

SERA' FUNDADO

um grande partido politico

A nova agremiação terá caráter nacionalista, mas não fascista, defendendo o regime democratico federativo

S. PAULO, 16 — Vem sendo noticiada, na capital da Republica, a proxima fundação de um grande partido politico nacional, cuja orientação deverá obedecer aos principios de unidade federativa e de democracia assegurada por um governo forte, baseado na vontade popular.

Esse novo partido, segundo se diz, virá corresponder aos anseios de varios prestigiosos homens publicos, ora em evidencia em nosso país, e, embora se lhe atribuam tendencias francamente nacionalistas, afirma-se que não terá em absoluto caracter fascista.

A imprensa teve conhecimento de que o Partido Republicano Paulista iria fazer parte integrante deste novo partido, para cuja constituição estariam sendo promovidas discretas mas ativas «demarches» em varios Estados do país, inclusive São Paulo e Rio Grande do Sul.

A conferencia realizada no Clube dos Duzentos

S. PAULO, 16—De regresso de sua viagem ao Clube dos 200, onde esteve em conferencia com o ministro da Justiça, chegou hoje a esta capital o sr. Cardoso de Melo Neto.

O governador do Estado, que viajou de automovel em companhia do seu secretario particular, chegou ao Palacio dos Campos Eliseos ás 17,30 horas, dirigindo-se immediatamets aos seus aposentos particulares.

O gal. Deschamps Cavaleanti nos Campos Eliseos

—Dez minutos após o regresso do governador do Estado, chegou ao Palacio o general Deschamps Cavaleanti, que incontinenti foi introduzido no salão vermelho.

Alguns minutos depois o sr. Cardoso de Melo Neto descia dirigindo-se ao encontro do general comandante da 2a. R. M.

A conferencia entre o governador do Estado e o executor do «estado de guerra» em São Paulo durou cêrca de 3 quartos de hora.

A saída do general Deschamps Cavaleanti, a reportagem de O DIARIO procurou ouvir-o, sem, no entanto, lograr obter qualquer informação a respeito da conferencia.

O comandante da 2a. Região declarou apenas que tudo ia bem, não tendo noticias novas para a reportagem.

O governador Cardoso de Melo Neto voltou novamente ao salão vermelho, onde era aguardado pelo prefeito Fabio Frado.

Declarações do secretario do governador

Emquanto o sr. Cardoso de Melo Neto conferenciava com o prefeito Fabio Prado, o secretario particular do governador, sr. Maercio Munhoz, manteve alguns momentos de palestra com os reporteres acreditados junto ao palacio. Disse o sr. Maercio Munhoz:

«A conferencia entre o governador e o ministro da Justiça foi realizada, não a portas fechadas, como alguns jornais noticiaram, mas em um canto do salão do Clube dos 200. Foi uma palestra longa, a mais cordial possível. Nada posso adiantar sobre o que trataram, porque não tomei parte na conversa.

O sr. Francisco de Campos e o sr. Cardoso de Melo Neto, recolheram-se tarde. Pela manhã, o primeiro a despertar foi o sr. Francisco de Campos, que logo procurou o governador.

Depois do café, o ministro da Justiça deixou o Clube dos 200, ás 8 horas. A despedida, posso assegurar, foi tambem muito cordial. O governador partiu do Clube dos 200 ás 11 horas».

O governador não fez declarações á imprensa

A reportagem não conseguiu avistar-se com o governador de São Paulo. O sr. Cardoso de Melo Neto, terminada a conferencia com o sr. Fabio Prado, retirou-se para os seus aposentos particulares, no andar superior do palacio.

O ambiente no palacio dos Campos Eliseos

O ambiente no Palacio dos Campos Eliseos era de muito otimismo. Percebia-se que, em todas as fisionomias, um ar de confiança autorizava acreditar-se ser de segurança a situação do governo de São Paulo, em face dos últimos acontecimentos.

O novo gabinete DO INTERVENTOR FLUMINENSE

NITERÓI, 16 O gabinete do interventor federal do Estado do Rio ficou assim constituído:
Secretario:—Dr. Alfredo Neves;
Oitocais de gabinete:—Drs. Eugenio Sodré Borges e Heitor Luiz do Amaral Gurgel;
Auxiliar:—Dr. Jairo Pessoa Cavalcanti de Albuquerque e ajudante de ordens tenente Jose do Patrocínio Ferreira.

A ELEGANCIA MASLUNCA EXIGE UM BOM CHAPEU. «CREPI» É O UNICO. NO «O PARAIZO»

Sopa aos pobres

Pelo illustre comandante do 5º Batalhão de Caçadores, será oferecida, depois de amanhã, 19 do corrente, uma sopa aos pobres desta capital, comemorando com esse gesto filatropico o Dia da Bandeira

A iniciativa tocante do nobre comandante do 5º B. C., digna dos mais decididos encômios, vale como uma demonstração dos elevados sentimentos, que ornem o seu esclarecido espirito.

A GAZETA

A VOZ DO POVO

Sem quaisquer ligações politicas

Proprietario e Diretor Responsavel JAIRO CALLADO

ANO IV | Florianopolis, Quarta-feira, 17 de Novembro de 1937

NUMERO 1012

Fusão dos partidos politicos gauchos

PORTO ALEGRE, 16 Um vestertino informa que se acha em estudos a possibilidade da revisão dos partidos do Rio Grande para a fusão de todas as correntes partidarias do Estado.

O sr. Batista Luzardo, em entrevista concedida ao representante do CORREIO DO POVO, no Rio de Janeiro, pouco antes de embarcar com destino a esta capital, declarou que não será o embaixador do Brasil em Montevidéo.

Acrescentou que serão fundidos os partidos Libertador, Republicano e Dissidencia Liberal em um unico partido, que apoiará o sr. Getulio Vargas. O novo partido será dirigido pelos srs. Mauricio Cardoso, Batista Luzardo e Protasio Vargas.

Moralizando o ensino

RIO, 16 Foi publicada uma ordem do Ministerio da Educação, tendente a acabar com o abuso que constituem os estabelecimentos particulares de ensino que anunciam preparar alunos para exames de admissão em escolas superiores.

O aviso do Ministerio diz que tais anuncios devem ser reprimidos e que, antes de entrar em entendimento com esses anunciantes deve se exigir deles prova de que estão legalmente habilitados a preparar turmas de alunos, nas condições anunciadas.

Exposição no Colegio Coração de Jesus

Esteve em nossa redação uma comissão de gentis alunas do Colegio Coração de Jesus, que em nome da respetiva diretora, veio convidar-nos para assistirmos á inauguração da Exposição, que terá lugar, amanhã, ás 10 horas. Gratos somos pela gentil deferencia do convite.

Empolgantes demonstrações de civismo



Revestir-se-ão de invulgar imponencia e brilhantissimo as comemorações civis-militares no Dia da Bandeira, nesta capital.

Amanhã daremos minuciosos detalhes a respeito. —Como nota de última hora, temos a noticiar que o comandante Cantidio Regis, em nome da Comissão Executiva das comemorações, convidou o presidente da Associação Catarinense de Imprensa jornalista Martinho Callado Junior, para conduzir, na procissão cívica, o pavilhão nacional até ao Altar da Patria, armado na Praça Getulio Vargas.

Sonegação de imposto

PORTO ALEGRE, 16 — O secretario da Fazenda abriu rigoroso inquerito para apurar a sonegação do imposto por parte do sindicato de va mate.

20. Tabelionato da Capital

Em virtude das provas de habilitação que apresentou no concurso a que se submeteu foi nomeado para 2º tabelião de Notas da Capital o sr. Reinaldo de Brito.

Coroneis promovidos ao posto de general de brigada

RIO, 16 — O presidente da Republica assinou um decreto, na pasta da Guerra, promovendo ao posto de general de Brigada os coroneis Valentim Benicio da Silva, chefe do gabinete do ministro da Guerra; João Batista Mascaranhas de Moraes, comandante da 9a. Região Militar; Amaro de Azambuja Vila Nova, comandante da 7a. Região Militar; Heitor Augusto Borges, comandante da 9a. Brigada de Infantaria e Boanerges Lopes de Souza, comandante da 9a. Brigada de Infantaria.

QUER UM LINDO CORTE DE CASEMIRA? VA' A «O PARAIZO» E ESCOLHA ENTRE AS 200 PADRONAGENS.

Revisão preliminar do alistamento militar

Na 10a. C. R. instalaram-se os trabalhos da Junta de Revisão e Sorteio, que procederá á revisão preliminar do alistamento militar deste Estado, o qual funcionará todos os dias uteis das 12 ás 17 horas.

Os que alegarem incapacidade física deverão comparecer ali, afim de serem inspecionados.

Escrivancias

O sr. Governador exonerou do cargo de escrivão de Paz do distrito de Uruguai, comarca de Campos Novos, por abandono, o sr. Americano de Almeida; e nomeou o sr. Domicio Pereira, para a serventia interina do officio de escrivão de Paz da sede da comarca de Araranguá.

Grande manifestação ao presidente da Republica

RIO, 16—Em virtude do artigo 128, da nova Constituição, ter retificado o decreto do governo provisório, no tocante ao ensino superior livre no Brasil, os institutos que se estão regendo pelo mesmo dispositivo da legislação vigente, resolveram promover uma grande manifestação ao presidente da Republica. Para isso estão congregando todos os elementos dos corpos docente e dicente das varias instituições disseminadas em todo o país.

MADAME E SENHORITA estão convidadas para APRECIAREM

As Lindas Confecções Recebidas pela «A MODELA»

TAILLEURS DE SEDA-LINHO E GRANITE—VESTIDOS, KIMONOS MARAVILHOSOS —BLUZAS (verdadeiro encanto)—JOGOS DE JERSEY (desde 35\$)—CAPAS MODERNISSIMAS

Permanente stock de Renards Russas e Casacos de Pele

Não deverão ser preenchidas

RIO, 16 Tendo em vista que é elevado o numero de sargentos ex-

cedentes nos diferentes corpos do Exército, o general Eurico Gaspar Dutra, ministro da Guerra, declarou que não devem ser preenchidas as vagas existentes nas 2a., 3a. e 4a. Regiões Militares.

MANTIDOS os atuais prefeitos

O sr. dr. Nerêu Ramos, Governador do Estado, baixou ontem o decreto n. 356, mantendo nos respectivos cargos, até ulterior deliberação, os atuais prefeitos dos municipios do Estado.

A administração honrada, fecunda e progressista



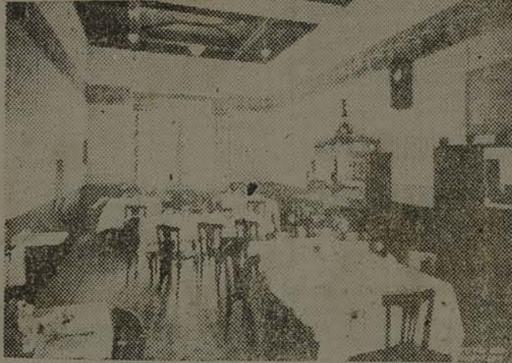
Dr. Alexandre Gutierrez

do dinamico e competente engenheiro dr. Alexandre Gutierrez na Rêde Viação Paraná - Santa Catarina

A comparação dos dados dos transportes movimentados evidencia o esforço empregado, ao mesmo tempo, que deixa entrever novos campos de atividade, em diversas zonas e variados ramos, os quais atingindo, em futuro muito proximo, sua maxima floração, advertem a Rêde a se aparelhar convenientemente para atender as premissas desse dinamico esforço, que se esboça e concretiza nas variegadas manifestações de produção industrial, agricola e extrativa.

A Rêde provida, ainda que sobria e insuficientemente nas suas necessidades, porem, na expectativa de medidas complementares que a completem deve isso a patriótica visão administrativa de V. Excia., que conhecedor dos problemas nacionais, não tergiversou em amparar as iniciativas que se faziam urgentes, para suprir as deficiencias mais presentes, de modo que o desenvolvimento em apreço não fosse entravado, pela falta de transportes, quando êle alem de ser fornecido, deve ser rápido, permitindo assim as transações comerciais com eficiencia.

Os Estados de Paraná e Santa Catarina por esse apoio desinteressado e decidido, são devedores a V. Excia., de impericivel gratidão.



LINHA ITARARE—URUGUAI, nova estação de Jaguariaiva. Salão do restaurantn.

Diversos problemas de vulto estão a exigir estudo e resolução: alguns de imediata assistencia como sejam o material rodante e via permanente, que em parte estão sendo solucionados com a aquisição de elementos de tração e trilhos; entretanto a construção de variantes, que suprimam péssimas condições do traçado; reforçamento de partes acessíveis a trens tipo de maior lotação; oficinas gerais de reparação do material rodante; acabamento do lastro de pedra que consolide definitivamente a linha; substituição dos edificios das estações; absoletos de madeira e precarios, por construções de alvenaria, definitivos e de acôrdo com as condições de progresso das diversas zonas; estação central de Curitiba, com acomodação para os escritorios da administração; mais de 200 casas de turmas que abriguem humana e satisfatoriamente o pessoal da conserva da Via Ferrea; e casas de pernoite para o pessoal do movimento, são outros tantos problemas a solicitar constante atenção da administração.

Estes empreendimentos não podendo, pelo seu vulto serem atacados de pronto em toda sua extensão, não tem sido, entretanto, deixados de parte, como impossiveis de solucionar.

Com os recursos de custeio e de taxas adicionais, tem a administração da Rêde, na dependencia da exiguidade desses recursos, procurado persistentemente melhorar a situação. Nesse objetivo cerca de 160 quilômetros de lastramento de pedra anualmente adicionam-se a extensão da linha consolidada; em alguns pontos de notavel confluencia comercial, as estações, antigas, tem sido substituidas por edificios de alvenaria com os requisitos indispensaveis ao movimento das localidades que servem; as oficinas são providas de maquinas—ferramentas auxiliares de técnica moderna; os depositos de locomotivas reformados e aparelhados com o material necessario as reparações ligeiras etc.

No estabelecimento dos novos trechos em construção a orientação tem se firmado em dotar a linha de acabamento definitivo, e, não como a quasi totalidade desta Rêde, de caráter provisório, prejudicando e onerando a exploração do trafego pelos anos á fóra, encarecendo o eterno regime de deficit como é a linha Itararé-Uruguaí, parte desta Rêde com a extensão de 883 quilômetros.

A esse conjunto de problemas materiaes se junta outro de natureza administrativa, a organização precisa se adatar com mais maeabilidade as necessidades dos tempos atuais; haveria conveniencia para eficiencia e desenvolvimento dos serviços, na modificação dos quadros, eliminando-se a separação por linhas, e botando-os com o pessoal estritamente preciso, remunerado equitativamente de acôrdo com o padrão de verba presente, com a facilidade ainda de se prover partes importantes da linha com elementos autorizados da orientação administrativa.

**

Estudando-se ainda que perfuntoamente a estatística da

Rêde, observa-se imediatamente, que o eixo das zonas produtoras, cada vez mais, se vai afastando dos mercados de consumo ou dos pontos de exportação; esse afastamento não é consequencia da aridez das terras, não é a «onda-verde» que se aproveitou do humus do terreno, consumio-o e foi-se adiante, mas o interesse comercial no aproveitamento da industria extrativa da madeira, que tem exgotado as reservas próximas a beira da linha, marchou além, seguindo a margem da ferrovia, afim de explorar para o Sul, o rico patrimonio existente.

''

A industria da madeira é a base da riqueza dos Estados de Paraná e Santa Catarina; a sua industrialização se processa em grande escala.

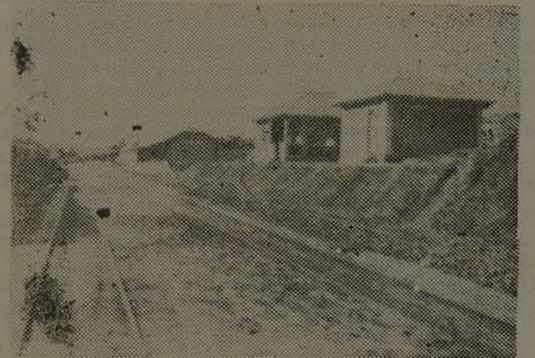
As madeiras de lei são aproveitadas em sua totalidade nos sub-produtos que originam; todavia sobre o pinho é que se firma efetivamente essa industria fornecendo as madeiras de construção, caixas para exportação de diversas especies de finticultura etc. A continuidade dessa exploração está garantida ainda por dilatado tempo, pois excelentes reservas florestais cobrem grande parte do territorio daqueles Estados. No entanto, sendo a madeira o maior transporte ferroviario e concorrendo para a receita com respeitavel importancia, é causadora de todas as dificuldades de aparelhamento da Rêde, pois que, mobilizando, em longos percursos grande parte do material de transporte, que retorna vazio em mais de 90%, não compensa, pelo seu frete, a despesa efetuada.

Com esta situação, origina-se um ciclo vicioso. A estrada precisase aparelhar, para poder atender a esse transporte, e quanto mais se aparelha, mais em dificuldades fica, porque a receita auferida é inferior a despesa realizada.

A despesa de transporte não é suscetivel de redução, pois o seu coeficiente já é bastante limitado e as condições técnicas da linha embaraçam enormemente o trafego.

O volume de madeira se eleva a cerca de 50,00 do volume geral, enquanto que a receita atinge sómente 26,00. Deste confronto deduz-se logicamente a imperiosa necessidade de aumentar a tarifa da madeira.

Esse aumento não é preciso que seja na mesma proporção para toda a especie de madeira e para todas direções de tra-



RAMAL DO PARANAPANEMA (construção)—Esplanada da Estação Costa Junior com o panorama dos edificios construidos.

ferro, mas com especialidade para aquelas destinadas a exportação pelos portos, cujo volume é de 30,00 do transporte total e preferencialmente classificada em tarifa que dá ao percurso médio percorrido e por tonelada quilometro \$066 quando que a despesa para a mesma unidade é de \$127.

Com essa desproporção frisante entre a receita e o custo e, apesar da carencia do material, não se descurou a estrada, em facilitar os transportes, aumentando as possibilidades comerciais dos exportadores, que da regularidade das remessas tinham resultados compensadores para as suas atividades; em contraposição, a estrada com essa sua diligencia concorria para diminuir sua renda líquida pelo desfalque na receita dos outros transportes.

''

A parte Sul, além de União de Vitoria, é territorio catarinense.

O seu desenvolvimento foi durante muito tempo prejudicado pelas constantes insurreições de fanaticos e sortidas de caudilhagem.

Antes da re-oluição de 1930 e acentuadamente depois, essa zona servida de 368 quilômetros da Rede e fazendo divisa pelo rio Uruguaí, com o Estado do Rio Grande do Sul, desabrochou em surpreendente progresso manifestado principalmente pela produção da terra e em algumas transformações industriais.

Alfafa, frutas finas e cereais são cultivados em grande escala predominando a pequena propriedade. Das frutas releva notar a uva, produzindo vinho, cuja exportação é controlada pelas cooperativas existentes.

A criação de suínos, em grande quantidade, facilitada pela produção local do milho atende a fabricação da banha na industria

Continua na 3a. pagina.

Continuação da 2a. pagina

da zona e supre grande parte das necessidades de fabricas distantes, com especialidade em Jaguarihyva a 600 e mais quilômetros de percurso ferroviario.

" "

As características do progresso verificado melhor se acentuam comparando a receita produzida por grande parte das estações do trecho aludido.

Os aumentos ascencionais, gradativamente observados cada



LINHA ITARARÉ-URUGUAI—(Estação de Engenheiro João Guierrez.—Km. 385,174.)—Novo edificio da estação de entroncamento com a E. F. Guarapuava em construção.

ano, são valiosos. No periodo de 5 anos, a maioria dessas estações saíram da receita de 100 contos á de 300, 400 e até 600 contos, sendo notavel a estação de Rio Caçador que de 303 contos em 1932 passou a 1.251 em 1936.

O progresso e o entusiasmo existentes nessa zona; fortemente afeta da vida dos centros de consumo, é devido sem dúvida, a assiduidade da atenção da Rede, em encaminhar, pelo seu trafego, o grandioso volume produzido.

" "

O trabalho desenvolvido para intensificar com regularidade o transporte tem se tornado cheio de sacrificios.

O material, na mesma quantidade que anteriormente e su jeito a percursos muito superiores, a lotação prejudicada pela falta de reciprocidade no percurso de volta, condições técnicas da linha não permitindo o aproveitamento total da tração, requerendo assim, a formação de mais trens que embarçam a distribuição de locomotivas em numero deficiente, e, para complemento da complexidade do trafego e do seu custeio, mercadorias de tarifas baixissimas.

* *

Antes de serem tomadas medidas que remediassem a falta de locomotivas, a situação era de suma gravidade, pois que mobilizado, da forma mais eficiente o material de transporte e aumentado o numero de trens, via-se o trafego frequentemente paralizado pela falta de unidades de tração; isto redundava em anular o esforço dispendido para o aproveitamento dos vagões e assistir o crescimento do numero de requisições de transporte, pela impossibilidade de atendê-las.

Foi nesse interim acordado com a E.F.Sorocabana a cessão de 4 locomotivas mediante aluguel, que viessem desafogar a situação.

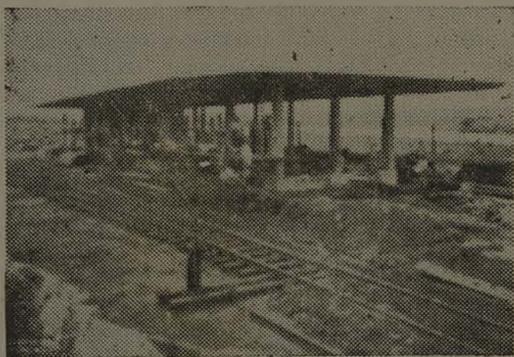
Com a chegada, no segundo semestre, de 6 locomotivas novas, pôde-se dar vazão ao trafego com mais facilidade, porem, sem resolvê-lo perfeitamente, dada a sua intensidade, que cada vez mais se avolumava.

No objetivo de não prejudicar o escoamento da produção que solicitava transporte, foi feito com a E. F. Sorocabana um novo acôrdo, agora de mutuo auxilio, em que essa estrada forneceria tração no trecho de Jaguarihyva a Itararé e esta Rede facilitaria o fornecimento de combustível vegetal áquela estrada.

Entrando em execução em 1 de Novembro sentiu-se imediatamente, o beneficio que esse acôrdo trazia ao trafego, pois que de 1.800 toneladas de mercadorias que eram entregues em Itararé passou-se a entregar 2.400.

As requisições de vagões para carregamento, atendidas em prazos limitados e os transportes se fazendo sem reclamações e com manifesto agrado do publico, demonstram os louvaveis resultados das medidas tomadas.

Com volume de trafego assim aumentado e delineando-se as melhores perspectivas no campo da produção, torna-se necessario uma ligeira revisão de tarifas que reajustando os preços dentro das possibilidades das mercadorias e observada maxima equidade permitam a Rede contar com uma receita correspondente ao seu traba-



RAMAL DO PARANAPANEMA (construção) — Estação de Marques dos Reis, entroncamento com a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná

lho. No n. 33 dos quadros estatísticos, adiante impressos, estão discriminadas as mercadorias que concorreram para o trafego, com quantidade superior a 1 milhão de toneladas quilometro. Estando á mostra o calculo do custo da ton. km. e a receita das diversas mer-

cadorias especificadas, constata-se que mais de 85% do volume deslocado está pagando um frete inferior ao custo do transporte.

Nas tarifas ferroviarias nunca deixarão de existir mercadorias que dêem receita inferior ao custo de condução, mas somente aquelas de valor infimo e que são de primeira necessidade para o abastecimento das populações e não aquelas de valor reconhecido, como nesse quadro se destacam:—Madeira, Café, Cerveja, Vinho, etc.

O enorme volume de transporte deficitario é causa da falta de proporção entre a progressão da receita e da despesa.

No ano de 1936, trinta e seis milhões de toneladas quilometros deram frete acima do custo e 310 milhões frete inferior.

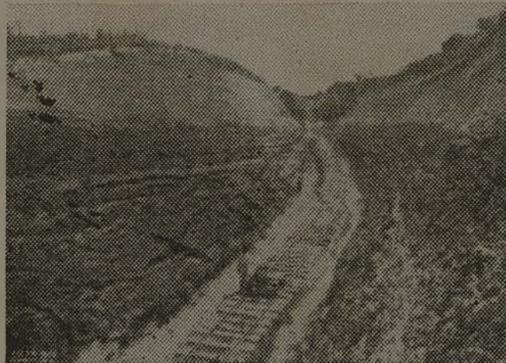
* *

Depois deste breve apanhado das condições gerais da Rede, apresento a V. Excia. os detalhes respectivos que duma maneira mais concreta elucidarão do movimento do ano de 1936.

RECEITA

A receita foi de 57.643:796\$500 que assim discrimina:

Receita liquida	50.611:161\$500
Receita do serv. rodoviario	1.074:794\$300
Taxa adicional-melhoramentos	3.301:985\$700
Taxa de 10%.	1.517:288\$800
Taxa de 2% C. A. P.	1.138:566\$200
TOTAL	57.643:796\$500



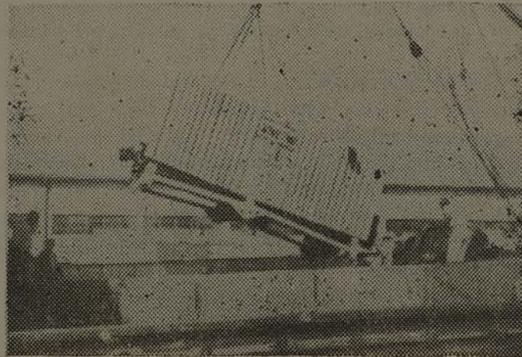
LINHA BARRA BONITA-RIO DO PEIXE (construção) — Vista da linha assentada no km. 81.

A receita liquida, inclusive o serviço rodoviario se elevou a 51.685:955\$800 tendo os titulos que formaram essa receita corrido com seguintes importancias:

Passageiros	6.174:850\$590
Bagagens e encomendas	1.895:499\$100
Animais	1.242:647\$230
Mercadorias	34.869:883\$380
Rendas diversas	6.488:281\$200
Serviço rodoviario	1.074:794\$300
TOTAL	51.685:955\$800

Analisando-se cada um destes titulos verifica-se que em comparação com o ano anterior houve um aumento de mais de..... 6.401:848\$400.

Nessa comparação destaca-se os titulos de passageiros e de mercadorias, aquele com mais de 213.284 viajantes e este com mais



MELHORAMENTOS NA REDE—Aspecto do desembarque de locomotivas no Porto de Paranaguá

de 150.964 toneladas.

O aumento de passageiros, reflexo de vitalidade economica, prende-se tambem na emissão de bilhetes de excursão, instituida em 1935, que facilitam materialmente as viagens, pela modicidade dos preços.

Em mercadorias o acrescimo de 16% sobre o ano anterior da maior produção movimentada em todos os ramos de comercio, sobressae, todavia, a madeira que nessa porcentagem se inclui com 9%.

DESPESA

A despesa total do ano foi de 50.467:275\$700 assim distribuida:

Custeio	49.802:272\$100
Obras novas—Custeio	144.418\$500
Serviço rodoviario	520:585\$100
TOTAL	50.467:275\$700

A despesa de custeio foi consumida pelas seguintes verbas:

Administração geral	6.035:359\$700
Trafego	10.832:586\$800
Locomoção	23.393:689\$600
Via Permanente	9.540:636\$000
TOTAL	49.802:272\$100

SALDOS

O saldo da exploração ferroviario foi de 808:889\$400 do qual se deduzindo a verba de obras novas fica em 664:470\$900 e o da exploração do Serviço Rodoviario foi de 554:209\$200 que adicionado ao saldo ferroviario dá um resultado liquido positivo de 1.218.680\$100.

Esse resultado está ainda onerado com a dedução do importe dispendido sob a rubrica de Capital da E. F. Paraná que foi em 1936 de Rs. 26:301\$000.

Adicionando-se aos resultados positivos liquidados da exploração da Rede, desde o inicio de sua ocupação em 5 de outubro de 1930, o saldo apurado em 1936, atingimos ao total de..... 10.246:023\$101, sendo:

de 1930—saldo	303:810\$277
de 1931—deficit	1.022:127\$779
de 1932—saldo	2.497:418\$022
de 1933—saldo	1.597:449\$300
de 1934—saldo	560.046\$281
de 1935—saldo	5.117:074\$900
de 1936—saldo	1.192:379\$100

Balaceando os totais desse periodo, sob a administração do Governo Federal, exclusive taxas adicionais, que originaram esses resultados, temos:—

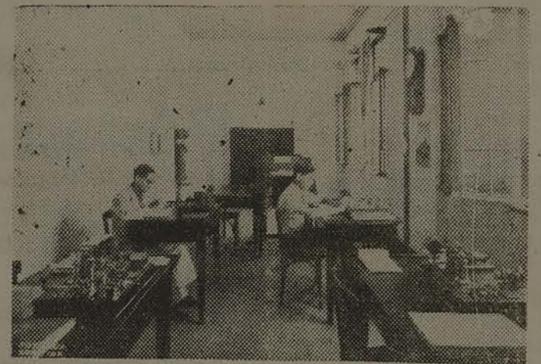
Receita ferroviaria	238.001:369\$276
Receita rodoviaria	1.074:794\$300

TOTAL DA RECEITA 239.076:163\$576

Despesa de custeio	224.229:545\$592
Despesa rodoviario	520:585\$100
Obras pc. custeio	3.228:245\$898
Obras pc. Capital E.F.P.	732:560\$985
Cincoentenario E. F. Paraná	119:202\$900

TOTAL DA DESPESA 228.830:140\$475

SALDO 10.246:023\$101



LINHA ITARARÉ-URUGUAI—Nova estação de Jaguaraiava. Sala da telegrafia

TAXAS ADICIONAIS

A arrecadação destas taxas foi de 6.019:274\$500, sendo:

Melhoramentos	3.301:985\$700
10%.	2.717:288\$800

Da taxa acima de 10% foram mensalmente deduzidos 100 contos, para serem incluídos na receita da estrada, com o fim de atenderem o aumento feito ao pessoal desde o segundo semestre de 1935.

As importancias aplicadas em diversas obras, conforme relação discriminativa adiante inserta, formaram a despesa de..... 9.924:023\$400, cabendo á taxa de melhoramentos 3.761:188\$700 e a taxa de 10% 6.162:834\$700. Das despesas realizadas salientam-se o lastramento da linha que montou na importancia de..... 2.469:054\$000; a conclusão do Ramal do Paranapanema..... 3.561:653\$200, e a continuação da construção da linha Barra-Bonita—Rio do Peixe 1.974:990\$300.

SITUAÇÃO ECONOMICA E FINANCEIRA

A situação economica financeira da Rede, como ficou expellido nas considerações anteriores e demonstrado pela arrecadação apurada é das mais promissoras. Dentro d'um regime de ordem e respeito, os capitais hão de afluir ás zonas ainda virgens e povoando as fertes glebas, aumentarão a produção de riquezas, produção de riquezas, propulsionando as forças vivas dos Estados, cheias de forte entusiasmo

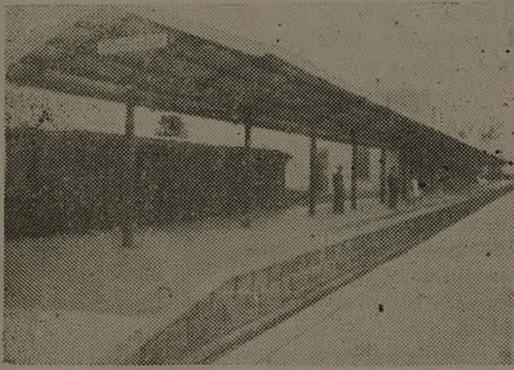
A ligação do Ramal do Paranapanema, o prolongamento da linha Barra-Bonita Rio do Peixe e o inicio do trafego na Estrada de Ferro Guarapuava, são elementos que virão ajudar a animadora expansão.

Completado o equipamento da Rede e melhorados, quanto possivel, os trechos de criticas condições técnicas, ficará assegurado o livre transito da riqueza em perspectiva.

No entanto para o desempenho de sua ardua e necessaria tarefa é imprescindivel a Rede regularizar a sua situação financeira. Como nos relatorios anteriores, reporto-me aos vultosos transportes de 1930 e em 1932 cuja receita escriturada ainda não foi l-

Continua na 4a. pagina

Continuação da 3a. pagina



LINHA ITARARÉ-URUGUAI—Estação de Jaguariaíva—Km. 97,929. (entrocamento do Ramal do Paranapanema). Vista da plataforma da nova estação.

quidada pelo Governo Federal.

São milhares de contos, concorrendo para a falta de numerário que constantemente perturba a ação administrativa.

Os almoxarifados precisando estar providos do material de reparações e consumo, o estoque de combustível, e dormentes, plenamente abastecidos, para evitar surpresas ao trafego e controlar os preços, representam um capital considerável imobilizado, capital que por estar, apoiado unicamente na receita da exploração, reduz as possibilidades financeiras que seriamente, muitas vezes, disso se resentem.

SERVIÇO RODOVIÁRIO

Este serviço de cujo alcance fiz menção no relatório de 1935, não desmereceu das previsões e de um modo notavel se expandiu dando resultados além das mais lisonjeiras expectativas.

Iniciado primeiramente entre a capital paulista e Curitiba e Joinville, esta, prospero centro comercial e industrial de Santa Catarina tomou outro incremento quando estendido de Curitiba e Ponta Grossa para os portos de Paranaguá e Antonina, para os quais se fazia sentir a concorrência rodoviária particular.

O movimento do ano relativo a receita e despesa foi o seguinte:

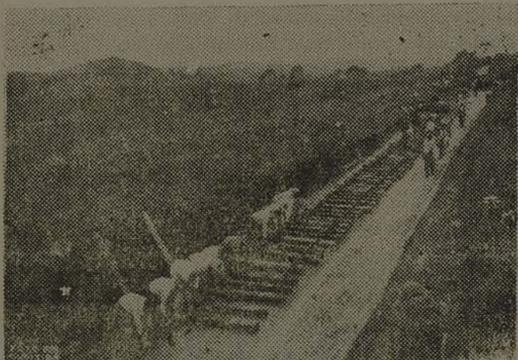
Receita bruta de fretes	1.445:884\$800
Renda de carretos, etc.	100:261\$900
TOTAL	1.546:146\$700
Despesa proveniente do frete do transporte ferroviário	451:463\$800
Taxa de 20% para a Caixa de Aposentadorias e Pensões	19:888\$600
	471:352\$400
Receita propria do Serviço	1.074:794\$300
Despesa de custeio e aquisições	520:585\$100
SALDO	554:209\$200

Na despesa está incluída a importancia dispendida com aquisição de caminhões para o serviço, assim como outros gastos de instalação custeados com a verba de 300 contos autorizada pelo Aviso nr. 3.470 de 11 de novembro de 1935.

Havendo o serviço rodoviário, como afirmamos se expandido, satisfatoriamente com agrado do publico que dele se serve, foi estudado um acordo com as empresas que servem a zona catarinense de Blumenau, com seu serviço rodoviário, o qual é ligado á Rêde na estação de Jaraguá, de modo a facilitar os despachos, de forma a pagarem um frete unico da procedencia ao destino com o percurso mixto ferroviário e rodoviário e vice-versa. A formula de acordo feito com as as empresas, em questão, figura neste relatório na parte referente ao trafego.

CONSTRUÇÃO

Continuaram, durante o ano, os trabalhos de construção—Ramal do Paranapanema, trecho de Jacarézinho ao entrocamento na margem do Rio Paranapanema com a Estrada de Ferro S. Paulo-Paraná—Linha Barra Bonita-Rio do Peixe, sub-ramal, da estação de Artur Bernardes, no km. 76.496 até o km. 100; ramal de Guarapuava no acabamento, do entrocamento na estação de Engenheiro João Gutierrez km. 369,453 da linha Itararé-Uruguaí ao km. 41 e no seu proseguimento em direção ao seu objetivo—Guarapuava.



ESTRADA DE FERRO GUARAPUAVA (construção) Ponta dos trilhos alem do km. 33.

MATERIAL RODANTE

LOCOMOTIVAS—Para atender a falta de locomotivas foi estabelecido, logo no inicio do ano um acordo com a Estrada de Ferro Sorocabana, pelo qual essa estrada alugava a Rêde 4

locomotivas tipo 600 mediante aluguel de 100\$000 diários.

O auxilio dessas locomotivas para ativar o movimento de trens foi valioso, entretanto por que a Sorocabana sentisse tambem sua falta vigorou o contrato, somente de fevereiro a julho.

Em agosto foram recebidas 4 locomotivas, parte das 6 contratadas com a fabrica Berliner Maschinenbau—Atien Geseischaft Vormals Schwartzkopff e em outubro as duas restantes. Essas locomotivas tipo Mikado estiveram em atividade desde sua chegada demonstrando plena eficiencia comprovada pelo percurso e tonelagem rebocada.

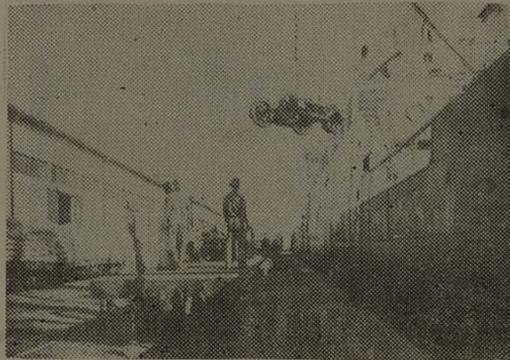
A media da tonelagem rebocada por essas locomotivas, por trem, no periodo da sua entrada em serviço até 31 dezembro é a seguinte.

	peso morto	peso util	peso bruto
N.º 350	123,2 tons.	125,4 tons.	248,6 tons.
N.º 351	124,6 tons.	124,8 tons.	249,4 tons.
N.º 352	152,1 tons.	156,9 tons.	309,0 tons.
N.º 353	128,1 tons.	128,7 tons.	256,8 tons.
N.º 354	131,2 tons.	125,1 tons.	256,3 tons.
N.º 355	61,9 tons.	48,0 tons.	109,9 tons.

As locomotivas acima trabalharam somente na Paraná sendo que a última trabalhou exclusivamente no trecho da serra da mesma estrada.

Nos anos de 1934 e 1935 a media de tonelagem bruta rebocada, por trem na Paraná foi de:

	1934	1935
Trecho—Curitiba-Ponta Grossa	180,0 tons.	216,8 tons.
Trecho—Curitiba-Paranaguá	144,0 tons.	197,0 tons.



MELHORAMENTOS NA REDE—Aspecto do desembarque de locomotivas no Porto de Paranaguá

Como prova de consideração e gratidão a destacados proceres, que na defesa dos interesses dos Estados a que estão ligados, e na resolução do problema ferroviário do país, deram o seu apoio e autoridade, desvelando-se em prestigiar as medidas necessarias ao aparelhamento da Rêde, denominaram-se as locomotivas novas com seus nomes para que permaneça a lembrança do inestimavel auxilio prestado a coletividade paranaense e catarinense.

Nesse objetivo foram colocados nas locomotivas os seguintes nomes:

- Locomotiva n.º 350—Nerê Ramos.
- Locomotiva n.º 351—Artur Castilho.
- Locomotiva n.º 352—Licínio Almeida.
- Locomotiva n.º 353—Marques dos Reis.
- Locomotiva n.º 354—Capitão Garcez do Nascimento.
- Locomotiva n.º 355—Manoel Ribas.

Acrescido o parque ferroviário, desses elementos de tração, assim mesmo não supriu sua deficiencia, e no intuito de descongestionar o trafego, pelo modo mais rapido, foi acordado com a Estrada de Ferro Sorocabana um entendimento baseado nos seguintes pontos;

CARROS E VAGÕES—O material de transporte está tambem sendo acrescido com novas unidades. A Rêde com a aquisição de vagões por particulares em épocas transatas teve um acúmulo de vagões abertos pois toda a aquisição tinha em mira o transporte de madeira. Havia, portanto, uma desproporção entre vagões abertos e fechados, que mais se acentuava com as novas diretrizes de transporte que preferem para certa parte da madeira, o vagão fechado em vez de aberto.

Foi transformada certa quantidade de vagões abertos em fechados porém que não alcançou o limite das necessidades, que, se fosse atingida com os recursos das nossas oficinas, redundaria, em mal semelhante pela falta de veiculos de outra especie.

Para corrigir essa falta, impunha-se a aquisição desse material e mais o de transporte de viajantes, pois que aumentando o numero de passageiros de quasi 100% e necessitando-se prover os trens com as comodidades exigidas, além de estabelecer novos horarios, o material continuava o mesmo.

Com a Societe' Metalurgique de Enghien Sainte Eloi foi contratado o fornecimento de 120 vagões fechados observadas as especificações e padronização do material existente na Rêde e com a Companhia Edificadora o fornecimento de 6 carros de 1a. classe, 6 de segunda classe, 6 correo, bagageiro e chefe de trem e 3 carros restaurantes. Tanto um como outro material estão sendo recebidos atualmente.

Não representando, essas aquisições, mais que o imprescindível, para a continuação do movimento dos transportes na Rêde e portanto muito aquiem das necessidades realmente existentes, com conhecimento, interesse e aquiescencia de V. Excia., foi durante largo tempo, estudada uma forma que pudesse resolver por prazo dilatado, o aparelhamento da Rêde, levando em conta o coeficiente de expansão que anima as forças economicas dos Estados do Paraná e Santa Catarina.

Não sendo possível o levantamento de fundos que custeassem diretamente o material a ser adquirido foi estabelecida com a Societe' Anonime Energie, com sede em Marcinelli, na Belgica, um contrato de financiamento para fornecimento de material de tração de transporte ate' o maximo de 25.000 contos, financiamento que será garantido com a arrecadação das

taxas adicionais para melhoramentos.

Cumprido esse contrato com a entrada do material a ser encomendado, observadas as condições tecnicas de nosso traçado ficara' a Rêde aparelhada convenientemente para cumprir a sua missão no incremento da economia paranaense e catarinense.

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

A Caixa de Aposentadorias e Pensões, instituição ligada a Rêde pela soma dos beneficios dispensados ao pessoal, teve durante o ano de 1936, sua administração processada regularmente na observancia de legislação.

Os principais fatos de gestão assim se resumem:

Aposentadorias ordinarias	16
Aposentadorias compulsoria	1
Aposentadoria por invalidez	33
TOTAL	50
Pensões concedidas	74
Aposentadorias canceladas	32
Pensões extintas	72

APOSENTADORIAS EXISTENTES

Ordinarias	297	Pensões em vigor	478
Por invalidez	302	Aumentos de associados	708
	—	Associados existentes	9.016
	599		

Receita orçamentada	5.069:618\$700
Receita arrecadada	4.850:148\$900
Despesa orçamentada	2.703:040\$000
Despesa efetuada	2.342:837\$400
Coeficiente de despesa	48,30 %

DIFERENÇA PARA MENOS DE ORÇAMENTO

Na receita	219:469\$800
Na despesa	360:202\$600
Saldo que passa para o patrimonio	2.507:311\$500

Com os resultados obtidos no ano de 1936 o patrimonio de Caixa se eleva a 16.773:595\$830.

ESCOLAS DE ARTES E OFÍCIOS PARA OS FILHOS DE FERROVIÁRIOS

Num inciso da minha exposição no relatório do ano de 1935, referi a Vossa Excelencia, o apoio moral que



LINHA BARRA BONITA—RIO DO PEIXE (construção) Corte no Km. 82—estaca 238

na administração dispensava a iniciativa duma associação cooperativista ferroviária mantendo uma escola de artes e ofícios para os filhos dos ferroviários.

Entretanto, como essa obra se resinta de parcialidade, pois pelas suas condições atende unicamente os ferroviários residentes em Curitiba e não havendo possibilidade de estender esse beneficio, justamente aqueles que mais necessitam por estarem afastados dos centros de maior progresso, deliberou a referida sociedade fazer um apelo a Vossa Excelencia, o qual foi por mim encaminhado, solicitando que fosse, esta Rêde, autorizada a contribuir com destinada importancia para construção de predio com capacidade para abrigar em internato, sem distincões, os filhos dos ferroviários, que estiverem em condições de serem admitidos.

Como obra util a coletividade em geral e em particular a estrada de ferro, tenho a satisfação de nomear-la neste relatório esperando que em breve se transforme em realidade com o apoio de V. Excia.

Em 1936 a receita nas diversas linhas da Rêde foi a seguinte:

E. F. do Paraná	14.085:904\$300.
Linha Itararé—Uruguai	23.452:103\$500
Linha São Francisco	10.395:425\$700.
Ramal e Sub-ramal Paranapanema	2.667:727\$900.
No mesmo periodo a despesa foi a seguinte:	
E. F. Paraná	13.632.835\$600.
Linha Itararé—Uruguai	24.463:757\$600.
Linha São Francisco	9.130:161\$000.
Ramal e Sub-ramal Paranapanema	2.719:936\$400.

Continua na 7a. pagina.

Carlos Hoepcke S/A.

Matriz: **FLORIANOPOLIS**

Filiaes em: Blumenau - Joinville - São Francisco - Laguna - Lages
Mostruário permanente em Cruzeiro do Sul

Secção de FAZENDAS:
Fazendas nacionais e estrangeiras para ternos
Móveis e Algodões
Lonas e Impermeáveis
Tapetes e trilhos
Roupas feitas
Sedas
Linha para coser e sergir
Lã em novelos e meadas
Sabonetes e Perfumarias
Almofadoes e Colchas
Cortinas e Cortinados
Lalhas e guarda-roupas
Sapatos, chinélos, meias
Depositarior dos afamados
Charutos **DANEMANN**

Secção de FERRAGENS:
Material em geral para construcções:
Cimento-ferro em barras, ferragens para portas e janelas, tinta
Canos galvanizados e pertences
Fogões e Camas
Louça esmaltada - aparelhos de jantar - talheres
Louça sanitaria - banheiras
Tintas a oleo e esmaltes
Arame de ferro - telas para todos os fins
Productos chimicos e pharmaceuticos
Conservas nacional e estrangeiras
Bebidas nacionais e estrangeiras

Secção de MACHINAS:
Machinas de beneficiar madeira
Machinas para officinas mechanicas
Machinas para laçoifos
Machinarios em geral para a lavoura: arados, grades, cultivadores, moinho etc.
Locomoveis, Motores de explosão, Motores electricos
Material em geral para transmissões: trocões, mancaes, correias de couro e lona
Oleos e graxas lubrificantes
Automoveis e Caminhões FORD Peças, accesorios, serviço mechanico
Pneumaticos e camaras de ar GOODYER
Material electrico em geral

Empresa Nacional de Navegação "Hoepcke" - vapores "Carl Hoepcke" "Anna" e "Max",
Fabrica de Pontas "Rita Maria" - Fabrica de Gelo "Rita Maria" - Estaleiro "Arataca"

METROPOLE

Companhia Nacional de Seguros de Acidente do Trabalho
(Uma Companhia Brasileira para o Brasil)
Autorizada a funcionar pelo decreto n° 1952
CAPITAL SUBSCRIPTO 1.200.000\$0000
CAPITAL REALIZADO 600.000\$0000
Directoria:
Dr. F. Solano da Cunha - Presidente
José de Sampaio Moreira
Dr. Virgilio de Mele Franco
Dr. Henrique Dodsworth
Gerente geral
Elzemann Freitas
Superintendente geral
Dr. Jacy Magalhães
Serviço médico eficiente e moderno, com assistência imediata aos acidentados
Agentes gerais
Machado & Cia.
Rua João Pinto, 5 - Telefone 1358
FLORIANOPOLIS

Empresa Bruening - Transporte de Cargas e Passageiros Florianopolis - - Tubarão
Proprietario Silvestre Bruening
Informações com DAVID SILVA á Praça 15 de Novembro - Agencia SELL

Automovel economico
Percorre 11 quilometros com 1 litro apenas de gasolina.
Inteiramente reformado, trazendo:
pistões, aneis, pinos, caixa de tróco, acumulador, tolda, sanefas, jogo de capas, pintura, etc., completamente novos.
4 pneus e 1 s. corro novissimos.
Tudo por 3:500\$000 á vista.
A' tratar com Raulino Horn Ferro. Florianopolis.

ACHADO & Cia.

Agencias e Representações
3: PRIMUS Rua João Pinto, 5
Caixa Postal, 37 Telefone, 1658
FLORIANOPOLIS

Favorita

loteria a sua favorita
Felipe Schmitd n° 7 e 17 a
Estreito Ponta do Leal
LHETES
Federal e Santa Catarina

CLASSICOS ENVELOPES FECHADOS

DEIXE UMA RENDA MENSAL Á SUA ESPOSA APÓS A SUA MORTE

A "SÃO PAULO" oferece um Seguro garantindo tres beneficios em uma só apolice, a saber:
1.º - um peculio pagavel ao beneficiario logo após o fallecimento do segurado;
2.º - uma renda mensal pagavel durante cinco annos a partir do fallecimento, e
3.º - um peculio adicional pagavel cinco annos depois do fallecimento.

Fundada em 1920, o progresso da A "SÃO PAULO" se evidencia pelas seguintes cifras, relativas ao ultimo quinquennio:-

ACTIVO	RESERVAS	RECEITA GERAL
1932-17.036 contos	13.064 contos	6.726 contos
1933-18.205 contos	14.164 contos	7.941 contos
1934-19.943 contos	15.922 contos	9.485 contos
1935-22.314 contos	18.427 contos	10.741 contos
1936-25.973 contos	22.373 contos	12.375 contos

A "SÃO PAULO" Companhia Nacional de Seguros de Vida

Directoria:
DR. JOSÉ MARIA WHITAKER
DR. ERASMO TEIXEIRA DE ASSUMPÇÃO
DR. JOSÉ CASSIO DE MACEDO SOARES

Séde: - Rua 15 de Novembro, 50
SÃO PAULO
Succursaes: RIO DE JANEIRO, CURITYBA,
PORTO ALEGRE, BAHIA e RECIFE
Agencia: SANTOS

AVELINO JOSE VIEIRA
Construtor Licenciado
ESTREITO (João Pessoa) - R. 7 DE SETEMBRO, 177

A Gazeta Indica:

Dr. Arminio Tavares
MEDICO-ESPECIALISTA
Ouvido - Nariz - Garganta - Pescoço
Consultas das 10 ás 12 -
das 16 ás 18
Consultorio: Rua João Pinto, 7 - Tel. 1456
Res. Rua Bocayuva, 114
Tel. 1317

Dr. Carlos Corrêa
Partos - Molestias de Senhoras e Molestias de crianças
Director da Maternidade Medico do Hospital
(Curso de especialização em molestias de senhoras)
Atende na Maternidade até ás 8 1/2 da manhã e á tarde - Consultorio: ANITA GARIBALDI, 49

Dr. Artur Pereira e Oliveira
Clínica médica de crianças e adultos
LABORATORIO DE ANALISES CLINICAS
Consultas diariamente das 4 ás 6 horas
Consultorio: Rua João Pinto n° 13
FONE-1595
Residência: Rua Visconde de Ouro Preto n° 57
FONE-1524

Dr. Aderbal R. da Silva
Advogado
Rua Cons. Mafra, 10 (sob.)
Fones 1631 e 1290

Dr. Miguel Boabaid
CLINICA GERAL Vias Urinarias
Tratamento moderno das molestias do Pulmão
Consult.-R. João Pinto, 13
7 telefone, 1595
Res. Hotel Gloria-Fone 1333
Consultas das 13 ás 16 hrs.

Accacio Moreira tem seu escritório de advocacia á rua Visconde de Ouro Preto n. 70. - Phone: 1277. - Caixa Postal, 110.

Dr. Pedro de Moura Ferro
Advogado
Rua Trajano, n° 1 sobrado
Telephone n° 1458

CASA TRÊS IRMÃOS

PALACIO DAS SEDAS,

que é o orgulho do povo de Florianopolis

Nenhum concorrente possui stock parecido e por preços tão razoaveis

Sedas estampadas, tudo que é modernissimo, tudo se encontra, tais como crepes, renards, peles, etc.

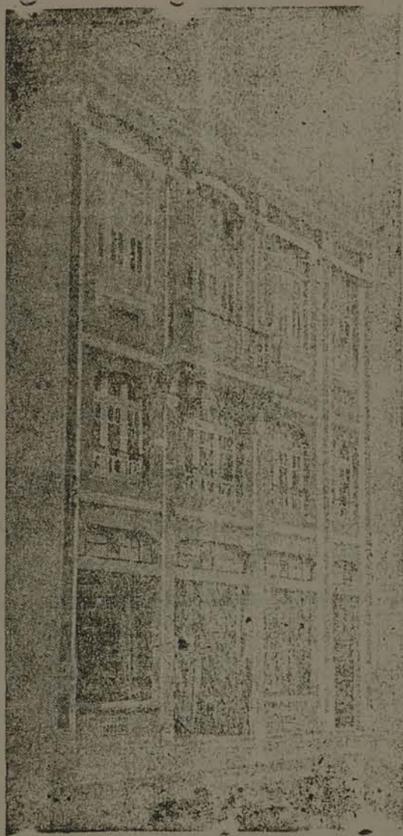
O melhor atestado é a preferencia da elite !

A MODA MÓRA NA
CASA TRES IRMÃOS.
VENHA VISITA-LA E
V. EXCIA. SAIRÁ PERFEITAMENTE CERTA, DE QUE ALI TUDO É BOM E FINO

Noivo, na mais rósea quadra da vida, quão satisfeito não se sentiria V. Excia. em fazer contente a eleita de seu coração ! Entretanto, ela sonha com lindos vestidos confeccionados com as nossas sedas para o verão ardente de Florianopolis.

Quer ser amavel com a sua esposa, filha, irmã ou noiva ? Presenteie-as com um lindo mimo de festas como só se encontra na conceituada
Casa Tres Irmãos

A Casa Três Irmãos é um estabelecimento modelo, que honra Florianopolis, a capital elegante.



EDIFICIO PROPRIO

V. Excia. já viu os lindos linhos para homens ?

Visite, então a

Casa Tres Irmãos

O MAIOR EMPORIO DE SEDAS

LINHOS PARA TERNOS DE HOMENS SORTIMENTOS COMPLETOS DE 12\$, 14\$, 15\$, 16\$, 18\$, 20\$, 22\$, 24\$, 26\$, 28\$, 30\$, 32\$, LINHO BRANCO DA MELHOR MARCA MUNDIAL LEGITIMO 120 TAYLOR DE 55\$ POR 40\$000

SORTIMENTOS COMPLETOS DE LINHOS PARA SENHORAS EM CORES.

A maior novidades em Sedas no Rio e São Paulo - Acabamos de receber diretamente das fabricas - Por preços nunca vistos

XADRES NOVIDADES POR 65\$, SEDA ULTIMA MODA POR 8\$, 9\$, 10\$, 12\$, 13\$, 14\$, 15\$, 16\$, 18\$, 20\$, 22\$, 23\$, 24\$, 25\$, 26\$, 27\$, 28\$, 30\$. SEDAS ULTIMA PALAVRA PARA KIMONOS E VESTIDOS PARA BAILES 18\$, 20\$, 22\$, 25\$, 30\$. COM 1 METRO DE LARGURA.

Partidas de linho das melhores qualidades por 1:500\$000 com 10 peças

Atenção !

Grande sortimento de péles, Renard Argenter Renard marron da Alasca, Renard Vermelho-Renard preto. Casacos de Péles da melhor qualidade - Curtos e 3/4, deste artigo damos descontos especiais para todos terem margem de fazer suas compras de péles e aproveitá-las para as festas. - LUVAS DE PELICA DA MELHOR QUALIDADE POR 22\$

Atenção !

Visitai nossa exposição, principalmente aos domingos

Tuffi Amin & Irmãos

R. FELIPE SCHMIDT, 22
FONE 1.401
FLORIANOPOLIS

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA BRUTA REALIZADA, COM A ESPECIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES QUE PRODUZIDIRAM MAIS DE 300 CONTOS EM 1936

ESTAÇÕES	ANO DE 1936
SUPERIOR A 1.000 CONTOS	
1—Curitiba	4.184.944\$300
2—Ponta Grossa	2.501.492\$400
3—Jacatésinho	2.221.309\$400
4—Irati	1.996.832\$200
5—Joinville	1.731.367\$900
6—Antonina	1.668.847\$400
7—Fernandes Pinheiro	1.590.978\$000
8—Antonio Rebouças	1.383.908\$200
9—Canoinhos	1.339.370\$700
10—Rio Caçador	1.281.167\$800
11—Três Barras	1.194.094\$800
12—Mafra	1.181.181\$450
MAIS DE 500 E MENOS DE 1.000 CONTOS	
13—Jaraguá	946.176\$200
14—D. Pedro II	901.721\$300
15—Teixeira Soares	825.295\$000
16—Porto Amazonas	672.661\$400
17—Herval	658.947\$300
18—Perdizes	643.013\$250
19—Castro	578.587\$950
20—Rio das Antas	575.455\$700
21—Rio do Peixe	574.830\$700
22—Cachoeirinha	543.124\$500
23—Rio Azul	531.301\$950
24—São Francisco	506.843\$200
MAIS DE 300 E MENOS DE 500 CONTOS	
25—Lapa	492.149\$000
26—Valões	483.782\$700
27—São João	475.710\$000
28—Platina	461.724\$800
29—Jaguariahyva	461.523\$950
30—Rio Bonito	433.625\$750
31—Rio Capizal	428.384\$900
32—Paranaguá	403.541\$300
33—Porto União	400.815\$500
34—Canivete	393.633\$400
35—Paula Freitas	386.409\$700
36—Morretes	372.920\$700
37—Felipe Schmidt	363.325\$000
38—Palmeira	363.057\$700
39—Marcha Mallet	360.298\$100
40—Quatana	359.074\$800
41—Lagoinha	336.617\$600
42—Campo do Tenente	332.753\$100
43—Rio Negro	314.084\$600
44—Rio Negro	313.806\$500
45—Pinhais	303.573\$500
46—Bom Retiro	292.979\$200
47—Barra Bonita	277.258\$100
48—Pirahy	265.051\$300
49—Paciencia	195.118\$800
50—Poço Preto	137.328\$100
51—Rio Uruguay	191.377\$350
Estações de menor renda	5.697.226\$050
Total das estações	45.500.631\$850
Trafego mutuo recebido	6.270.807\$650
Cj Governos	1.285.914\$400
Outras rendas	4.586.442\$600
Total geral	57.643.796\$500

Além dos dados que acabamos de transcrever, o relatório com referencia contém valiosos outros informes que se contém em quadros estatísticos, não só sobre serviços administrativos, como também de grande interesse economico, ocupando essa riqueza de informes 300 páginas.

Termina o dr. Alexandre Gutierrez o seu relatório publicando as informações e esclarecimentos que apresentou á comissão de inquerito incumbida de apurar a verdade que por ventura se pudessem conter nas acusações articuladas pelo deputado Plinio Tourinho, contra a Superintendencia da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

Pela franqueza com que fala o dr. Gutierrez, pela clareza de sua exposição e, principalmente, pela importancia do assunto, pedimos venia para transcrever, na integra, essas informações que são seguintes:

Nunca nos causaram maior impressão ou temor as acusações formuladas contra a administração da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina pelo deputado Cel. Plinio Tourinho.

Habituaamo-nos a vêr nesses aques, mais o extravasamento de rancorres pessoais, o instrumento de interesses do grupo a que se prestou a sentir o deputado Plinio Tourinho, que a relação de fatos concretos, capazes de comprometer um administrador.

Desde o inicio da campanha em que se empenhou aquele representante paranaense na Camara Baixa do País, a percebemos claramente, da sua falta de ponderação, emprestando-nos a autoria de fatos não acontecidos e aprendemos a apreciar-lhe tão somente a alta capacidade fantasista. Daí o destemor com que continuamos a difícil tarefa de dotar a Rede que superintendemos, com meios indispensáveis a sua finalidade de empresa de transporte, para fa-

ilitar o surto de progresso dos Estados que ela córta atendendo aos justos reclamos do comercio e industria desses mesmos Estados.

O apoio decidido que, para a consecução do nosso plano administrativo, obtivemos das mais altas autoridades da Republica, constitue seguro indice de que a campanha não encontrou echo e de que serão prejudicados os mais altos interesses da Rede do Paraná e de Santa Catarina.

A argucia dessa illustre Comissão, não deve ter escapado a série de inadvertencias contidas nas peças de acusação,

Lendo-as VV. Excias. notaram, por certo, o rosario de insinuações e de malevolencia que seu autor distila contra altas autoridades, colocadas acima de quaisquer suspeitas.

O libelo, alicerçado em meras alegações, sem qualquer documento idoneo que o corrobore, revela, certamente, fatos criminosos, mas não praticados por nos. Baseiam-se em declarações, em revelação do segredo profissional e na violação de correspondencia particular.

E' tecla batida na denunci: «segundo denúncias de empregados da Estrada» — «segundo informações colhidas na Estrada» — «de acôrdo com a carta tal, do ARQUIVO DA ESTRADA», etc., etc.

Ora; tudo isso constitue a confissão de varios crimes, praticados pelo delator e consignados, expressamente, na Consolidação das Leis Penais, arts. 189 § unico e 192. E', ainda, um delito funcional, nos termos da letra «d» do art. 54 do Decreto nº 20.465, de 10. de outubro de 1931.

De acôrdo com o art. 194, da Consolidação das Leis Penais, MESMO A AUTORIDADE, que de posse de carta ou correspondencia particular, a utilizar, embora para a descoberta de um delito, ou prova deste, incorre em crime.

Não se limitou o temerario acusador a se introduzir, por meios criminosos, nos arquivos da Estrada, induzindo certos empregados a violarem o segredo profissional. Foi além, segundo essa Comissão poderá se certificar, pretendendo induzir os operarios à grève e á indisciplina, com a permanente obstinação de implantar a anarquia no seio da Rede.

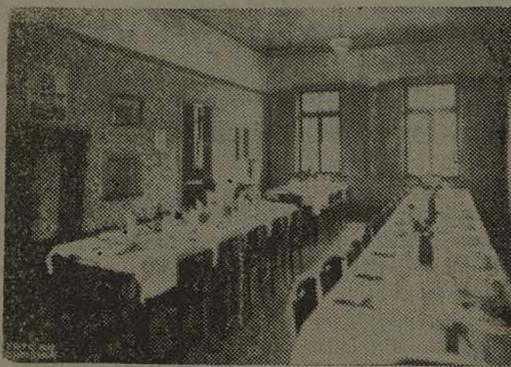
—0—

Dito isso a guisa de introito, passamos a responder aos quesitos formulados pela honrada Comissão de Inquerito, a apreciar o memorial dirigido ao Ex. Sr. Presidente da Republica e a pulverizar as acusações que nos foram assacadas na carta de 12-1-1937.

I—COMPRA—Motivo da não realização de concorrência administrativa e montante das compras efetuadas em tais condições.

Seria muito facil pceder a concorrência administrativa, se não fossem as circunstancias especialissimas em que se encontrava a Rede,

O estado dos seus materiais, fixo e rodante, era desesper-



LINHA ITARARE-URUGUAI—Estação de Irati—Restaurante

ador; os stocks dos materiais de custeio estavam a baixo nivel. Inumeras vezes, verbalmente e por escrito, representamos ás altas autoridades do Governo Central sobre as necessidades imperiosas das leis da Rede, exigindo o dispndio immediato de algumas dezenas de milhares de contos de réis.

Apezar ea melhor bõa vontade do Exmo. Sr. Presidente da Republica e de S. Excia. o Sr. Ministro da Viação, não foi possivel a obtenção rapida de recursos extraordinarios de que carecemos.

A produção, nas diversas zonas dos Estados do Paraná e Santa Catarina, aumentava incessantemente. Os pedidos de vagões acumulavam-se, alarmantemente. Para atender ás proprias necessidades do custeio de ordinario, lutavamos com grandes dificuldades, apezar do regime de saldo, pois a receita produzida não era arrecadada em sua totalidade.

Como credito de transportes, por conta do Governo Federal, temos cerca de 14.000.000\$000, avolumando-se essa importancia, se lhe acrescentarmos os algarimos relativos ao governos estaduais.

Tinhamos que arranjar fornecimentos, para as prementes necessidades de despesas patrimoniaes.

Todas essas despesas haviam de ser feitas à base de credito. Esse credito, principalmente nas praças estrangeiras, era de difficilima obtenção devido as razões de ordem geral, afetando e dificultando toda operação sob conversão cambial, dada a situação especial da Rede Paraná-Santa Catarina, e o regime de ocupação pela União na forma contratual, estabelecida entre o governo federal e a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Nestas condições, de que nos adiantariam as concorrências administrativas? Serviriam, apenas, para complicar um problema de já difficil solução.

As estradas de ferro — Cearense, Piauiense, Central do Brasil, — citadas pelo illustre acusador, acham-se em regime normal. Possuem, nos orçamentos do Ministerio da Viação, suas verbas proprias para as despesas de custeio, como também, para os gastos patrimoniaes. Podem comprar á vista ou a prazo certo, porque as verbas são, previamente, empenhadas, e no vencimento ha nu nerario certo para o pagamento. O mesmo não se dava conosco: ti havamos que recorrer ao pagamento a prazo mais ou menos longo e, ainda, com incerteza de disponibilidade de fundos na epoca de vencimento.

E' papavel que, em tais condições, a Rede se não poderia aplicar o regime das concorrências administrativas. Eramos por isso, obrigados a colocar as nossas encomenda com extrema cautela, tratando diretamente por meio de pedidos de preços, verbais ou por escrito com fornecedores idoneos, tendo sempre em vista os superiores interesses da Rede como demonstraremos.

Mas se, a' vista dos motivos expostos e em razão das condições particularissimas da Rede que suprintendemos, não era possivel proceder nela a's concorrências administrativas descritas no Codigo de Contabilidade, não e' menos certo que nenhuma aquisição se efetuava na Rede sem que auscultassemos o mercado e estabelecessemos o confronto das preços convenientes aos materiais de que careciamos.

Todo artigo adquirido, só o foi depois de verificadas as melhores condições de preço, de prazos e de finalidade á qual o material se destinava, mediante previa analise de propostas apresentadas por diferentes fornecedores.

A acusação deveria provar que poderíamos ter comprado por melhor preços e em melhores condições.

O libelo não se preocupa, entretanto, com aspecto da questão, não pensou em documentar cousa alguma, ou, quando pensou em tal, pretendeu navegar contra a correnteza irresistivel dos fatos, e ai o absoluto malogro das acusações com que o autor do requisitorio se abalçou a' maldosa empreza de enodoar-nos a reputação, posto não dispuzemos para tanto da menor prova ou do indicio mais remoto sequer.

E' o que demonstraremos a' sociedade, na sequencia dessas informações.

II Escritorio Central do Rio—Qual o seu chefe e quando foi nomeado; identicas informações sobre o procurador da Rede em Santa Catarina e sobre o medico Estrada.

Afirma o nosso acusador que, na Procuradoria da Rede, no Rio de Janeiro, operam-se transações de vulto, por intermedio do respectivo procurador Felinto Braga.

E' inexato,

Esse procurador tem se restringido ás obrigações de seu cargo, e não seria acreditavel que as compras feitas pela Rede o fossem por intermedio dele, devidamente aprovadas. Assim sendo, não vemos oportunidade para a intervenção desse procurador, de quem, aliás, em nada dependiam as aquisições.

Não nos deteremos mais na analise desse topico da acusação, pelo evidente absurdo que envolve.

Demais, ao acusador compete o onus da prova das irrefletidas alegações. A simples afirmativa, não vindo demonstrada, de modo a merecer fé, nada vale: não depõe contra a honestidade do acusado, senão contra o criterio e a imparcialidade do denunciante.

A circunstancia de ser nosso parente aquele procurador, é justificavel facilmente pela consideração de se tratar de cargo de absoluta confiança e responsabilidade direta da Superintendencia da Rede, cargo para o qual não é exigida fiança e no desempenho do qual tem o gerente de lidar com elevadas somas da Rede, tornando-se evidente que não poderia ser desempenhado por proposto do acusador, ou pessoa por ele indicada, mas sim por quem gozarse do absoluto credito da Superintendencia.

Ora, o sr. Filinto Braga é pessoa a quem, descansadamente, se pôde confiar qualquer atribuição que reclame honestidade e trabalho inteligente.

Tem por si um longo e tradicional passado de incontestante probidade, no qual desempenhou missões importantes junto a companhias das mais importantes que operam no País, como, por exemplo, a Mate Laranjeira.

Tudo recomendava, pois, a sua nomeação para a Procuradoria da Rede no Rio de Janeiro, e os resultados praticos da escolha podem ser observados pela douda Comissão de Inquerito, comparando as vantagens advindas dessa gestão com a das que o antecederam.

Filinto Braga foi nomeado em outubro de 1934.

O dr. Renato Gutierrez é o encarregado das cobranças em Santa Catarina e não procurador da Rede, percebendo não ordenado e sim porcentagens sobre as importancias cobradas. Aliás, a criação desse cargo data de mais de 40 anos, não sendo, portanto, por nós inaugurado.

Foi nomeado em setembro de 1935.

Cumpra observar, com relação ao medico da Estrada, nosso parente, a que alude o autor do memorial, que o pessoal da Rede é assistido por 68 medicos. Um desses, dr. Vitor Gutierrez, é, de fato, filho do Superintendente da Rede e foi nomeado em vaga existente.

A nomeação não constituiu sinecura. A douda Comissão poderá verificar a soma de serviços prestados por esse medico.

Cumpra notar que a nomeação foi feita pelo então presidente da Caixa de Aposentadorias e Pensões, sem conhecimento da Superintendencia, quando, a serviço da Rede, em Abril de 1936, nos achavamos no Rio de Janeiro, e que obedeceu ao criterio de autonomia das Caixas, autonomia essa garantida por lei.

III—EXECUÇÃO DE OBRAS NA REDE—Motivo de serem quasi todas confiadas ao mesmo empreiteiro.

A illustre Comissão solicita informes sobre "o motivo de serem quasi todas as obras confiadas ao mesmo empreiteiro".

Pensamos que esse pedido é consequencia da afirmação do denunciante, quando diz que meu filho, engenheiro civil Raul Gutierrez, "é o empreiteiro de quasi todas as obras da Estrada".

Justificando essa nossa interpretação, protestamos, com toda energia, contra mais essa apressada assertiva do apressadissimo acusador—isto pela patente falsidade que encerra.

Raul Gutierrez é socio de uma firma de construções que vem realizando, nos diversos setores da engenharia, serviços de relevo.

Construiu essa firma, além de inumeros predios em Curitiba e da estação de Jaguariahyva, um quartel na cidade da Lapa, uma piscina no Graciosa Country Club dotou de agua e esgoto algumas cidades paranaenses, construiu finalmente, um trecho da estrada de rodagem da Ribeira, que liga o Paraná a São Paulo.

Trata-se, pois, de firma idonea e capaz.

Continua na 8a. pagina

Continuação da 7a. pagina

Na Rede, obteve ela, apenas, entre outros muitos empreiteiros, a construção de 6 quilômetros, na ligação do ramal Jacarézinho-Ponte Melo Peixoto, e o alargamento de cinco cortes no mesmo ramal, serviços esses de natureza leve, como a digna Comissão poderá constatar.

Reptamos o acusador a provar a concessão de qualquer outro serviço a essa firma, ou a Raul Gutierrez particularmente.

No entanto, fosse preocupação nossa proteger esse engenheiro ou a firma de que faz parte, e muitas teriam sido as ocasiões para tal, que não pequeno foi o n. de serviços de engenharia, serviços de grande monta, praticados durante nossa administração, como já deve ter observado essa ilustre Comissão.

IV—SUBSTITUIÇÃO DO SUPERINTENDENTE, QUANDO EM VIAGEM AO RIO—Porque é substituído, sempre, pelo engenheiro Linneu Amaral e data do ingresso deste no quadro da Estrada.

Trata-se da substituição perfeitamente regulamentar, pois o dr. Linneu do Amaral é o Inspetor mais antigo da Rede, onde conta quasi vinte anos de efetivos serviços.

Ainda uma vez, ao emitir essa critica, esquece-se o nosso acusador de que, durante o regime discricionario e por sua influencia, foi nomeado Chefe do Movimento da Estrada um seu cunhado, o engenheiro Valerio. Que, durante esse mesmo periodo, outro seu cunhado, o dr. Francisco Pereira, foi escolhido para dirigir esta mesma Estrada. E' bem certo que esse Diretor se houve com criterio e honestidade. Reputamo-lo um carater nobre, o que não obsta, entretanto, registremos o fato, para demonstrar que na nomeação de parentes, muito teriamos a aprender com o ilustre e desmemoriado denunciante.

Demais, senhores membros da Comissão de Inquerito, que autoridade possui o acusador para atacar ou criticar atos de quem quer que seja, ele que, valendo-se do prestigio que lhe advinha do governo de seu irmão, então Interventor Federal no Paraná, não duvidou arbitrar uma contenda entre a Rede e o sr. Hugo Guimarães dos Santos, recebendo da Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande dez contos de réis pelo laudo em que opinou pela condenação da Estrada, EXTRAPETITA?

Vê-se como ao nosso acusador falece autoridade moral para lançar acusações, desacompanhadas de provas, desautoriza as pelos fatos, contestadas pela evidencia. Sua simples palavra não terá, de per si só, mais valor do que seus protestos de solidariedade ao Partido Social Nacionalista que o elevou á categoria de representante paranaense na Camara dos Deputados, para depois o vêr desertar de suas fileiras...

O dr. Linneu do Amaral ingressou para o quadro da Estrada em agosto de 1919.

V—SALDOS—Como foram apurados os referentes aos anos de 1934—1935 e se deixaram de ser atendidas as necessidades de que trata a alinea b, clausula II, do decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916.

Em toda a contabilidade ferroviaria, considera-se saldo da exploração a diferença entre a receita ordinaria e a despesa de custeio.

Na despesa de custeio, não estão e nem poderiam estar incluídas as despesas que aumentam o valor patrimonial da estrada.

Estas parcelas são incluídas na conta de capital ou de valor patrimonial da ferrovia. O saldo da exploração poderá ter varias applicações, inclusive a de inversão em obras patrimoniais, em aumento dos estoques dos almoxarifados, etc.

Foi o que se verificou nos anos de 1934—1935, como se pôde verificar nas Tomadas de Contas, procedidas na Rede.

Atenderam-se, igualmente, ás necessidades de que trata a alinea b, clausula II, do Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916.

VI—LOCOMOTIVAS SCHWARTZKOPFF — Explicar sua aquisição, tendo em vista a critica do memorial.

A Rede tinha o pedido acumulado de 8.000 vagões. Não dispunha de tração suficiente para o atender. As nossas locomotivas, sujeitas a um trabalho exaustivo, algumas com 50 anos de uso dia a dia diminuam de eficiencia pela sobrecarga sempre crescente, como poderá a Comissão verificar com minucias de detalhes, no departamento da Locomoção.

Apezar de todo o herculeo esforço, não davamos vazio a 40% das requisições. Era imprescindível a vinda imediata de novos elementos de tração, sob pena de estrangularmos todo o promissor suito de progresso nos Estados do Paraná e Santa Catarina, inobilizando toda a imensa produção destas feracissimas terras.

Para que se avalie o vulto dessa produção basta dizer-se que só o município de Irati requisitou mais de mil vagões para o transporte de cereais e que a safra de café para o corrente ano é avaliada em cerca de um milhão de sacas.

Mau grado todos os esforços, não obtiveramos o emprestimo que pleiteavamos. Sem dinheiro, cumpria-nos adquirir locomotivas no mais curto prazo possível, condição esta capital para nós.

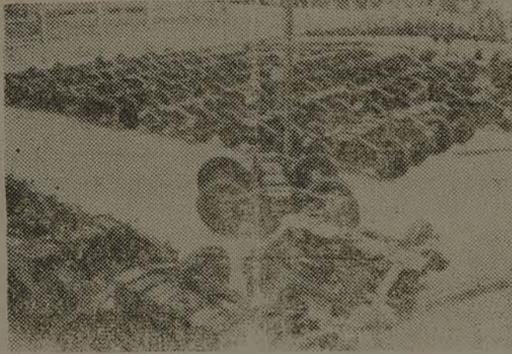
O preço da aquisição da locomotiva é inferior de... 21:500\$000 ao proposto pelo Sr. Alfredo Meyer, figurando, pela conversão cambial do dia 15 de Agosto de 1935, no quadro da concorrência para o fornecimento do material rodante para a Rede de Viação Cearense, assinado pela comissão de concorrência, composta dos engenheiros Ulpiano de Barros, diretor da Rede, Francisco de Souza e Sr. Julio Moura (vêr Diário oficial de 30 de Agosto de 1935, pagina 19.363).

Quem estava, em condições de fazer o fornecimento mais rapidamente, o fornecedor americano, pedia altos preços e exigia pagamento á vista.

Baldwin, por locomotiva Mikado 2-8-2, com esforço tração de 13.000 quilos, pedia 800 contos de réis; mais... menos. A Railway Equipment of Brasil, na concorrência para a

Rede de Viação Cearense, conforme detalhe publicado no Diário Oficial de 27 de Agosto de 1935. PARA PAGAMENTO A VISTA, pedia \$35.000, equivalentes, naquela ocasião a 656:761\$000.

Na Europa, o país que poderia fornecer o material em melhores condições, era a Alemanha. Já se sentiam, porém, dificuldades bem sensíveis para a colocação de encomendas, a curto



MELHORAMENTOS NA REDE—Trucks para vagões no pátio do Porto D. Pedro II

prazo, em virtude dos preparativos belicos no Continente europeu. Somente ali, entretanto, se poderia obter encomendas a credito.

Contra nós, algumas desvantagens. Primeiro, a construção a curto prazo, pela qual teriamos que pagar mais caro que as de prazo ordinario de entrega. Segundo, o aumento do preço da construção das locomotivas na Alemanha, pelas causas conhecidas e já indicadas. Terceiro, o pagamento a prazo, sem certeza de liquidação na época do vencimento, fator decisivo de aumento do valor da venda.

Foi em tais conjunturas que entramos em entendimento com o Sr. Nalyr Figueiredo, representante autorizado da Schwartzkopff para o Estado do Paraná e fornecedor da Rede, há mais de dez anos, o qual poderia, como efetivamente o fez mais tarde, intervir para a obtenção de prazos suplementares de pagamento, sem juros, quando nos faltassem os necessarios fundos, na época dos vencimentos prefxados.

Eis as razões pelas quais não se fez negocio direto com o representante geral no Rio de Janeiro. O preço deste, aliás, não seria diferente do seu sub-agente autorizado.

Compramos as locomotivas por 565 000\$000 cada uma, correspondentes exatamente a 78.000 marcos, conforme o cambio do dia em que foi recebida pelo Sr. Nadyr Figueiredo a nossa carta confirmatoria do negocio, assinada na vespera (vêr cotações officiais de cambio e titulos, fixadas pela Camara Sindical de Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal, Diário Oficial de 18 de Março de 1935). Esta cotação cambial era de 7\$250 para o Reichsmark.

O nosso acusador se admira de não termos ficado com as locomotivas oferecidas pelo sr. Alfredo Meyer, conforme proposta publicada á pagina n. 9.228 do Diário Oficial de 9 de Maio de 1935, e pergunta: «Quem teria ficado com essa encomenda?»

Parece-lhe, pelo visto, que locomotivas são materias de estoque. Não ficaram com a Rede, em 9 de Maio de 1935, logo deveriam existir a venda, em 18 de Março de 1936.

Não lhe causou espanto, entretanto, que estas mesmas locomotivas fossem oferecidas á mesma Rede, pelo mesmo sr. Alfredo Meyer, em 27 de Agosto do mesmo ano, por..... 586:000\$000, assim como não constituiu para S. S. «um escandalo» ter aquela Rede aceitado outra proposta, embora em marcos compensados, equivalente, no cambio do dia, a 112 contos por locomotiva.

Porque nós e não a Rede Cearense cuja compra foi anterior deviamos obter as locomotivas na oferta de 9 de Maio do 1935?

Não temos duvida de que, tanto a firma fornecedora como a Rede, procederam com lisura. O que existia, em 9 de Maio de 1935, era uma proposta excepcional para a fabricação de locomotivas, que a Rede Viação Cearense, por dispositivos legais, não pode aproveitar. A fabrica, por sua vez, em Agosto de 1935, não pode manter a primitiva oferta.

A firma pedia 6 meses para entrega do material. As locomotivas existiam, somente, no projeto. A oferta excepcional desapareceu e, em Agosto de 1935, o preço já aumentara sensivelmente.



MELHORAMENTOS NA REDE — Parafusos e tirefonds dos trilhos desembarcados

Não são exatas as cotações cambiais, dadas pelo nosso eminente acusador. O valor do marco ouro, no dia em que adquirimos as locomotivas, era de 7\$250.

O marco compensado valia 5\$500

Desde a época da aquisição das locomotivas até o dia do

discurso do denunciante, jamais o marco compensado esteve a 5\$100.

Tomando, portanto, o valor exato do reichsmark—que é o constante das propostas, oferecidas pelo sr. Alfredo Meyer, conforme indicações do Diário Oficial, de 27 de Agosto de 1935—as locomotivas que adquirimos tiveram custo levemente inferior a 78.000 marcos, o que é inferior, embora insignificante seja a diferença, ao preço da aquisição da Rede Cearense.

No telegrama do dr. Ulpiano de Barros, transcrito pelo nosso acusador, no contrato (NAO NA PROPOSTA DA CONCORRENCIA) declara-se que serão aceitos marcos compensados.

Com todos os handicaps que tinha, não poderíamos obter, PARA ENTREGA URGENTE DA LOCOMOTIVA, uma medida de excepção, feita para a Rede de Viação Cearense, relativa a material a ser entregue a longo prazo.

O calculo, aduzido pelo acusador, teria de ser retificado, no caso de marcos compensados, á vista da inexatidão de sua cotação cambial. Teriamos de retificar, se houvessemos de proceder a esse calculo, no dia em que fechamos o negocio—única ocasião razoavel para tal verificação; retificar assim: 78.000 x 5\$500 igual a 429 contos.

Ha, todavia, um fator importantissimo, primordial sobre todos—relativo á vinda imediata destas locomotivas, com a entrada em serviço, aproveitando quatro meses de trafego continuo—prazo relativo á diferença de entrega das unidades de tração na Cearense e em nossa Estrada—o que valeu á nossa Rede e á economia dos Estados do Paraná e Santa Catarina aproximadamente 6.000 contos para a totalidade das locomotivas adquiridas, como poderá a digna Comissão verificar.

A carencia de material de tração atingiu a tal extremo, que nos vimos na necessidade de contratar com a Estrada de Ferro Sorocabana a locação de quatro locomotivas, para transporte de cargas entre Jaguarihyva e Itararé, pelo preço mensal de 12:000\$000.

VII—AUTOMOTRIZES—Si foram adquiridas automotrizes, além das locomotivas acima.

As automotrizes que o nosso acusador, professor de engenharia, julga lamentavelmente um luxo justamente no momento em que o transporte ferroviario, em todo o mundo, gira em torno da velocidade, da autonomia e do custo reduzido da unidade de trafego que essa especie de veiculo permite, foram encomendadas por força das exigencias prementes da exploração da Rede, e em virtude de se apresentar de maxima urgencia a eliminação dos trens diarios na Serra do Mar e o consequente aproveitamento das locomotivas em tres de carga.

Infelizmente, receamos não sejam mantidos os contratos de aquisição pelas firmas vendedoras, o que redundará em prejuizo para nós, porisso que as automotrizes estão hoje muitissimo mais caras e ninguem as venderia pelas condições por nós obtidas, tão apressadamente acioimadas de desvantajosas pelo nobre proprietário.

Mostra o denunciante desconhecer por completo a moderna orientação do problema dos transportes, ignorar as condições peculiares do veiculo autonomo sobre trilhos e qual a sua applicação.

Consulte êle os preços das Litorinas, que nos foram oferecidas, e ainda o custo e condições varias das automotrizes alemãs, francêsas e belgas. Estude, antes de acusar, para não incorrer em erros palmares, quando versa assuntos de sua especialidade profissional.

VIII—TRILHOS—Porque e em que condições prou a Rede trilhos relaminados á firma Mayrink Veiga e linha a que se destinavam. Como responde á critica resultante da comparação entre esses trilhos e os trilhos usados adquiridos na Argentina, pela Rede de Viação Cearense.

Quem lida com estradas de ferro, sabe que o preço fixo, impossibilitado de aumento pelo respectivo agente, é dado, quer para os negocios particulares como para as concorrências publicas, em ambos os casos para compras superiores a 500 toneladas de trilhos, pela I. R. M. A., comitê do trust internacional do aço, com sede em Londres, o qual faz o «allotment» á determinada usina a que cabe a quota, no momento. Cabendo, no momento, o allotment á Gokkes & Cia. Ltda., este preço seria o mesmo, quer em negocio particular quer em concorrência.

A Comissão, pelo exame acurado dos contratos feitos com outras estradas, analisando as condições de outras compras, feitas antes e depois da que fizemos, verificará que adquirimos material por preço o mais baixo possível, de momento, em face da situação de premencia e dificuldades insuperaveis em que nos encontravamos.

TRILHOS DA COBRASIL

Infelizmente para a Rede, por dificuldades surgidas posteriormente, relativas, á questão de prazos de pagamentos, não foi possível a realização desse negocio, cujo preço de 247 shillings a tonelada, apresentava vantagens. Conseguimos, porém, bem melhor negocio na Belgica, com prazos mais dilatados de pagamento.

SOBRE TRILHOS DA COBRASIL

Precisava a Rede de trilhos para linhas de menor movimento sujeitas ao trafego de locomotivas mais leves. Escolhêra o tipo de trilhos de 25 quilos por metro.

E' sabido que tal tipo, com uma dormentação de 0,60 de eixo a eixo do dormente suporta locomotivas até 18 toneladas por eixo.

Era, portanto, um limite máximo, mais que suficiente para o caso das linhas secundarias.

Usar maior peso por metro corrente de carril, se-

Continua na 10a. pagina

Dr. Ivo d'Aquino

Advogado
Florianópolis

Dr. Alfredo P. de Araujo

MEDICO

Especialista em molestias de creanças, nervos
impaludismo e molestias da pele

Tratamento do empaludismo e das molestias da pele e nervosas pela *Autohemoterapia*

Consultorio e residencia—Praça 15 de Novembro, 13
Telefone, 1.584

Consultas:—Das 8 às 11 e das 14 às 16 horas

Hotel das Térmias

Estabelecimento moderno recém construído, próximo ás aguas térmias

Optimas acomodações e serviço atencioso. Cozinha de primeira ordem brasileira e alemã

Preços modicos
Proprietario: **Herbert Falk**

(Mau spricht deutsch)
GUARDA-- Municipio de Tubarão
Santa Catarina

Indo a Araranguá

HOSPESE-SE NO HOTEL NOROESTE cosinha de 1ª. ordem, asseio e hygiene

Linha de onibus para Porto Alegre quartas e domingos

Proprietario **João Gonzales**

Adolar Schwarz

Endereço Telegr.: DOLAR — Caixa Postal, 32
S. FRANCISCO DO SUL— STA. CATARINA

AGENCIA DA

Sociedade de Navegação Paraná—Santa Catarina Limitada,—Rio

Companhia Salinas Perynas—Rio
Pring Torres & Cia. Limitada—Rio
Vandenbrand & Cia.—Santos

Viagens diréas para RIO DE JANEIRO: Posições Paraná e Santa Catarina, navios-motor *Buarque de Macedo, Eva, Perynas, Aliados*; viagens diréas para SANTOS: hiatos-motor *Piratininga, Saturno e Braz Cubas*.

Encarrega-se de classificação, medição e EMBARQUE de todas as especies de madeiras serradas, beneficiadas e em tóros etc., cereais e mercadorias em geral, para qualquer porto do Norte ou do Sul do País, bem como para o Exterior. Recebe cargas de importação, do País ou, do Exterior, para desembarço e redespacho para as praças do interior

SERVIÇO GARANTIDO E RAPIDO

Preços modicos

Espelhos

Só os fabricados em Joinville pela única fabrica do ESTADO

PEÇAM PREÇOS—CASA **PIEPER**
Rua 15 de Novembro n. 366 — JOINVILLE

Jockey Club Florianópolis

O mais elegante centro de diversões familiares.

Luxo, seriedade, conforto e distinção. Esplendido serviço de bar com bebidas nacionais e estrangeiras.

Fericamente iluminado com instalações modernissimas

RUA TRAJANO,—10 sobrado—nos altos da Sorveteria Gloria

Cálculo de qualquer estrutura em concreto armado e ferro

Planta, execução, fiscalização e direção de obras
Aparelhamento completo para construções de pontes em concreto armado

CONSTRUTORA IGUASSU' Ltd.

Omar Carneiro Ribeiro - Flausino Mendes da Silva
ENGENHEIROS CIVIS

Rua 15 de Novembro, 416 — SALAS 12 e 13 1º ANDAR

Tel. 1503 Curitiba - Paraná



Obras contratadas no 1º semestre de 1937

Jonte em concreto armado sôbre o Rio Passa Três (Estr. Curitiba-S. Mateus)
Ponte de concreto armado sôbre o Rio S. João (Estr. Curitiba—Joinville)
Prefeitura e Forum de Mafra
Grup Escolar de Mafra
Grup Escolar de Rio Negro
Grup Escolar de Irati
Maternidade de Rio Negro
Estação Experimental de Viticultura em Tijuco Preto (Paraná)
Diversas construções de residencias

ELIXIR DE

Empregado com sucesso em todas as molestias provenientes da impureza do sangue:



FERIDAS
ESPINHOS
ULCERAS
ECZEMAS
MANCHAS DA PELLE
DARTHROS
FLORES BRANCAS
RHEUMATISMO
SCROPHULAS
SYPHILITICAS

e finalmente em todas as affecções cuja origem seja a

“AVARIA”
— Milhares de curados —
GRANDE DEPURATIVO DO SANGUE

Dr. Ricardo Gottsmann

Ex-chefe da clinica do Hospital de Nürnberg, (Professor Indörg Burkhardt e Professor Erwin Kreuter)

Especialista em cirurgia geral

alta cirurgia, ginaecologia, (doenças das senhoras) e partos, cirurgia do sistema nervoso e operações de plastica

CONSULTORIO—Rua Trajano N. 18 das 10 ás 12 e das 15 ás 16 1/2 horas.

TELEF. 1.285

RESIDENCIA—Rua Esteves Junior N. 26

TELEF. 1.131

ALUGA-SE

confortavel prédio de residencia na rua Esteves Junior n. 179.
Tratar no Banco Agricola, á Rua Trajano 16.

METROPOLE

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS GERAIS RIO DE JANEIRO

Capital 5.500:000\$000
Opera nos seguintes ramos:

Vida
Fogo
Transportes
Acidentes pessoais
Automoveis

DIRETORIA:

Dr. F. Solano da Cunha—Presidente
José de Sampaio Moreira
Dr. Plínio Barreto

Peça prospectos e informações aos AGENTES GERAIS

Machado & Cia
Rua João Pinto, 5 - Telefone 1658
FLORIANOPOLIS

Pastas escolares e comerciais; cintos para homens, pelos menores preços só na **Casa Beirão**
Rua Tiradentes, 3

MERIDIONAL

Companhia de seguros de acidente de Trabalho

Capital subscrito 1.000:000\$000
Capital realizado 500:000\$000

Oferece aos segurados em todo Estado serviço completo de

Assistencia Médica, Farmaceutica e Hospitalar
SUB-AGENCIAS EM TODAS AS CIDADES DO INTERIOR

Agente-geral
H. AVILA

CONSELHEIRO MAFRA—TELEFONE 1.561
CAIXA POSTAL, 140 — END. TEL. “AVILA”
Florianópolis

Quereis conforto e bom passadio

Otimos bosques para descanso: quartos para casais e solteiros

Pensão Müller
Esteves Junior n° 93

Escrupulosamente Familiar

TAMANCOS FANTASIA PARA

Praia de banho

TYPO CARIOCA. Salto alto, cepo pintado a Dz 18\$
» SANDALIA. Salto baixo » « Dz. 14\$000
CINTOS FANTASIA desde 12\$ a Dz.

Vendas por varejo e atacado
Rua Conselheiro Mafra, 39
CORTUME e TAMANCARIAS—BARREIROS
A. LHEUREUX
PEDIDOS DO INTERIOR A CAIXA POSTAL 124

O Brasil não suspenderá os serviços da dívida externa

RIO, 17—O governo brasileiro negociará um acordo com os credores externos no sentido de pagar os débitos com recursos cambiais disponíveis, de conformidade com os saldos da nossa balança comercial, salvaguardando a economia brasileira.

A administração fecunda do dr. Alexandre Gutierrez

Continuação da 8a. pagina

ria desperdício visivelmente sem proveito, salvo se obtivessemos trilhos usados cujo preço unitário fosse inferior, em tal proporção, que o preço, por metro corrente do trilho, ficasse no limite inferior do custo do trilho novo de 25 quilos. A questão de maior resistência não tinha importância alguma a considerar, de vez que os trilhos de 25 quilos suportam, com a dormentação de 1.600 por quilometro, eixos com carga até 18 toneladas.

Nestas condições, o limite de aquisição para termos de comparação, por quilometro de linha, era: Trilhos novos de 25 quilos—2x25Tx985\$000 igual a 49:250\$000.

Veio-nos ás mãos a proposta da Cobrasil. Comparemos a análise-la, para tirar o valor exato da tonelada de trilho proposto. O preço é global para trilhos, talas de junção e porcas e parafusos, á razão de \$650 por quilo.

A Comissão sabe que o valor da aquisição da tala é de 40% mais elevado que o do trilho e para os parafusos e porcas o aumento ascende a 91%.

Feita esta proporção, teríamos para o preço do trilho o valor de \$633 o quilo.

O quilometro de linha, nesta hipotesse, ficaria por 34:055\$400 contra 49:250\$000 dos trilhos novos. O desgaste, pelo uso, era mínimo. O pagamento era parte á vista e parte a prazo.

Aceitamos a proposta, sem duvida vantajosa para a Rede que superintendemos.

O nosso acusador quer, agora, fazer comparações com os trilhos usados, comprados na Argentina, pela Rede de Viação Cearense.

Esses trilhos pesam 32 quilos, 700 por metro linear e o preço por tonelada é de 560\$000. O quilometro de linha custaria:

2x32.700x560\$000 igual a 36:624\$ contra . . . 34:055\$400 dos trilhos por nós comprados.

O negocio seria, para a Rede, bem peor, de vez que o maior peso não tinha influencia para o caso, porque o limite suficiente do peso dos trilhos, com larga folga, era de 25 quilos por metro corrente.

Haveria outro impecilho bem maior para a aceitação deste negocio de trilhos usados na Argentina: o pagamento á vista, exigido para a totalidade da encomenda.

IX—METAL PATENTE—Detalhes sobre a compra de metal patente e bronze á firma Mayrink Veiga.

Esse topico já foi respondido pelo sr. Ministro da Viação ao eminente sr. Plinio Tourinho, conforme se ve do Diário do Poder Legislativo de 27-12-36.

A compra desse material impunha-se pela precariedade de condições da Rede.

Grande era o numero de vagões a serem reconstruidos e pessimo o estado das locomotivas em serviço, na Estrada, em virtude do uso excessivo destas, em suas revoluções sucessivas.

A compra ascendeu a 150 toneladas, ao preço total de 951.000\$, preço que, comparado com o atual, trouxe para a Rede um lucro superior a trezentos contos de réis.

Essa compra foi devidamente autorizada.

X—ESTOPA—Qual a quantidade de estopa adquirida e indicações sobre a sua entrada no almoxarifado.

Pelas razões ditas pela aquisição de bronze e metal patente, adquirimos 90 toneladas de estopa, ao preço de 1\$290, preço esse que trouxe para a Rede um resultado de 700 réis por quilo, ou seja mais de 50% do seu valor, como se verificará, comparando aquele preço com os preços correntes.

As entradas no almoxarifado foram parciais e ainda continuam.

Procedeu-se á compra, após análise de varias propostas, como se poderá ver do respectivo processo, no Almoxarifado.

XI—DORMENTES—Processo adotado para aquisição dessa especie de material e numero e emprego dos dormentes adquiridos nos anos de 1934-1936.

Todo ferroviario brasileiro sabe que a compra de dormentes, diretamente feita, traz bem maiores vantagens

Clube de Regatas Aldo Luz

São convidados os srs. socios para a reunião que será realizada, hoje, ás 17 horas, para ser tratado o comparecimento desta sociedade ao grande desfile cívico do dia Bandeira.

A DIRETORIA

Sindicato dos Empregados no Comercio de Florianópolis

CONVOCAÇÃO

Por determinação da 16a. Inspecção Regional do Ministerio do Trabalho, ficam todos os associados convocados para um reunião, na sede, no dia 19 do corrente, ás 7,30 horas da manhã, afim de que este Sindicato, na totalidade dos seus associados, tome parte na grande parada cívica, em comemoração ao DIA DA BANDEIRA, a realizar-se naquela data.

O associado que deixar de atender a esta convocação, será o seu nome enviado á 16a. Inspecção Regional do Ministerio do Trabalho, onde éle apresentará os motivos que justifiquem plenamente o seu não comparecimento.

Florianópolis, 17 de Novembro de 1937.

Pela Comissão Executiva,
ANTONIO MARIO BONETTI
Presidente.

CONVITE

As Diretorias da Associação Comercial, União do Comercio, Industria e Lavoura e Sociedade Beneficente Caixa dos Empregados no Comercio, em conformidade deliberaram em reunião conjunta ora realizada, convidam os seus associados e demais comerciantes não socios das referidas agremiações, a comparecerem, dia 19, ás 8 horas da manhã, á Rua Felipe Schmidt n.º 8, sobrado, sede da S. B. Caixa dos Empregados no Comercio) para, reunidos, tomarem parte nas solenidades comemorativas do DIA DA BANDEIRA.

Florianópolis, 17 de Novembro de 1937.

Pela Associação Comercial de Florianópolis-Pedro Goulart - Secretário. Pela União de Com., Industria e Lavoura-Severo Simões - Secretário. Pela S. B. Caixa dos Empregados no Comercio Antenor Borges - Secretário.

Associação Comercial de Florianópolis

Convite ao comercio

Dando cumprimento á solicitação formulada a esta Associação Comercial pelo Digno Governo Central da Republica, por intermedio do Exmo. Sr. Dr. Governador do Estado, venho pedir a todos os comerciantes desta praça façam embandeirar com bandeiras brasileiras, as fachadas de seus estabelecimentos, a 19 do corrente, data em que se festejará brilhante, em todo o territorio nacional, o DIA DA BANDEIRA.

Florianópolis, 11 de Novembro de 1937

Pedro Goulart
1.º Secretário

Dra. Josefina Flaks Schweidson

MEDICA

Ex-assistente do serviço de Ginecologia dos Hospitais: da Gambôa, Fundação Gaffré-Guinle e S. Francisco de Assiss.

Ex-interna do serviço de Pediatria da Policlínica de Botafogo

DOENÇAS DE SENHORAS E CRIANÇAS

Consultório: Rua Trajano n.º 12—Sob.

Consultas: Das 10 ás 12 e das 2 5 horas

FLORIANÓPOLIS — SANTA CATARINA

que a contratada por meio de concorrência. Por esse motivo, para as estradas de ferro federais ha decretos do Executivo, dispensando a concorrência e autorizado a compra direta. A Comissão poderá comprovar o que afirmamos com toda a segurança. Por tal motivo, está perfeitamente justificada a anterior informação que demos: "As compras de dormentes tem sido feitas, como sempre o foram desde ha alguns anos, á medida das necessidades da Rede, diferenciando os preços segundo as maiores ou menores dificuldades na aquisição e logares de compra, pois nos anos de 1934 e 1935 foram substituidos na Rede 670.467 dormentes com o custo médio de 3\$500 cada um, sendo que destes 9500 são de imbuia".

O numero de dormentes adquiridos em 1934-36 foi de 963.709, sendo empregados 952.066.

O Paraná é a terra da madeira, sentença o denunciante, ensinando que dormentes vem diretamente das inumeras serrarias de pinho espalhadas copiosamente por todo o territorio paranaense.

Esquece o erudito professor que dormentes não se fazem de pinho, nem provem de serrarias. São serrados e falquejados á mão, em madeira de lei.

Seria aquele para a Rede um altissimo negocio impossivel de regeitar, si o sabio acusador nos indicasse um ou mais engenhos de serra capazes de produzir e nos fornecer esse material, para consumo da Rede, pelo preço atual de aquisição.

Oficiais que revertem á atividade

RIO, 15 —Foi baixado um decreto, fazendo reverter ao serviço ativo o tenente coronel Airton Plaisant, os majores Ribeiro Junior e Pises Camargo, os capitães Juraci Magalhães, Agenor Monte, Carlos Medeiros, Frederico Trota, Gweyer de Azevedo, André Monteiro, Raul Carvalho, Valois Araujo, Moraes Corrêa, Rui Almeida, Idalio Sandemberg e Mora Ferreira; coronel Plinio Tourinho, os capitães Julio Veras, Lucio Feliz de Souza, Liberato Carvalho, Humberto de Souza Melo, tenente coronel Góes Monteiro, majores Bastos Coelho, Lino Machado, Hermento Bezerra, capitães Soares da Rocha, Moura Nobre, Paula Soares, Julio Vieira Diogo, Benjamin Simon, primeiro tenente Gomes Pereira, capitão Hanequid Dantas.

Na Marinha, revertendo aos respectivos quadros o capitão de mar e guerra Luis Tireli, capitães de corveta Sostenes Barbosa, Helvecio Rodrigues, Castelo Branco, Macedo Soares Guimarães, capitães tenentes Taques Horta, Urbano Castelo Branco, Albuquerque Antunes, Antonio Rogério Coimbra, Augusto Amaral Peixoto, Bulcão Viana, capitão de corveta Veiga Cabral, capitães-tenentes Carlos Augusto Brito, Silva Filho, Nogueira Gomes e Mario Dutra e Silva e tenente Moacir Ribeiro.



EDITAL

De ordem do sr. Comandante da 5a. Região Militar, convida-se a comparecer a sede do Comando da Guarnição Militar em Florianópolis, o sr. capitão da Reserva a ANACLETO TORRES DA SILVA, afim de tratar de seus interesses.

Florianópolis, 13 de Novembro de 1937.

(As.) Francisco Pessôa Cavalcanti.

Tenente-coronel Comandante da Guarnição

O JURY FOI MANTIDO NA NOVA CONSTITUIÇÃO

RIO, 16 — No final dos trabalhos de hoje, no Tribunal do Jury o Juiz Margarino Torres, seu presidente, fez considerações sobre a nova Constituição, para dizer que a instituição do Jury foi mantida.

Foram reformados

RIO, 16 — Foi assinado decreto, reformando, de acordo com o artigo 177 da Constituição Federal, o general de Brigada, José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti e o coronel João de Deus Canabarro Cunha.

—Posso certificar que empreguei com ótimos resultados, o renomado produto «APYRETINA», nas algias leptoticas, sem notar alteração da função cardíaca.

(a) Dr. Alfredo Cinielo.

Medico estagiario voluntario do Departamento de Profilaxia da Lepra. São Paulo.

NOSSA VIDA

ANIVERSARIOS

ANTONIO F. BARBOSA

Faz anos hoje o nosso estimado conterraneo sr. Antonio Fleury Barbosa.

Festeja hoje o seu aniversario a menina Jeanette Rovere, filha do sr. Mario Rovere.

Faz anos hoje o sr. Antonio Vieira, grafico da Imprensa Oficial.

Festeja hoje o seu aniversario natalicio a menina Zeneide, filha do sr. Asbel Solon da Silva.

Fez anos ontem o sr. Hermínio Silva, residente em Ribeirão.

FAZEM ANOS HOJE:

a exma. sra. d. Sara Simone Pereira, esposa do sr. Raul Pereira;

o sr. Alvaro Ferreira da Cunha; o sr. Newton da Luz Macuco, escrivuario do Tesouro do Estado;

a senhorinha Adir Caldeira, filha do saudoso sr. João Caldeira;

a exma. sra. d. Consuelo Nunes Braga, esposa do sr. Juvenio Duarte Braga;

o sr. Alberto Barbato; o menino Walir Farias.

GENTE NOVA

Acha-se em festas o lar do sr Osmar Oliveira com o nascimento de uma menina que na pia batismal receberá o nome de Ione.

Está de parabens o lar do sr. João Ferreira e sua exma. esposa com o nascimento de uma galante menina.

CHEGAM UNS

JOÃO CRUZ JUNIOR

Está nesta Capital procedente do norte do país, o sr. João Cruz Junior, do alto comercio de Lages, onde é prestigioso politico liberal.

Acha-se em Florianópolis o nosso estimado conterraneo sr. Pedro Torres, inspetor da Fazenda Estadual.

DR. CID CAMPOS

De sua viagem ao Rio regressou o nosso ilustre conterraneo dr. Cid Campos, advogado.

DR. WANDERLEY JOR.

Via aerea, retornou ante-ontem, a esta capital, o nosso ilustre patricio sr. tenente dr. Wanderley Jor., proecto advogado.

OUTROS PARTEM

CEL. ADOLFO MARTINS

Para São Joaquim da Costa da Serra, parte hoje o nosso prezado amigo sr. coronel Adolfo Martins.

VISITAS

Deu-nos, ontem, o prazer de sua visita o nosso distinto patricio sr. Augusto Hulse, conceituado comerciante em Capivari, municipio de Tubarão.

—Visitou-nos, ontem, demorando-se em agradável palestra, nesta redação, o sr. Eduardo Moenich, acatado cirurgião-dentista de Nova Breslau, municipio de Hamonia.

FALECIMENTOS

JOÃO PACHECO DOS REIS

Faleceu ante-ontem, repentinamente, em Orleans, o nosso distinto conterraneo sr. João Pacheco dos Reis, acatado politico naquele prospero municipio sulino. «A Gazeta» apresenta condolencias á familia enlutada.