a aquisição de materiais e ex-

ecção de vários melhoramentos nas linhas férreas que lhe estão arrendadas.

— A Companhia Mogyana pediu ao governo a prorrogação por mais um ano da sobretaxa de 15 % nas suas tarifas.

— Foi inaugurado festivamente no mês passado o troço de linha do Caminho de ferro de Tres Pontas, no estado de Minas, que vai de Tres Pontas a Espera.

— A Companhia Sorocabana encomendou 79 possantes locomotivas que devem ser recebidas de Dezembro a Abril do próximo ano. Com estas máquinas tenciona a companhia dar um forte impulso ao seu tráfego de mercadorias, garantindo o transporte de toda a produção agrícola da região.

— Durante o ano de 1923 transitaram na linha de Cantareira 2.563.856 passageiros da capital paulista.

**Caminhos de ferro argentinos.** — O governo da República argentina resolveu contrair um empréstimo de 10.250.000 pesos para ocorrer às necessidades dos seus caminhos de ferro, concluindo a construção de linhas já iniciadas e desenvolver a exploração das construídas.

Entende o governo argentino, e bem, que do desenvolvimento das linhas férreas é que depende principalmente o aumento da produção do paiz e, portanto, o seu engrandecimento.

**Caminhos de ferro chilenos.** — O Chile encomendou na Alemanha 47 carruagens de 1.ª classe de características diferentes às usadas até agora, para serviço nas suas linhas férreas.

São grandes carruagens de caixa metálica, com duas plataformas, e no interior semelhante às carruagens francesas, não sendo porém divididas em compartimentos, pelo que tem um aspecto semelhante às carruagens do «Metro», de grandes proporções e com duas ordens de assentos, de dois lugares cada um, com corredor central.

No espaço reservado para o refeitório podem-se colocar assentos adicionais.

De cada lado do corredor tem 19 lugares, ou sejam 38 ao todo, não contando com outros 38 adicionais.

As plataformas têm *passarelas* de intercomunicação.

O peso de cada carruagem é de 54 toneladas e o seu comprimento total de 22,5 metros. São iluminadas a electricidade e a decoração é magnifica. Têm também ventiladores eléctricos e depósitos de agua potável.

Como se vê o serviço dos caminhos de ferro no Chile vão-se pondo a par do que ha de melhor nas linhas europeias, excepto no nosso paiz onde o progresso nos caminhos de ferro nos últimos tempos tem qualquer coisa de semelhança com os progressos de... carangueijo.

**Linha eléctrica mexicana.** — Inaugurou-se recentemente uma nova linha de tracção eléctrica, com locomotivas especiais, na parte montanhosa do caminho de ferro Mexicano que liga a capital da república ao porto de Vera Cruz.

**Os caminhos de ferro da zona francesa de Marrocos.** — A França está tratando de desenvolver grandemente a rede ferroviária no seu protectorado de Marrocos, para o que traçou um vasto plano de linhas estratégicas, que atinge 1300 quilómetros de extensão, em via reduzida, tendo sido também aprovado um traçado de linhas de via normal uma extensão de 1.000 quilómetros cuja construção e exploração está a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro de Marrocos.

Alem disso uma Companhia franco-espanhola tem a concessão da construção de um caminho de ferro de Tanger a Fez, da qual já está construído um troço de

## A morte do aviador Emilio de Carvalho

A aviação portuguesa tem nos últimos tempos sido experimentada pelos mais rudes e dolorosos golpes. Alguns dias antes dessa misteriosa catástrofe que nos fez perder para sempre o inolvidável da aviação mundial, essa figura inconfundível já hoje na imortalidade que se chamou Sacadura Cabral, um outro desastre que também feriu dolorosamente a família dos aviadores, e que nos compungiu fortemente, sucedera em África dando a morte a um valente oficial português que tantas provas havia dado da sua bravura e do seu heroísmo — o tenente Emilio de Carvalho.

Este destemido aviador que pouco tempo antes do desastre de que lhe proveio a morte, tinha feito um magnífico *raid* pela província de Angola, merece bem que o seu nome não seja esquecido por todos os português que amam os seus irmãos que dão a vida pela pátria.

Emilio de Carvalho era um moço oficial dotado de todas as qualidades que caracterisam os heróis.

Esse rapaz, elegante na sua farda de oficial que morreu despedaçando o crânio no solo de Loanda, numa terrível queda de avião, já tinha a sua história, e bem digna por sinal.

Emilio de Carvalho quando rebentou o conflito com a Alemanha era oficial das alfandegas portuguêses, e logo que se começou a tratar da mobilização das nossas tropas para tomar parte no grande prélio, foi dos primeiros portuguêses que se ofereceram para marchar para a guerra. Era um simples reservista do exército e facilmente poderia escapar-se, como muitos outros, a dar o corpo ao manifesto. Mas não, o seu espírito patriótico e o seu temperamento valente e decidido levou-o a pedir um lugar na frente da batalha.

Fez o seu curso de oficial miliciano e para lá foi, portando-se como um verdadeiro herói.

Não ficou, porém, satisfeito com o ter arriscado a vida nos campos da batalha de onde saiu incolume. A aviação cujos prodígios ele tivera ocasião de apreciar em França, seduzia-o, e fez-se aviador.

Isto cá em baixo era estreito para ele.

Voar, voar às grandes alturas, desvendar o incognoscível, era o seu sonho. E o que ele foi e o que fez como aviador, elevaram-no à consideração de um bom piloto, muito considerado e estimado por todos os seus camaradas.

Varias vêses o vimos voar em Lisboa por sobre as nossas cabeças, e admiravamo-lo como admiramos todos os que se afoitam a grandes proezas.

Morreu bem no seu posto. Mal diria ele que dias depois, apenas, o grande mestre da aviação, Sacadura Cabral, o havia de seguir no caminho da eternidade.

A seu pai, Sr. Augusto de Carvalho, esse distinto funcionário público e nosso velho amigo, que tanto se orgulhava de seu filho, bem como à viúva, a distinta pianista Sr.ª D. Felicidade Castro Pereira de Carvalho, envia a *Gazeta* as suas sentidas condolências.

Mekinez a Petit Jean e de Rabat a Keintra, achando-se em construção o resto até Fez.

Em Setembro de 1923 ficou concluída a linha de Casablanca Sidi-el Andi e Kourigha, que já faz serviço de mercadorias e que dentro em pouco será aberto ao de passageiros. O ramal de Mabrakesb, que encontra com a linha de Casablanca-Kourigha e tem 280 quilómetros, deve ficar concluída em Janeiro de 1926.

O capital a dispender nestes caminhos de ferro eleva-se a 300 milhões de francos.



**Companhia Portuguesa** — O «Diário do Governo» publicou recentemente uma portaria autorizando a construção ad quilómetro 248,482 da linha do Norte, entre as estações de Mogofores e Oliveira do Bairro, de um apeadeiro com a designação de Paraimo-Fogueira, o qual deve ficar construído em patamar e alinhamento rectilíneo.

Ha muito que os povos de Paraimo, Fogueira e outras pequenas povoações próximas ansiavam pela criação deste apeadeiro que irá contribuir extraordinariamente para o desenvolvimento daquelas localidades.

— Em substituição dos Engenheiros Srs. Pinto Osorio, Secretário Geral, e Lima Henriques, Chefe da Exploração da Companhia, que desistiram dos lugares de representantes da Companhia na Comissão Administrativa do Sanatório para Tuberculosos, para que haviam sido nomeados, foram nomeados os Srs. António Cabral, Administrador, e Vicente Ferreira, Engenheiro Chefe da Construção.

**Horário de inverno** — Começa hoje a vigorar nas linhas do Sul e Sueste o horário dos comboios do serviço de inverno, que é igual ao do inverno passado com ligeiros alterações.

A Sociedade Estoril também já poe em vigor o horário de inverno desde o dia 26 do mês findo. O comboio directo que partia do Caes do Sodré às 18-20 parte agora às 18-55, chegando a Cascaes às 19-36. O semi-directo que partia do Caes do Sodré às 18-30, passou para as 18-20, chegando a Cascaes às 19-17.

**Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego**. — Por incompatibilidade com o lugar de Sub-Chefe de Contabilidade da C. P. que desempenha, foi exonerado do cargo de comissário do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, cuja linha, a de Coimbra a Louzã, está arrendada à C. P., o sr. Alfredo Serafim Melo, tendo sido nomeado para o substituto nesse cargo o sr. Dr. João da Silva Correia Junior, professor da Escola Normal do Porto e assistente da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

**Caminhos de Ferro do Estado (M. D. e S. S.)** — Segundo o boletim recentemente publicado no Diário do Governo, as receitas dos Caminhos de Ferro do Estado no mês de Julho último foram as seguintes:

**Sul e Sueste** — Passageiros: 1.116.636\$90 — Mercadorias em g. e p. v.: 2.088.103\$95 — Total: 3.204.740\$85.

**Minho e Douro** — Passageiros: 1.352.900\$77 — Mercadorias em g. e p. v.: 1.532.634\$80 — Total: 2.992.535\$57

**Serviço entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro**. — A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste contratou com a Sociedade do Vapor *Henriques Lda*, o afretamento do vapor *Henriques* destinado a fazer o transporte de passageiros entre o Terreiro do Paço e o Barreiro, ao preço de 1.500\$00 por dia normal de 12 horas, incluindo a cota parte do prémio do seguro.

O vapor *Henriques* é um barco moderno que deve prestar bons serviços.

O respectivo contrato foi publicado na 2.ª série do «Diário do Governo» de 27 do mês findo.

# Governo provisório e promessas vãs

POR AUGUSTO DA COSTA

Acaba de escalar o Terreiro do Paço um governo presidido pelo Sr. José Domingos dos Santos. Politicamente, esta subida tem um significado que não importa aqui: o significado duma *descida*; *descida*, ou *queima*, porque neste país, onde os estadistas são tantos que podiam, sem prejuízo, ser exportados, cada um que sobe aos cadeirões do governo — sobretudo se na oposição falou muito — é um homem mais que se perde, “queimando-se”... Económica e socialmente, o significado do governo Domingos dos Santos é a sua tendência *esquerdistas*, e é isso o que directamente nos interessa aqui — ou antes, deveria interessar, se pelas condições políticas da sociedade portuguesa este governo não estivesse destinado simplesmente a acrescentar à *série* já longa de ministérios-relâmpagos que têm perpassado pelo Terreiro do Paço, de ha quatorze anos para cá. Por mais que se queira fugir à regra, não ha sair dela: a política prima todas as coisas, não na ordem da sua dignidade, mas na ordem da sua necessidade. De que serve um governo apresentar-se ao país com um programa óptimo que, na melhor das hipóteses, só poderia ser cabalmente posto em acção dentro de dez anos, quando as condições políticas do meio não permitem a esse governo manter-se no Poder mais de quinze dias?

Propunha-se este governo — propunha-se, antes, o seu chefe, ao falar-se na hipótese, hoje realidade, dum governo da sua presidência — seguir à risca os votos no congresso democrático do Porto. Dentro dessa orientação, toda propensa e esquerdistas e a radicalismos, o sr. José Domingos dos Santos propunha-se obrigar as sociedades industriais e comerciais a darem comparticipação nos lucros aos seus empregados; propunha-se também exigir, para o Estado, uma comparticipação em todas as empresas comerciais ou industriais que em Portugal de futuro se instaurassem; propunha-se ainda crear um Banco do Estado, ou da República, afim de melhor os governos poderem interferir no movimento financeiro do país; e quanto à questão de momento — o problema do câmbio — o novo ministro das finanças, que foi para aquela pasta como poderia ter ido para qualquer outra, indiferentemente, não soube dizer mais nada, porque ainda não estudou o assunto, que não fosse, por um lado, ameaçar com o Limoeiro os comerciantes que não quizessem obedecer imediatamente à baixa da libra, vendendo com prejuízo as mercadorias compradas na alta; e por outro, ameaçou ainda os mesmos comerciantes com os meios draconianos de que o Estado dispõe, — e ele, ministro, bem conhece... — para desvalorizar imediatamente os *stocks* armazenados.

Claro, é menos que provável que o governo disponha do tempo suficiente para levar até ao fim estas promessas. Mais que em qualquer outra parte do mundo, em Portugal os programas de governo são tudo quanto ha de mais contingente. Vê-se mesmo que o governo pôs já de parte algumas das suas promessas; pelo menos, tirou-lhes o carácter de urgência de que anteriormente andavam revestidas: uma coisa, afinal, é, na oposição, prometer, e outra é, no governo, cumprir o que foi prometido. O sr. Ezequiel de Campos, por exemplo, entrou para o ministério da agricultura sob *dezoito condições* por ele impostas ao chefe do governo; antes do governo começar a governar, o chefe do governo prometeu cumprir tudo quanto o sr. Ezequiel de Campos exigiu... Mas, depois? Quando o compadrio político se meter à frente das teorizações do ministro da agricultura, a tomar-lhe o passo?

Suponhâmos, porém, que o governo se mantém no Terreiro do Paço e leva, ou tenta levar por diante, as suas promessas...

A comparticipação obrigatória dos operários nos lucros das empresas onde exercem a sua actividade, seria um fermento de bolchevismo mais lançado na já bolchevisada sociedade portuguesa. Isto, sem contar com a desilusão que aos próprios operários e empregados uma tal prática levaria. Com efeito, quer sob o ponto de vista social, quer sob o ponto de vista económico, tal medida seria simples e puramente contraproducente. Por um lado, desde que os operários tivessem interferência na administração das empresas, teriam logicamente que levar essa interferência até à fiscalização dos seus directores; e assim, não contando já com as intrigas adrede realizadas para promover dissensões, destituições e substituições no seio do conselho d'administração, — o que não aconteceria de cada vez que a empresa não desse, no fim do ano, mercê duma *série* de circunstâncias absolutamente naturais no comércio, os lucros por todos desejados? Sobre os directores, não tardariam a ser lançadas as piores suspeitas; e o primeiro estadio no caminho da desordem interior estaria vencido. Além do que, quem diz governo — numa empresa ou num Estado — diz *comando, autoridade*, e o comando, e a autoridade, são absolutamente incompatíveis com uma tal intromissão dos operários na gerência da empresa.

Consequências, d'ordem económica, do mesmo facto social: que fabulosa soma de lucros não seria necessária para que as centenas d'operários e empregados duma empresa determinada recebessem no fim do ano, como comparticipação nos lucros, uma impor-

tância que, de facto, compensasse o trabalho, e o interesse pelo trabalho tomado durante um ano inteiro? A desilusão, consiste, precisamente, nisto: ao fim do ano, cada trabalhador receberia apenas meia duzia de escudos, e essa importância, como comparticipação nos lucros, seria absolutamente irrisória. Acrescentemos-lhe ainda um pormenor: — se esses lucros diminutos fossem obrigatoriamente convertidos em papéis da empreza, como se garantiriam os operários contra uma possível falência dessa empreza, ou contra o diminuto rendimento dos seus papéis?

Eis um dos pontos capitais do problema. Felizmente, porém, tudo indica que o governo não terá tempo para pôr em prática tais medidas...

Quanto à comparticipação obrigatória do Estado nas empresas particulares que de futuro se constituam no país, o mal não seria menor. Esta tendência *socialisante* dos governos radicais, ou como tal considerados, tem como efeito imediato o retrairo dos capitais destinados a certas emprezas, ou que a emprezas de futuro poderiam dar alento. E isto, porque d'antemão se sabe já que o *socialismo* — a interferência do Estado em todos os ramos da administração publica e em todos os ramos da produção nacional — só produz consequências desastrosas para a economia do país.

Os governos socialistas não são governos *productores*: são governos *delapidadores*.

Essa delapidação ver-se-ia ainda mais claramente do que se vê hoje, se o governo levasse por diante o seu intuito de fundar um Banco privativo do Estado. Nas condições em que estamos, esse Banco seria a ruína definitiva do nosso crédito, quer pela incompetência dos seus administradores, quer pelas facilidades que êsses administradores dariam a todos os caprichos dum Estado naturalmente perdulário. Hoje, em regime de contrato com o Banco de Portugal, que é uma empresa particular, e apesar de todas as promessas em contrario, a circulação fiduciaria não cessa de ser aumentada; amanhã, com uma estamparia inteiramente às ordens do governo, o que não seria? E isto é apenas uma pequenissima amostra do muito que poderia vir a acontecer...

...Entremos, aguardemos as obras do governo, fertil em palavras; e, sobretudo, do ministro das finanças, que é, de todos os ministros, um dos mais ferteis... também em palavras. Mas, das palavras às obras, e das promessas às realidades, que distância não vai?

Por enquanto, pois, apenas *words, words, words*. E é pouco, para julgar definitivamente.

### BANCO TCHECO SLOVACO EM PARIS

Segundo o *Prager Tageblat*, a Tcheco slovaquia vae estabelecer um banco em Paris cujo capital é de três milhões de francos.

Ao que parece neste banco, é incorporada a antiga sucursal que o Banco da Bohemia tinha naquela cidade.

### O aumento do tráfego de passageiros nas linhas francesas

O transito de passageiros nas linhas francesas tem aumentado de ano para ano de uma forma considerável. Este facto levou Mr. Dutray, autor de um interessante artigo publicado no *Journal*, a fazer-se esta pregunta: "Este resultado é uma consequência do maior bem estar que se experimenta na França, ou simplesmente uma transformação nos costumes?"

O articulista crê na primeira hipótese, e realmente tudo leva a crer que assim seja.

Pelos dados estatísticos que seguem se pode avaliar esse extraordinario crescendo que promete continuar, a calcular pela concorrência notada este ano, cujos numeros ainda não são conhecidos até este mês, mas que se espera excedam os do ano passado. Em 1901, isto é, ha vinte e três anos, em seguida à Exposição Universal de Paris, o número total de passageiros transportados nas linhas férreas francesas foi de 419 milhões; dez anos depois, em 1910, elevou-se a 508 milhões e meio e em 1913 a 548 milhões.

Em 1914 surgiu a grande guerra que destruiu grande numero de linhas, e o tráfego sofreu naturalmente uma forte diminuição, mas dois anos passados sobre o armistício, quando já a França começava a recuperar vigorosamente as forças perdidas, em 1920 começou de novo o movimento regular, tendo-se nesse ano transportado 521 milhões, ou sejam apenas menos 27 milhões do que em 1912; em 1921 atinge a a curva ascendente e eleva-se a 592 milhões; em 1922, 646 milhões, e finalmente em 1923, 692 milhões, ou seja mais 46 milhões do que em 1922, cem milhões mais do que em 1921 e 144 milhões mais do que no último ano antes da guerra. E isto apesar do grande aumento dos preços das tarifas.

Verifica-se que o povo vai cada vez tomando mais gosto por viajar, fenómeno este que se nota não só em França, como entre nós, e supomos que em todo o mundo.

Entretanto cremos que em nenhum país como na França o acréscimo de passageiros atingiu cifra tão elevada, o que é um sintoma de uma melhoria sensível na economia nacional.

### A CINEMATOGRAFIA NOS COMBÓIOS

Uma das mais importantes companhias de caminhos de ferro da Inglaterra inauguru recentemente nos seus combóios espectáculos cinematográficos para recreio dos passageiros em viagem.

O cinema é instalado numa carruagem salão tendo num dos tópos o *écran*.

Os passageiros sentados em comodos *fauteuils*, ou de pé, conforme lhes apeteça, vão durante o transito distraindo a vista com os *films* projetados no *écran*, o que lhes faz parecer a viagem muito mais curta do que é realmente.

No exterior da carruagem são afixados cartazes com o programa do espectáculo.

Os americanos que já têm concertos missa, telefonia sem fios, ect., nos combóios, parece que ainda se não tinham lembrado do animatógrafo.

Nesta lhe levaram os inglezes a palma.

# SHCDURH CHBRHL

Foram-se perdendo as esperanças, e a pouco e pouco se foi esvaindo o desolador frémido de emoção que agitou o mundo ao saber-se do desaparecimento do ilustre nauta, continnador dos nossos Maiores.

A Inglaterra, a França, os Paizes-Baixos acorreram nobremente ao apelo do governo Português para as pesquisas do nosso navegador que, num indefinido ponto do espaço, como a altiva águia mais uma vez desafiava a misteriosa natureza.

Mobilizaram-se esquadras, mobijizaram-se esquadrilhas de aviões, as chancelarias movimentaram-se, a moderna sciencia de comunicações e a meteorologia, foram habilmente utilizadas, e a cruel realidade cada vez mais se ia acentuando.

Houve fé que qualquer campanha de pescadores o acolhesse e o retivesse, já por nevoeiros, já por alguma forte corrente, impossibilitado de dar sinal de si.

Mas tudo foi em vão; parece que o fatal destino estava apostado em o sepultar nas profundezas do mar.

Não era a primeira vez que Sacadura Cabral era vítima dum desastre. Numa ocasião estivera perdido no mar do Norte dezenas de horas. Também quando da maravilhosa viagem Lisboa-Rio de Janeiro estivera com Gago Coutinho igualmente perdido na vasta solidão do Oceano.

Mas alma forte e rude de marinheiro, compleição de português antigo, estoicamente resistia aos graves perigos; e depois era tão senhor dos seus conhecimentos de aviação e fiava-se tanto na sua boa estrela — conforme ele mesmo o dizia — que julgava impossível ser vítima de qualquer precalço. Mas o destino é superior às forças humanas, e por mais forte e por maior que se seja, a ele não se escapa. Emfim, teve digna sepultura — grande como ele era. Sepultura — o imenso mar — tem sido a de muitos valorosos portugueses. Foi bem mais nobre a sua morte, do que se tivesse sido num catre, sofrendo de alguma banal doença.

Os grandes homens de Portugal vinculam a sua história a períodos, a ciclos. O povo a espaços adormece num marasmo que enerva, mas de vez em quando aparecem esses grandes homens que bem ilustram uma pátria. E' Nun'Alvares, é Gama, é Camões.

E parecia que mais não haveria. Mas eis que aparecem Coutinho e Cabral. Almas francas e leaes de marinheiros, empreendem e metem hombros a uma grandiosa empreza.

Coordenaram elementos, estudaram novos aparelhos de aeronautica, inventando-os, e ensinando assim a muitos sábios e estudiosos de todo o mundo o quan-

to vale a mentalidade portugueza que por vezes tem sido afincada injustamente.

Recordar essa viagem Lisboa-Rio de Janeiro, que uniu duas pátrias irmãs que um imenso oceano separa, é reviver momentos de louca alegria, de justificado orgulho nacional, que fixaram em letras d'ouro uma inolvidável página da nossa história de grandes feitos para glória dos nossos vindouros.

Era fragil o baixel, as suas azas leves; a sua partida — entre quasi o desprezo oficial — passou despercebida. Meia duzia de pessoas assistiram ao levantar do grande e louco vôo. Foi numa manhã brumosa — um arco-iris aureolava as suas frontes de sábios. A sua bagagem era insignificante.

Levaram a bíblia de Portugal — Os Lusiadas. — Que mais será preciso?

A natureza já ahi quiz ser superior a Ele — mas venceu-a. Os mares encapelaram-se, os procelosos ventos exarcebaram-se. Mas a tudo Ele resistiu, indo pousar na Bahia de Guanabara, onde milhares de seus irmãos de sangue o esperavam. O que se passou então no Brasil, onde talvez mais que em Portugal, deram justificado valor ao seu feito, ultrapassou quanto se tem feito de homenagem a heróis. A sua obra, o seu feito, espiritualizou maravilhosamente o sentimento português na pátria Brazileira.

Gago Coutinho, que o temos visto numa congradadora tristeza, era bem o irmão que completara na humildade a explicável ufania de Sacadura Cabral.

Com Sacadura Cabral desapareceu também um humilde filho do povo — o cabo Correia — mecânico que, com a sua proficiencia, conteolava e supriá as imperfeições que, ainda hoje, estão sujeitos os aparelhos de aviação.

A ele também o nosso preito de homenagem deve ser prestado, não esquecendo que deixa uma filhinha de dez anos.

E o que teria sido o desastre? Pane no motôr? explosão? Devemos atribuir a sua causa à deficencia do aparelho e nunca a Sacadura Cabral, que era impecável na arte de navegar no ar.

E que horas de angustia não teriam passado se tiveram tempo de reconhecer que iam morrer?

A nós, compunge-nos a alma semelhante hypótese. Ele que ainda alimentava o sonho de ouíros grandes feitos! Era a volta ao mundo... era a travessia transversal d'Africa...

A atestar o desastre apareceram alguns destroços do avião.

Religiosamente devem ser recolhidos e trasladados para Portugal. São pedaços da pátria que perdidos

fluctuam nas ondas dos mares do Norte. O governo deve mesmo mandar um dos cruzadores ligeiros,— o que já poderia ter sido feito—ou um contra-torpedeiro a recolhe-los e traze-los com o respeito que a memoria dum grande morto merece. E depois arreca-los na Sociedade de Geografia, figurando no seu muzeu como padrão de glória. O culto a Sacadura Cabral não deve ser momentâneo fixando-se um dia para tal; é preciso tornar bem perdurável o seu nome e a sua obra. Devemos ensinar às creancinhas nas escolas primárias a sua vida e os seus feitos. Nas escolas superiores os seus trabalhos de sciencia, e fundar uma escola de pilotagem aérea tendo-o por patrono, onde se sigam os seus processos. E a propósito, porque não abrir essa escola para civis? Deve estar ao alcance de todos os portuguezes a sciencia de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Se êles semearam, decerto será para alguém colher. E não façamos, como tantas vezes, deixar cair no esquecimento quem tão alto levantou o nome português.

As homenagens não se deverão limitar ao estrito campo das ceremonias oficiaes. Todas as instituições particulares, todo o povo, o deve consagrár perpetuamente o herói.

E mais, as academias científicas deverão enviar para todas as suas congêneres estrangeiras memórias com a biografia de Sacadura Cabral e dar a conhecer as suas descobertas. O ministério da Marinha podia, talvez, mesmo tomar esse encargo que ainda acarreta algumas despezas.

Tambem não devemos esquecer os nossos irmãos de alem-mar que de certo teem conhecimento muito vago de quem era Sacadura Cabral.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se às homenagens fúnebres a prestar à memória de Sacadura Cabral e apresenta a sua familia e a Gago Coutinho as suas sentidas condolencias.

A. G.

### Portarias de louvor

Por portarias publicadas no "Diário do Governo" foram louvados o Engenheiro Sr. Rodrigo Severiano Vale Monteiro, adjunto da Administração Geral dos Caminhos de Ferro, e o Sr. José de Jesus Pires, chefe dos Serviços de Movimento, Tráfego e Reclamações dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, pela inteligencia, zelo e dedicação com que exerceram, o primeiro varias comissões de serviço, especialmente no lugar de Sub-Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e o segundo nos serviços a seu cargo nas mesmas linhas.

Tambem foi louvado o fiscal de Movimento e Tráfego, Sr. Artur Freitas, pela forma como se houve nos serviços que prestou inteligente e criteriosamente, por occasião do choque de combóios que se deu no mês de Agosto último na estação de Lamarosa.

## Canal de Loures

O concelho de Loures ficará dentro em pouco tempo dotado com um importante melhoramento que deve contribuir enormemente para o desenvolvimento agrícola e comercial daquela fertil região. Trata-se do Canal de Loures, obra já iniciada e cujos trabalhos vão muito adeantados, devendo-se a iniciativa de tão util melhoramento ao Sr. Augusto Dias da Silva, antigo ministro do Trabalho.

O canal que resulta da regularização do leito do rio de Sacavém e seu afluente, o Trancão, terá uma extensão de cerca de 20 quilómetros, seguindo o curar do rio desde Unhos até à ponte da Abelheira, da ribeira da Póvoa, desde o Bico de Unhos até à ponte de Frichos, seguindo até Loures.

A navegação do rio de sacavém que outrora se fazia para além de Unhos e que actualmente se faz, muitas vezes com grandes dificuldades só até esta ultima povoação, tomar-se-ha com este canal um facto até Loures, facilitando as comunicações e portanto a saída dos productos da região até o Tejo para as relações com Lisboa e para a exportação para o estrangeiro, e como o resto do país por intermedio do caminho de ferro, pela estação de Sacavém que fica a pequena distancia do rio.

Um benefício tambem de grande importancia que o canal trará à região é o saneamento de Loures que deixará de ser infectado pelas emanações pútridas dos pantanos que as aguas do rio reprezadas formam no verão.

Tambem o canal evitara as inundações durante o inverno que tanto prejudicam as colheitas.

No dia 18 do mez passado, a convite do iniciador da obra, foram os 18 quilómetros, do Comercio e da Agricultura acompanhados do presidente da Camara de Loures, de outras auctoridades e do Engenheiro sr. Alves da Costa que dirige superiormente os trabalhos, assistir às experiencias das máquinas excavadoras, movidas a electricidade, e que pela primeira vés são empregadas em Portugal.

Os visitantes percorreram as margens do rio onde já estão executados muitos trabalhos de dragagem etc, e recolheram as melhores impressões do que viram.

Para a construcção do Canal terão de ser escavados 800.000 metros cúbicos de terra, importando só este trabalho em cerca de 4.000 contos.

Como se vê é uma importante obra de fomento a cuja iniciativa, digna dos maiores incómios, os ministros prometeram todo o seu apoio.

Toda a região servida pelo canal é muito fértil em hortaliças, frutas, cerials e legumes, e a sua drenagem para os centros de consumo, principalmente o de Lisboa, decerto compensará só por si os esforços e os capitais empregados na empreza que tomou o encargo difícil de levar a efeito a obra do canal.

Por outro lado, os povos da região passarão a receber mais facilmente os productos de que careçam fornecer-se dos varios pontos do país, e que vindo pelo caminho de ferro até Sacavém, seguirão até destino pelo rio e pelo canal.

Que o canal se conclua dentro do menor espaço de tempo para desempenhar o seu importante papel de productor de riqueza, é o que nós desejamos.

### Manual do Viajante em Portugal

A' venda em todas as livrarias.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Restrições no despacho de carvão vegetal

Já foram anuladas todas as restrições que haviam sido estabelecidas para o trânsito pelo caminho de ferro de varias mercadorias de primeira necessidade, à excepção unicamente do *carvão vegetal* para o qual ainda o Governo entende indispensável encontrar as seguintes restrições:

Não se aceita a despacho nas estações que servem Lisboa, sendo livre o seu trânsito no sentido inverso, isto é, quando se destine as estações de Santa Apolónia, Braço de Prata, Cais do Rego, Cais Teixeira, Lisboa Mercado e Alcantara Terra.

Para as demais estações só são aceites remessas com a autorização do Comissariado dos Abastecimentos ou Delegados distritais oposta nas notas de expedição.

As remessas destinadas às estações de Lisboa até Vila Franca e até Cintra não podem ser expedidas nem mudadas de destino e só podem ser levantadas com autorização do Comissariado na respectiva senha ou Aviso da chegada, excepto as destinadas a Lisboa que não carecem de autorização para serem levantadas.

### Cereais e farinhas em trânsito pelas linhas do Minho e Douro

Desde o dia 15 do mês findo, o máximo cobrável pelas remessas de vagão completo de cereais e farinhas em trânsito pelas linhas do Minho e Douro quando despachadas pela tarifa geral, é de 12\$05 por tonelada, sujeito à sobretaxa em vigor (multiplicador 11).

Naquele preço estão incluídas as despezas de evoluções e manobras e de transmissão.

### Grupos de escoteiros viajando nas linhas do Estado

Por portaria de 21 do mez passado, os escoteiros da Associação dos Escoteiros de Portugal filiada no *Boy Scouts International Bureau*, quando se apresentem a viajar em grupos do mínimo de 10 indíviduos, serão considerados como associações desportivas para desfrutarem da aplicação do disposto na alínea b) do Cap. II da tarifa especial n.º 1 de g. v. dos Caminhos de Ferro do Estado, que concede a essas associações a bonificação de 50 %, sobre os preços da tarifa geral.

Para o aproveitamento desta concessão estabelecida em harmonia com o voto expresso pela Sociedade das Nações, é indispensável que os escoteiros se apresentem com o seu trajo característico e que a requisição dos bilhetes seja pelo seu chefe feita nas condições da tarifa.

### Manual do Viajante em Portugal

A venda em todas as livrarias.

## A corrosão das caldeiras de vapor

Numa recente conferência realizada no Instituto dos Engenheiros de Londres foi discutida a origem ou causa principal da corrosão das caldeiras e os seus efeitos sobre as chapas tubulares, tendo-se deduzido conclusões muito interessantes.

Usando mesmo água destilada na alimentação das caldeiras, observam-se corrosões nas chapas, o que leva a supor que são provenientes do oxigénio da água. A corrosão, ao que parece, principia pela oxidação dum ponto fraco na superfície vulnerável daquela parte. Embora se tire a oxigenação lavando a chapa, tão depressa a caldeira se põe em contacto com o vapôr, o agente destruidor ataca de novo a chapa e oxida-a.

A acção do oxigénio da água não destilada é um tanto diferente. A opinião geral, quando se usa água comum, é que a concentração dos sais forma o principal factor do desgaste das lâminas. O oxigénio desempenha um papel muito importante em presença dos sais, devido a que a combinação do oxigénio com estes sais forma outros compostos do oxigénio chamados óxidos.

Uma lâmina de ferro com uma camada de cloreto de sódio gasta-os rapidamente quando se expõe ao ar; porém a mesma lâmina impregnada de uma solução similar de cloreto de sódio, quando se encobre o oxigénio, não se oxida, o que prova que a eliminação do oxigénio da agua constitue um ponto de estudo dos mais interessantes, se se quere evitar a corrosão dos motores.

### Cotisação média oficial em Espanha para os coeficientes de moeda depreciada

As cotisações que servem de base durante o corrente mês em Espanha para liquidar a percentagem a que vão ser sujeitas as mercadorias procedentes de nações a que se aplique a primeira coluna do "Arancel", e daquelas cujas divisas tenham uma depreciação no seu par monetário com a peseta igual ou superior a 70 %, serão as seguintes: Portugal, quatro inteiros, setecentos e trinta e dois milésimos; Austria, zero de inteiros, onze milésimos; Tcheco slovaquia, vinte e dois inteiros, duzentos noventa e oito milésimos; Romênia, três inteiros, novecentos sessenta e sete milésimos; Hungria, zero inteiros, dez milésimos; Turquia, três inteiros, novecentos e noventa e seis milésimos; Bulgaria, cinco inteiros, quatrocentos e quarenta milésimos; Yugo slavia, dez inteiros, quinhentos trinta e quatro milésimos; Finlandia, dezoito inteiros, setecentos e trinta e oito milésimos; Grecia, trés inteiros, quarenta milésimos; e Brazil, vinte e nove inteiros, quarenta e seis milésimos.

### Junta Consultiva de Caminhos de Ferro

O "Diário do Governo" de 26 do mês findo publicou um decreto exonerando do lugar de Delegado do Ministério da Guerra na Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, o coronel Sr. Liberato Damião Ribeiro Pinto.

# Publicações recebidas

*Deutsche Technische Warte*—Gebr. Richters Verlag-sanstalt—Erfurt.—Recebemos o número 18 desta magnífica revista técnica alemã que se publica em Erfurt. Vem recheada de excelentes artigos sobre as mais recentes descobertas da engenharia mundial.

*Bulletin de l'Association International du Congrès des Chemins de Fer*.—Rue Louvain, 17, Bruxelas—Número do mês de Outubro.

*Gaceta de los Caminos de Hierro*.—Cuesta de Santo Domingo, 13-2.—Madrid—Número 3423, de 20 de Novembro.

*Brazil-Ferro-Carril*.—Avenida Rio Branco, 117, 3º Rio de Janeiro—N.º 371, de 6 de Novembro.



## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

Desde a nossa última crónica o câmbio manteve-se aproximadamente na mesma divisa. A cotação dos generos tende a equilibrar-se, mas o consumidor mal o sente ainda. Quando se formará confiança na estabilidade da divisa cambial?

As condições da nossa vida económica e financeira são ainda as mesmas e precárias e se os homens que se conservam à frente dos negócios públicos no governo Gaspar pouquíssima confiança me dão, os que lhe sucederam no actual governo presidido pelo sr. Domingues dos Santos não merecem melhor conceito. No ministério das Finanças sucedeu ao sr. Daniel Rodrigues, que governava dum universal descrédito, o sr. Pestana Junior, que parece apresentar como tirofílio único para financeiro uma já antiga situação de director do Límoiro. Antigamente os aprendizes da política — ou os incapazes, — destinavam-se à pasta da marinha; — agora parece que já se não escolhe, sequer: — as pastas distribuem-se a esmo, sem olhar à competência, nem à indicação esclarecida do país.

Que factor especial indicava o sr. Pestana mais do que outro qualquer para a pasta das Finanças? Quando é que o sr. Pestana escreveu um artigo, um discurso, um livro que de algum modo o apresentasse como financeiro de vistos largos? Pretende iniciar uma política radical! Mas como se, ignorante destas questões, o sr. Pestana vai fatalmente entregar-se nas mãos dos que há tanto tempo na sombra vão dirigindo os vários ministros!

O que vai resultar desta brusca mutação da sciencia política? Não é fácil por enquanto prevê-lo. O sr. Daniel Rodrigues, ao sair, em epistola às gentes, mostrava que sempre andou às a-a-nhas e não compreende as razões da valorização do escudo. No entanto afirma a sua convicção de que a libra poderia descer sucessivamente até se fixar aí pelos 60 escudos. Admirável ingenuidade! No entanto, já não é pouco ficar no dia 27 a libra, cheque, a 102\$50, venda, a 102\$00, compra. Já não é pouco... nem para rir...

Int. rino.

### A SITUAÇÃO PETROLÍFERA NA CALIFORNIA

Todos os poços de petrólio que haviam sido fechados na Califórnia em consequência da superprodução da bacia de Los Angeles foram reabertos. Apesar disso, a Califórnia produz hoje menos petrólio do que há um ano. O total da produção actual é de 640.000 barris por dia; há um ano era de 700.000.

Ao mesmo tempo a produção da bacia de Los Angeles baixou de 587.000 barris diários no ano passado para 360.000 neste ano.

Se se der nova diminuição da produção, isso certamente terá uma consequência decisiva nos mercados petrolíferos americanos.

### Os salários dos ferroviários alemães

As três associações importantes de ferro-viários que existem na Alemanha e que reunem uns 400 000 agentes, pediram ao governo um aumento de 30 por cento nos seus ordenados e salários.

O governo prometeu um aumento de 5 a 10 por cento, porque o de 30 por cento pedido equivalia a uma despesa de 60 milhões de marcos por ano, que o Tesouro não podia suportar.

Os ferroviários reuniram e resolveram não ir para a greve e conformaram-se com os 10 por cento, tendo-lhes o governo também concedido o dia de 8 horas de trabalho.

### A produção carbonífera na Alemanha

Segundo o "Dusseldorfer Tageblatt", a produção total de carvões em todos os distritos da Alemanha, de Janeiro a Março de 1924, elevou-se a 29.336.958 toneladas, das quais 28.076.653 para o Estado da Prússia, não compreendendo o Sarre, contra 25.580.466 toneladas durante o primeiro semestre de 1923.

A produção total de lenhite de toda a Alemanha, durante o mesmo período de 1924, foi de 28.271.483 toneladas, contra 35.590.416 em 1923.

### ANUNCIO

COMP. DOS CAMINHOS DE FERRO DA LEIRA ALTA

#### Compra de tóros de pinho

Esta Companhia compra madeira de pinho, de boa e alidade, em tóros desascados, com 2m.60 de comprimento e o diâmetro mínimo de 0m.27 numa extremidade, postos em plena via, ou em qualquer das suas estações.

As propostas devem ser dirigidas ao sr. Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras da Companhia, em Figueira da Foz.

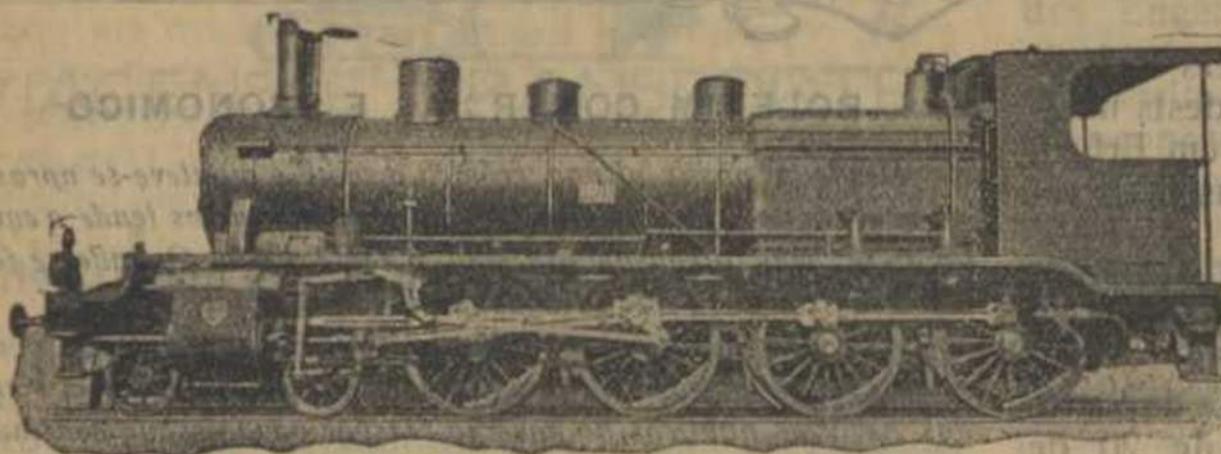
Figueira da Foz, 20 de Novembro de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração,  
Joaquim Abrantes

### Curso de cambios, comparados

	Em 13 de Novemb.		Em 31 de Outubro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Lonlres	102.000	103.000	101.000	102.000
Paris	1.170	1.190	1.170	1.185
Mad. d.	2.990	3.040	3.000	3.030
Alemanha	5.100	5.300	5.500	4.800
Amsterdam	8.820	8.860	8.840	8.940
New York	22.100	22.400	21.900	22.130
Italia	950	970	950	960
Suissa	4.250	4.320	4.230	4.270
Bruxellas	1.070	1.090	1.070	1.080
Libras	—	—	—	—

# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, falando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxelas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital : 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO :

em Raismes (Morte-França) e La Gleyre (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways  
Locomotivas, tenders,  
carroagens, vagões para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO** — Rua Augusta, 177, I.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

## Sociedade anónima dos ATELIERS GERMAIN

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

### Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carroagens de luxo e ordinárias — Carroagens de tramways

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vigões-cisternas. — Vagões-tanques. — Tenders. — Peças de sobrecorrente.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francesas e estrangeiras.

### Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os gêneros. — Aparelhos para elevação.

### Secção AUTOMOVEIS

Carroagens automóveis. — Motores fixos a gasolina e a petróleo. — Peças mecânicas em todos os gêneros.

Endereço telegráfico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMÉRCIO INTERNACIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Sede LARGO DE S. JULIÃO, 12 2º

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL

Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA

Esc. 30.200:000\$00

CAPITAL REALISADO

Esc. 24.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGÊNCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CÓDIGOS: RIBKHO, A. B. C. (5<sup>th</sup> EDITION), LIEBRE'S, PHICO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETERSON'S

ENDEREÇOS TELEGRÁFICOS: COLONIAL E RM LONDRES, PARIS, NEW-YORK E KINSHASSA ULTRANACIO

### FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8 Rue do Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará, Manaus

CONTINENTE Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes e Viseu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Tomé, Príncipe, Cabinda, Loango, Malanje, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Feira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Inglesa) — CHINA—Macau. — TIMOR—Dili.