

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 37.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 887

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 Dezembro de 1924

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Secca, 7 - 1.º

Telephone: Central-27

## SUMMÁRIO

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

Aumento de trafego 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 co-rossão das cal-deiras de vapor	264
Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro	264
Publicações recebidas e Parte Financeira	265
A situação petrolífera na California	265
Os salarios dos ferroviarios alemães	265
A produção carbonífera 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 heroísmos e santidade.

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

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

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

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

sima ambição patriótica movia e dignificava, Sacadura Cabral podia ser o símbolo de uma epoca se lhe não fôsse por muitos motivos avançado. Com outros elementos e agindo dentro de outra organização social e politica diferentemente est. belecidas, 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 poderla 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 enérgicos 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 tôa, 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 egualmente vista a não menos famosa concessão do caminho de ferro da Pova a Esposende e de Esposende por Barcelos e Braga a Guimarães, menosprezando as conveniencias de unificação da rede secundaria e a situação da Companhia da Pova; 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 locais; ao passo que taes facilidades se encontravam para uma pretensão 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 lugar 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 mãos 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 commercio!

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 efeito pela Junta Consultiva de Caminhos de Ferro. Quando a esta estava affecto 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 pretensão da Companhia. O ministro do commercio 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 bôa hermeneutica. Isto ao cabo de nove ou dez meses e da intervenção de tres ministros do commercio 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 illegalissimamente 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



quem 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 Pova 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 ella pode realizar. Deu-se-lhe a concessão sem encargos para o Estado, que apenas outorgou as vantagens previstas na base 5.ª da lei de 16 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 ella que principalmente prejudicam e só podem resultar de causa extranha á sua vontade.

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

Tomara a Companhia construir o mais rapidamente possivel 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 difficuldades financeiras e se dava consideravel retraimento de capitães.

Como angaria-los, quando os bancos restringiam as suas transações e o cambio se agravava em proporções assustadoras?

Convem ainda observar que o Estado fez quanto pôde para afujentar capitães 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 illegaes, arbitrarios 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 ellas teem para prestar assistencia ao seu pessoal.

Este conjuncto de circumstancias fez protair as negociações financeiras de que derivariam capitães para

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

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

Obrigada, pois, por circumstancias 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 difficuldades financeiras que encontra uma applicação de capitães 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 despesas 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, áparte o prazo essencial da duração da concessão, todos os outros eram prorogados 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 Pova, como ainda mandou applicar a multa de 20 contos por mez.

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

Ahi temos pois o catonismo imbecil de um ministro incompetente e enfautado renegando a judiciosa tradição administrativa até hoje seguida sem excepção em materia 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 circumstancias (creadas pelo desgoverno da coisa publica) lhe permitam para realizar esse melhoramento que ao Estado nada custa e vae enriquecer o patrimonio nacional.





**Linhas espanholas.** — A Companhia do Norte acaba de adquirir a linha de Bilbao a Portugalete, que pertencera 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 electrificada 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.

**Linhas inglesas.** — A *London & Eastern Railway* procedeu recentemente à experiencia nas suas linhas de uma locomotiva de fabrico austriaco, tipo 040, provida de seis cilindros Diessell, para combustão liquida.

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 tres velocidades em ambas as direcções, e o diâmetro das rodas é de 84 centímetros.

As experiencias provaram ter esta máquina todas as condições recomendaveis 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.

**Linhas brasileiras.** — Tendo a «The Brazil Great Southern Railway Company» suspenso desde o 1.º de Julho deste ano e por mais de 30 dias, o tráfego das linhas de Quarahim a Itaquy e de Itaquy 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 Parahyba.

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

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 contracto 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 exe-

cução 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 vae de Tres Pontas a Espera.

— A Companhia Sorocabana encomendou 79 possantes locomotivas que devem ser recebidas de Dezembro a Abril do proximo 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 emprestimo 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 metalica, com duas plataformas, e no interior semelhante às carruagens francezas, não sendo porem 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 *passereles* 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 tambem ventiladores eléctricos e depositos 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 franceza 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 tambem 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 construido 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 az 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 Africa 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 provincia de Angola, merece bem que o seu nome não seja esquecido por todos os portugueses que amam os seus irmãos que dão a vida pela pátria.

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

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

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

Fez o seu curso de official 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 elle tivera ocasião de apreciar em França, seduzia-o, e fez-se aviador.

Isto cá em baixo era estreito para elle. Voar, voar às grandes alturas, desvendar o incognoscível, era o seu sonho. E o que elle foi e o que fez como aviador, elevaram-no á consideração de um bom piloto, muito considerado e estimado por todos os seus camaradas.

Varias véses 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 elle que dias depois, apenas, o grande mestre da aviação, Sacadura Cabral, o havia de seguir no caminho da eternidade.

A seu pae, Sr. Augusto de Carvalho, esse distincto funcionário público e nosso velho amigo, que tanto se orgulhava de seu filho, bem como á viuva, a distincta pianista Sr.<sup>a</sup> D. Felicidade Castro Pereira de Carvalho, envia a *Gazeta* as suas sentidas condolências.

Mekinez a Petit Jean e de Rabat a Keintrá, 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 aberta ao de passageiros. O ramal de Mabakesb, que tronca com a linha de Casablanca-Kourigha e tem 280 quilómetros, deve ficar concluída em Janeiro de 1926.

O capital a dispendir 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 anciavam 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 logares de representantes da Companhia na Comissão Administrativa do Sanatório para Tuberculosos, para que haviam sido nomeados, foram nomeados os Srs. Antonio Cabral, Administrador, e Vicente Ferreira, Engenheiro Chefe da Construção.

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

A Sociedade Estoril tambem já poz em vigor o horario de inverno desde o dia 26 do mês findo. O combóio 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 logar de Sub-Chefe de Contabilidade da C. P. que desempenha, foi exonerado do cargo de commissario do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, cuja linha, a de Coimbra a Louzã, está arrendada á 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 ultimo 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 *Henrigues L.da*, o afretamento do vapor *Henrigues* 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 *Henrigues* é um barco moderno que deve prestar bons serviços.

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



# Governo provisório e promessas vãs

PER 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 Domingues dos Santos é a sua tendência *esquerdista*, 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-relampagos que têm perpassado pelo Terreiro do Paço, de ha quatorse 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 optimo 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 a esquerdismos e a radicalismos, o sr. José Domingues dos Santos propunha-se obrigar as sociedades industriais e comerciais a darem participação nos lucros aos seus empregados; propunha-se também exigir, para o Estado, uma participação 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 á questão de momento — o problema do câmbio — o novo ministro das finanças, que foi para aquella pasta como poderia ter ido para qualquer outra, indiferentemente, não soube dizer mais nada, porque ainda não estudou o assumpto, que não fôsse, por um lado, ameaçar com o Limoeiro os comerciantes que não quizessem obedecer immediatamente à baixa da libra, vendendo com prejuízo as mercadorias compradas na alta; e por outro, ameaçou ainda os mesmos commerciantes com os meios draconianos de que o Estado dispõe, — e êle, ministro, bem conhece... — para desvalorisar immediatamente 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 caracter 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 êle 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?

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

A participação 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 proprios 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 á 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 vês que a empresa não dêsse, 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 participação 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 dúzia de escudos, e essa importância, como participação nos lucros, seria absolutamente irrisória. Acrescentemos-lhe ainda um pormenor: — se esses lucros diminutos fôsem obrigatoriamente convertidos em papéis da empresa, como se garantiriam os operários contra uma possível falência dessa empresa, 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 á participação 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 retraimento dos capitais destinados a certas empresas, ou que a empresas de futuro poderiam dar alento. É 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 *produtores*: 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 esses 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 augmentada; amanhã, com uma estampania *inteiramente* às ordens do governo, o que não seria? E isto é apenas uma pequenissima amostra do muito que poderia vir a acontecer...

...Entrementes, 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 Tageblatt*, 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 trafego de passageiros nas linhas francesas

O transito de passageiros nas linhas francesas tem augmentado de ano para ano de uma forma consideravel. Este facto levou Mr. Dutray, autor de um interessante artigo publicado no *Journal*, a fazer-se esta pergunta: "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 á 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 trafego 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 vae cada vês 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 acrescimo de passageiros atingiu cifra tão elevada, o que é um sintoma de uma melhoria sensivel na economia nacional.

## A CINEMATOGRAFIA NOS COMBÓIOS

Uma das mais importantes companhias de caminhos de ferro da Inglaterra inaugurou recentemente nos seus combóios espectaculos 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.



# SACADURA CABRAL

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

A Inglaterra, a França, os Países 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, mobilizaram-se esquadilhas 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 ás forças humanas, e por mais forte e por maior que se seja, a êle 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 lustram 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 official — passou despercebida. Meia duzia de pessoas assistiram ao levantar do grande e louco vôo. Foi numa manhã brumosa — um arco-iris aureolava as suas frentes de sábios. A sua bagagem era insignificante.

Levaram a biblia de Portugal — Os Luziadas. — 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 Brazil, onde talvez mais que em Portugal, deram justificado valor ao seu feito, ultrapassou quanto se tem feito de homenagem a herois. A sua obra, o seu feito, espiritualizou maravilhosamente o sentimento português na pátria Brasileira.

Gago Coutinho, que o temos visto numa congregaradora tristeza, era bem o irmão que completara na humildade a explicavel 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 supria 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 deficiencia do aparelho e nunca a Sacadura Cabral, que era impecavel na arte de navegar no ar.

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

A nós, compunge-nos a alma semelhante hypótese. Ele que ainda alimentava o sonho de ouiros 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 patria 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 arrecalos na Sociedade de Geografia, figurando no seu museu como padrão de glória. O culto a Sacadura Cabral não deve ser momentâneo fixando-se um dia para tal; é preciso tornar bem perduravel 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 elles 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 estricto campo das cerimoniaes officiaes. Todas as instituições particulares, todo o povo, o deve consagrar perpetuamente o heroi.

E mais, as academias científicas deverão enviar para todas as suas congéneres 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 despesas.

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

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

A. G.

## Portarias de louvôr

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 intelligencia, 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 intelligente e criteriosamente, por ocasião 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 Sacavem 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 sacavem que outróra se fazia para além de Unhos e que actualmente se faz, muitas vezes com grandes dificuldades só até esta última 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 Sacavem que fica a pequena distancia do rio.

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

Tambem o canal evitará 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 vês 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 incómos, os ministros prometeram todo o seu apoio.

Toda a região servida pelo canal é muito fértil em hortaliças, frutas, cereais 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 empresa que tomou o encargo difficil 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 Sacavem, 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 indispensavel 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 Commissariado dos Abastecimentos ou Delegados districtais 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 Commissariado 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 despesas 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 individuos, serão considerados como associações desportivas para desfructarem da applicação do disposto na alínea b) do Cap.º 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 indispensavel que os escoteiros se apresentem com o seu trajo caracteristico 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 agua destilada na alimentação das caldeiras, observam-se corrosões nas chapas, o que leva a supôr 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 vapor, o agente destruidor ataca de novo a chapa e oxida-a.

A acção do oxigenio 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 oxidos.

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 quer 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 applique a primeira columna do "Aran-cel", e daquelas cujas divisas tenham uma depreciação no seu par monetária 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; Romenia, tres inteiros, novecentos sessenta e sete milésimos; Hungria, zero inteiros, dez milésimos; Turquia, tres 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, três 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 Verlagsgesellschaft—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 Internationale du Congrès des Chemins de Fer*.—Rue Louvain, 17, Bruxelles—Numero do mês de Outubro.

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

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



## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

Desde a nossa ultima 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 publicos no governo Gaspar pouquíssima confiança me eciam, os que lhe sucederam no actual governo presidido pelo sr. Domingues dos Santos não merecem melhor conceito. No ministério das Finanças succedeu ao sr. Daniel Rodrigues, que gosava dum universal descrédito, o sr. Pestana Junior, que parece apresentar como tirocínio unico para financeiro uma já antiga situação de director do Limoeiro. Antigamente os aprendizes da politica — ou os incapazes, — destinavam-se á pasta da marinha; — agora parece que já se não escolhe, sequer: — as pastas distribuem-se a esmo, sem olhar á competencia, nem á indicações da opinião 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 vistas largas? Pretende iniciar uma politica radical! Mas como se, ignorante destas questões, o sr. Pestana vai fatalmente entregar-se nas mãos dos que ha tanto tempo na sombra vão dirigindo os vários ministros!

O que vai resultar desta brusca mutação da scena politica? Não é fácil por enquanto prevê-lo. O sr. Daniel Rodrigues, ao sair, em epistola ás gentes, mostrava que sempre andou ás aranhas e não compreende as razões da valorisação do escudo. No entanto afirma a sua convicção de que a libra poderia descer successivamente até se fixar ai 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...

Interrino.

## A SITUAÇÃO PETROLÍFERA NA CALIFORNIA

Todos os poços de petróleo que haviam sido fechados na California em consequência da superprodução da bacia de Los Angeles foram reabertos. Apesar disso, a California produz hoje menos petróleo do que ha um ano. O total da produção actual é de 640.000 barris por dia; ha 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 tres associações importantes de ferro-viários que existem na Alemanha e que reúnem 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 tambem 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 districtos da Alemanha, de Janeiro a Março de 1924, elevou-se a 29.336.958 toneladas, das quais 28.076.653 para o Estado da Prussia, não compreendido 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 periodo de 1924, foi de 28.271.483 toneladas, contra 35.590.416 em 1923.

## Curso de cambios, comparados

	Em 13 de Novemb.		Em 31 de Outubro	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
London	102,000	103,000	101,000	102,000
Paris	1,170	1,190	1,170	1,185
Madrid	2,990	3,040	3,000	3,030
Alemanha	5,100	5,300	5,500	4,800
Amsterdã	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	—	—	—	—

## ANUNCIO

COMP. DOS CAMINHOS DE FERRO DA LEIRA ALTA

### Compra de toros de pinho

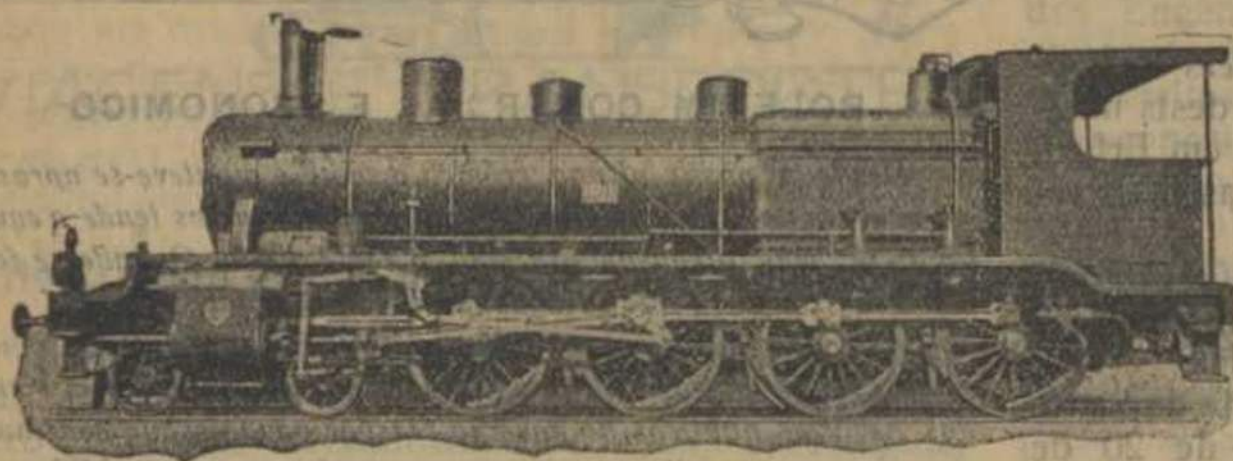
Esta Companhia compra madeira de pinho, de boa e alidade, em toros desascados, com 2<sup>m</sup>,60 de comprimento e o diametro minimo de 0<sup>m</sup>,27 numa extremidade, postos em plena via, ou em qualquer das suas estações.

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 Abranches



# SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



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

Capital: 20.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Ralsmes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders, carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

**BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

## Sociedade Anonima dos **ATELIERS GERMAIN**

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

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

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways

Vagões de mercadorias de todos os tipos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobreceleste.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção **PONTES e VIGAS**

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção **AUTOMOVEIS**

Carruagens automoveis. — Motores fixos a electricidade e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERCE INTERNATIONAL, Ltd., Sucessor MARIO DE LIMA NETO

Sede **LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º**

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma 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

SÍDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBEIRO, A. B. C. (5ª EDITION), LIEBER'S, PHICO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETERSON'S

ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL e EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK e KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES:

INGLATERRA—Londres, 9 Bishopsgate E

FRANÇA—Paris, 8, Rue du Helder

ESTADOS UNIDOS—New-York, 93, Liberty Street

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

CONTINENTE Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Évora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoia, Santarém, Setúbal, Silves, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real e Traz-os-Montes e Vizeu.

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. Thomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, 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 Ingles) —CHINA—Macau. —TIMOR—Dili.