

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 36.º ANNO

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

NUMERO 857

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

Fundador — L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção, Manoel Andrade Gomes

Redactor, Dr. Quirino de Jesus

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1923

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

SUMÁRIO — A Companhia dos Caminhos de Ferro em 1922, por Fernando de Sousa, pag. 219 — A Crise do Numerário, por Quirino de Jesus pag. 221 — Parte Official, pag. 223 — Linhas estrangeiras, pag. 224 — Linhas portuguezas, pag. 224 — Dr. Ariosto de Moncada, pag. 225 — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório) pag. 226 — Caminho de Ferro directo de Sevilha a Lisboa, por Andrade Gomes, pag. 227 — Viagens e Transportes, pag. 228 — Arrematações, pag. 229 — Parte Financeira, por Q. J. pag. 230

A Companhia

dos

Caminhos de Ferro Portuguezes em 1922

Temos presente o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes referente ao exercício de 1922, cuja publicação encetámos, convindo pôr em relevo os esclarecimentos que nos ministra acerca do mais importante grupo de linhas do paiz.

Manifesta-se nos resultados da sua exploração melhoria sensível, devido ao aumento das sobretaxas. Infelizmente, a situação cambial não se modificou, exercendo pois a sua nociva influencia no preço dos materiais e no custo da vida, que dá lugar a constantes reclamações ho pessoal.

Vejam os resultados da exploração.

Não se modificou a extensão das linhas, que somma 1.146 km., em dois grupos: 1.047 da rede própria da Companhia e 99 km. de linhas alheias que explora. Na rede própria ha ainda que distinguir 667 km. sem garantia de juro e 380 com garantia.

Tambem não se accrescentou nenhum troço á segunda via da linha do Norte, na qual ha cerca de 306 km. de via dupla.

As receitas do tráfego líquidas de impostos, no conjunto da rede própria e alheia, attingiram 66.038 contos ou mais 21.689 que em 1921, o que representa a elevada cifra de 57.624\$00 por kilometro ou mais 11.237\$00 que em 1921.

E' interessante ver em que proporções contribuiu cada linha para este resultado e comparar as receitas por kilometro com as de 1913, ultimo anno antes da guerra.

	Receita total em contos		Receita por km. de via em esc.	
	1922	1921	1922	1913
Rede não garantida....				
Leste e Norte.....	46.865	31.698	92.618\$	9.551\$
Ramal de Cáceres.....	457	341	6.344\$	1.155\$
Ramal de Coimbra.....	262	171	130.809\$	12.372\$
Lisboa-Gintra-Torres...	5.306	3.133	71.703\$	7.639\$
Linha de Cintura.....	1.272	810	159.014\$	15.463\$
Ramal de Alcantara....	407	182	406.689\$	—
Linha Urbana.....	1.346	904	336.485\$	36.076\$
Total.....	55.914	37.240	83.830\$	
Rede garantida.....				
Torres - Figueira - Alfarellos.....	5.072	3.165	30.191\$	3.144\$
Beira Baixa.....	3.268	2.116	15.414\$	1.586\$
Total.....	8.340	5.582	21.947\$	
Setil a Vendas Novas...	1.486	1.158	21.226\$	2.141\$
Coimbra a Lezâ.....	297	189	10.256\$	1.205\$
Total.....	1.783	1.347	18.000\$	

Salta aos olhos a pequenissima receita do ramal de Cáceres.

Assim, quando a receita quasi decuplicava em quasi todas as linhas no ramal pouco mais que quintuplicava.

Para se obterem as receitas indicadas houve que elevar as sobretaxas a 500%, no ultimo trimestre, con-

tinuando porem em vigor a injustificavel isenção de certas mercadorias classificadas como generos de primeira necessidade, o que só beneficia o commercio sem influir no preço da venda ao consumidor.

Se compararmos as novas tarifas de passageiros com as francesas, tomando o cambio de 1\$30 para o franco vemos que estas são ainda superiores áquellas

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Portugal } (reis)	180	132	90
França }	274	181	115

Se a sobretaxa fôr elevada a 700^ol., conforme algumas empresas sollicitaram, os preços das passagens expressos em réis serão respectivamente 240, 176 e 120 e se attingirem 900^ol., como se diz que vai succeder nos Caminhos de Ferro do Estado, serão 300, 220 e 150, preços muito superiores aos franceses. Haverá ainda a disparidade de se achar restabelecida a normalidade e melhorados o material e os serviços em França, offerecendo-se aos passageiros as comodidades a que teem direito, enquanto entre nós, a não ser em certos comboios e certas linhas, os passageiros viajam ainda em condições lamentaveis, como se não se houvesse encerrado o periodo da guerra.

Se o aumento de sobretaxas é imposto pelas condições geraes da nossa economia e pela necessidade imperiosa de aumentar a receita para ocorrer aos encargos da exploração e attender justificadas exigencias do pessoal, ha que melhorar notavelmente os serviços de passageiros, que de modo algum correspondem ao que custam.

Pode-se por acaso admitir que passageiros que pagam um bilhete de 1.^a classe para o Algarve, por exemplo, façam a maior parte da viagem acocorados no chão ou sentados numa mala no corredor durante uma noite inteira? Pode-se porventura admitir em cada dia um numero de passageiros superior á lotação, iluminação deficientissima, falta de asseio nas carruagens, atraços quotidianos?

Muitos d'esses males só se podem remover quando se disponha de mais material circulante e estes difficilmente o obterão a maior parte das empresas se falharem os fornecimentos alemães por conta das reparações. Outros ha porem que podem cessar e que importa eliminar para haver o direito de elevar as sobretaxas.

Approximamo-nos do limite maximo que estas comportam, arriscando-se as emprezas a um retrahimento do trafego de passageiros perante o sensivel agravamento das tarifas.

Fechemos este parenthesis que mostra com que tacto é preciso proceder em tão melindrosa materia e continuemos a analyse do relatorio da C. P.

Se compararmos a totalidade das suas receitas do trafego em 1914 com as de 1922, vemos que se elevaram de 6.858 contos a 66.038, não tendo pois decuplicado, quando os preços de materiaes, vencimentos e salarios, principalmente os primeiros, subiram incomparavelmente mais.

O carvão, por exemplo, subiu de 5\$74 por tonelada em 1916 a 143\$00 em 1922.

Oleos, metaes, carris, travessas, tudo subiu nas mesmas proporções. Com os materiaes adquiridos no paiz gastou a C. P. 128 contos em 1916 e 3.265 em 1922.

E' assim que, apesar de ter sido de 5.091.568 km. o percurso dos comboios em 1922, que fôra de 6.066.930 em 1916; as despesas d'exploração subiram de 3661 contos a 53.160.

Em quanto as despesas subiram 1.352^ol., as receitas cresceram apenas 863^ol..

A situação melhorou um pouco em relação a 1921, como se vê pela comparação de receitas e despesas.

	1922	1921
Receita do trafego, (em contos)...	66.038	44.168
Despeza d'exportação "	53.160	44.461
Receita liquida "	12.878	-293
Conjunto d'exploração % ..	80,85	101,58

O aumento das receitas não provem apenas da elevação de sobretaxas; foi em grande parte devido ao crescimento do trafego, para o que concorreu o melhoramento dos serviços.

Assim, o percurso dos comboios, que fôra de 4.436.793 km em 1921, subiu em 1922 a 5.091.568 depois de ter descido ao minimo de 3.389.991 em 1919, devendo-se notar que antes da guerra incluia-se nesse percurso o dos comboios do ramal de Cascaes.

Houve um aumento de 665.000 km, quasi todo em comboios de passageiros, visto que nos de mercadorias o aumento foi apenas de 32.635 km em relação a 1921.

Vejamos como contribuiu cada ramo do trafego para o crescimento das receitas (em contos).

	1922	Augmto sobre 1921	%
Passageiros	23.714	7.649	47,6
Mercadorias			
G. V.	8.549	2.494	41,2
P. V.	27.583	9.073	49,0
Reccitas diversas	6.192	2.216	55,7

Assim, a um relativamente pequeno aumento das sobretaxas correspondeu o de 48% nas receitas.

Se agruparmos as receitas de passageiro e g. v. e somarmos ás de p. v. as diversas que abrange algumas de g. v. teremos

Receitas de g. v.	32.262
" p. v.	33.775

Concluimos, que na rede da C. P. se dá a proporção normal da igualdade dos dois grupos de receitas.

Deve-se notar que o trafego internacional ainda não voltou á normalidade. A situação anormal do regimen da rede hespanhola faz protrahir indefinidamente o restabelecimento de tarifas comuns, o que é ainda agravado pela falta de um tratado de commercio.

Ainda assim o movimento de mercadorias de Portugal para Hespanha elevou-se de 15.877 toneladas em 1921 a 18.365. No sentido inverso passou de 3.025 a 5.371.

A mesma falta de tarifas comuns atrofia o desenvolvimento do trâfego franco-hispâno-portuguez apesar do serviço dos vagões de eixos intermutaveis.

Devemos recordar com prazer que o anno de 1922 foi assinalado pelo restabelecimento do Sud-Express diario e do seu prolongamento em comboio de luxo ao Porto.

Importa registar que o Estado cobrou em 1922 3.875 contos de impostos sobre o trâfego, mais 1.308 que em 1921 e mais 3.376 que em 1914. Junta-se a essa cifra o valor das economias resultantes de transportes gratuitos ou a preços reduzidos da correspondencia postal, tropas e outros serviços publicos, e ver-se-há que magnifico juro aufera o Estado do capital com que concorreu para a constituição de uma rede que para elle reverterá dentro de algumas dezenas de annos sem o minimo encargo.

Vejamos agora como se distribuem as despesas (em contos) pelos diversos serviços.

	1921	%	1922	%
Administração.....	893	2	1.522	2,9
Direcção e serviços geraes.....	356	0,8	518	1
Exploração.....	7.839	18	11.441	21,5
Via e Obras.....	6.799	15	7.264	13,6
Material e tracção..	28.575	64,2	32.415	61
Total.....	44.461		53.16	

Nas despesas da Administração estão incluidos os subsídios a reformados e pensionistas.

A's despesas d'exploração ha que acrescentar 3.171.189\$87 de despezas extraordinarias, sendo 748 contos de novas construcções e trabalhos complementares, 776 de mobilias e ferramentas e 1.646 de material circulante.

As receitas fora do tráfego figuram como negativas tanto em 1921 como em 1922, pois os encargos de juros e diferenças de cambio excedem ás receitas propriamente ditas, ficando assim os numeros subtractivos de 110.886\$97 em 1921 e 296.421\$79 em 1922.

Foi assim que o saldo credor da conta d'exploração foi de 10.323.869\$10 na rede propria, do qual se deduziram 3.171.199\$87 de despezas extraordinarias, que em rigor são da c/ d'estabelecimento e não d'exploração, 716.464\$56 da insuficiencia na exploração das linhas de Vendas Novas e da Louzã e adeantamentos á Companhia das Meridionaes, 73.547\$49 de subvenção ás Caixas de reformas e pensões e de Socorros, 165.406\$44 de impostos sobre obrigações do 2.^º grau em França o que soma tudo 4.126.678\$34, ficando assim um saldo de 6.197.190\$76 para o juro e e amortisação das obrigações do 1.^º grau e amortisação das de 2.^º grau seriam precisos 12.408.142\$63. Houve pois o deficit financeiro de 6.210.921\$87, que junto aos de 1919, 1920 e 1921 perfaz 25.030.164\$69.

Tal é a precaria situação da nossa mais importante rede, mercê do cambio que ao mesmo tempo que agrava enormemente as despesas d'exploração, pesa sobre os encargos financeiros, sem que a elevação das sobretaxas possa constituir remedio efficaz.

Haja boa politica e boas finanças no paiz e a Companhia Real poderá readquirir em poucos annos uma situação desafogada e fazer progredir notavelmente a sua rede. Sem isso baldados serão os esforços dos que a administraram.

J. Fernando de Souza

A crise do numerario

A escassez de numerario nos bancos é o sintoma caracteristico da crise presente. Deve se ao proprio inflacionismo de notas, despezas publicas e privadas créditos, dívidas, preços, funcionários militares e civis, bancos, banqueiros, negociantes e industriais de varias especies, num país onde só os agricultores e trabalhadores rurais nunca seriam muitos e são infelizmente poucos. Algumas das causas merecem atenção especial no momento.

O Estado lançava mensalmente dezenas de milhares de contos de notas na circulação Era aparentemente apenas para o comunismo official dos seus serviços, em grande parte parasitarios ou ficticios. Era tambem de facto para alimentar, com o proprio dinheiro desses ordenados e subvenções, o commércio, a industria, a lavoura, o operariado e as classes liberais. Era para

sustentar a nação desorganizada, numa vida artificial, onde, a par da producção deficiente, os consumos desproporcionados são feitos importantemente á custa da riquesa pretérita em decadencia e dos saques multifórmes sobre o facturo.

Que sucederia quando o Estado baixasse notavelmente a emissão de bilhetes, ou a fizesse parar? Fatalmente havia de faltar o numerário de illusão, que nutria as situações mirabolantes, as prosperidades falsas, os encarecimentos loucos, as espoliações reciprocas, a folia do Estado e do paiz. O efecto ainda se tornaria maior pela circunstancia de se lançar um empréstimo interno de 180.000 contos figurados em Lbs, 4.000.000. Foi uma sangria bem sensivel, embora só uma parte desse entrada no Tesouro e essa mesma e o resto voltem depressa ao curso dos negócios.

Mais alguns factos salientes concorreram para a mesma insuficiencia aparente de notas. Primeiramente é a propria carecia galopante dos serviços publicos e particulares e das mercadorias, apesar de se ter quasi estabilizado o valor da libra em torno de 100\$00, desde o começo do anno. Dentro de tal abismo, não há dinheiro que chegue para a voragem cada vez maior dos preços. Isto não seria possivel sem a perspectiva dos triliões fiduciárias, mesmo num país productivo. Em segundo logar tivemos de muitos pontos o exodo comodista de muitas dezenas de milhares de pessoas para as praias e termas. Ninguem olha para isso. Levaram elles consigo talvez cerca de 100.000 contos, sangrando os bancos e as caixas. Imaginam que o podiam fazer sem perturbações economicas nas cidades e villas de uma nação arruinada e mais ou menos enlouquecida? Provavelmente 99% desses pseudo-banhistas querem mais circulação fiduciária, achando crime não a aumentar!

Para nada faltar houve nas praças um começo de panico. Porquê? Por outros motivos da desordem económica. Com diversos estabelecimentos bancários houve desatinos e até crimes. Eles cairam num ce to desprestigio. Este foi comunicado, mais ou menos, aos restantes. Uma tal situação torna sempre bem possível uma onda perigosa de boatos, desconfianças e receios uma corrida, lenta e surdo-muda, ou brusca e estrepitosa, mas sempre esvaziadora. Foi o que se deu consideravelmente nestas duas semanas. Os depositantes não viram que o suposto remedio era pior do que o mal verdadeiro.

Sempre dissemos que estávamos rolando para situações mais ou menos análogas ás da Austria e da Alemanha, e por fim da Russia; com diferenças apenas accidentais. Lá iríamos se a vida do Estado, das classes, das famílias, dos individuos fosse a que vem sendo!

Com o inflacionismo vicioso de tais instintos e paixões, de tantos erros e crimes, já estamos na positiva desgraça de termos na população menos 700.000 habitantes e na riqueza menos algumas centenas de milhares de contos de valor, do que teríamos sem esta desorganização nacional. A continuação das mesmas causas, com o poder das forças adquiridas, teria efeitos cada vez piores. Estes seriam maiores destruições fiscais de gente de bens e de producção. E' isso o que rialmente querem numerosos elementos da politica, da banca, do comercio, da industria, da agricultura, das classes liberais e operarias e do funcionalismo. Eles querem que augmentem sempre as suas receitas nominais, as despezas e consumos desreguladas, numa terra onde há cada vez menos homens e menos tra-

balho effectivo e util. Querem, portanto, mais notas para as necessidades riaias e ficticias de um pais rialmente pobre.

Voltar violentamente para trás seria tambem impossivel. A velocidade terrivel dos erros, dos egoismos ferozes, dos males crescentes faria então cair a sociedade numa crise de extrema gravidade, se a obrigasse a recuar derepente. O enférmo gangrenado precisa, no entretanto, de operações que o salvem.

Elle mesmo vê, nas suas reflexões passageiras, que o remédio ultimo esta no sacrificio, na solidariedade, na cooperação productiva, na coesão forte de vontades activas, que a desorientação repele e a providencia impõe. Pois bem. Seja como fôr, algumas grandes mudanças teem de vir com urgencia, embora prudentemente, obrigando pela melhor maneira à adormecida razão do doente a aceitar o inevitável remédio.

Uma das primeiras é o corte fundo nas actuais despezas do Estado, dos municipios e dos particulares, abrindo-se, ao mesmo tempo, novos campos de acção util para ninguem morrer de fome e para se produzir mais. Ouira é a reivindicação fiscal de tudo quanto os contribuintes devem ao Estado pelas proprias leis vigentes, hoje sofismadas pelo egoismo e pela corrupção. Outra é o emprêgo de todos os meios possiveis para o saneamento progressivo da moeda. Isto exige necessariamente a paragem das emissões fiduciarias e a reforma bancaria e cambial, que temos preconisado desde 1919.

Tudo o que se possa fazer neste caminho, contrariando os vicios das engrenagens existentes, seria um comêço da obra indispensavel. Sem dúvida seriam precisas para isso, na maior parte dos casos, mais ampla autorisações parlamentares. Ou então seria mister uma ditadura, que, na falta d'aqueellas, a situação vai trazer, sejam quais forem as difficuldades ou consequencias.

E' obvio que os próprios sintomas da crise de numero exigem remedios, que apenas podem ser palliativos nesta conjunctura. Estará nesse caso o decreto dos cheques e das camaras de compensação. N'este assumpto, os maiores effeitos sómente podem vir depois com a generalisação do hábito de depositar nas casas de crédito e pagar por meio de ordens sobre ellas. Ao mesmo tempo o sr. Ministro das Finanças terá de ir lançando mão de todos os meios possiveis para que o Banco de Portugal e a Caixa Geral de Depositos auxiliem os bancos e as classes productivas com as seguranças devidas.

Mas, neste ponto, os curativos de occasião teem de vir principalmente das proprias adaptações particulares. São os proprios estabelecimentos de natureza bancaria que teem de se aguentar uns aos outros, com a prudencia e cautela necessárias. São os proprios comerciantes, industriais e agricultores, que, tambem com todos os bons cuidados, teem de vivêr do crédito reciproco, pelos pagamentos a prazo e pelos vencimentos prorrogados até onde fôr possivel. São ainda todos elles com o sacrificio de liquidarem parte dos seus products e mercadorias a menores preços, para, fazerem colheita de escudos. E' principalmente o publico de todo o país, que para diminuir os seus males e aumentar os seus bens, deve depositar as suas disponibilidades nos cofres dos bancos, dos banqueiros e das caixas economicas.

Há quatro exemplos a invocar diante de tais circunstancias. O primeiro é o da Russia, entregue á anarquia dos rublos. O segundo é o da Alemanha que pela

dos marcos aos triliões se arrisca a marchar para os mesmos abismos. O terceiro é o da Austria, que, estando nos mesmos declives, só quiz ser de aí arrancada para a esperança e a restauração pela interferencia do estrangeiro. O quarto é o da Tcheco-Slováquia. Ela por si mesma cortou nas despezas até onde pôde, fez entrar as receitas da reorganização e impediu as emissões fiduciarias. Em pouco tempo a sua moeda valia o dobro e o custo da vida vinha para metade, embora houvesse crises transitorias no commercio, na industria e no trabalho, que foram suportadas pela melhor maneira possivel.

Qual delles, senão o ultimo, devemos seguir em Portugal?

Quirino de Jesus

Fernando de Sousa

Parte no dia 5 pelo Sud-Express para Lourdes e Monte-pallice o nosso director, engenheiro Fernando de Sousa acompanhado por sua esposa e sua filha D. Maria José, contando demorar-se algumas semanas na região pyrenaica.

Desejamos-lhes feliz viajem.

O maior submarino do mundo

O novo submarino inglez "XI" desloca 3,600 toneladas, ultrapassando em armamento e velocidade tudo quanto até hoje se tem executado na construcção desses apparelhos.

Além dos tubos de torpedos e dos canhões de pequeno calibre, o "XI" dispõe de um canhão 12 pollegadas, igual aos que armam qualquer navio de classe immediatamente inferior ao "dreadnout".

A marinha ingleza possue, actualmente, 59 submarinos dispondendo os de maior classe de 12 pollegadas.

Um submersivel do typo do "XI" pôde ser construído dentro de dois annos.

A Hulha Branca

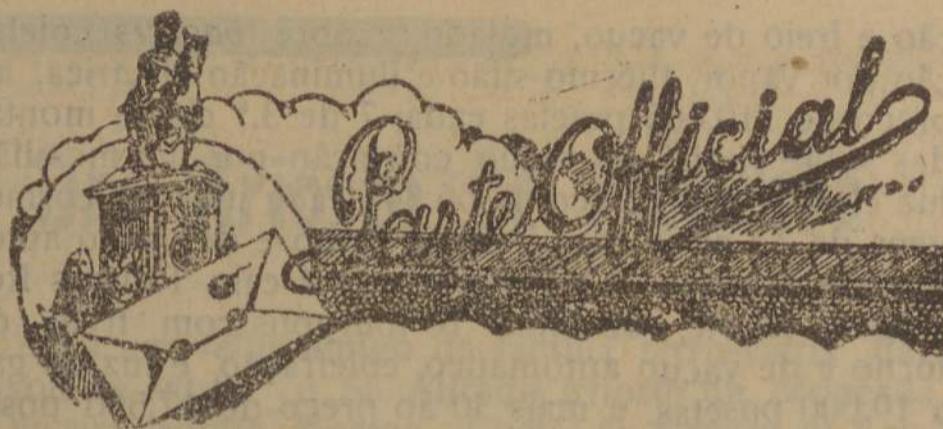
O physico sueco Swante Arrhenius calcula em 745 milhões de cavallos-vapor a potencia hidráulica existente no mundo, assim distribuida: 236 milhões na Asia, 160 na Africa, 160 na America do Norte, 94 na America do Sul, 65 na Europa e 30 na Australia.

Evidentemente, o calculo está errado em relação a esta parte do novo continente, tendo-se principalmente em vista o potencial hidráulico formidavel do Brazil.

Na Europa, o paiz mais favorecido é a Noruega, onde cada habitante pode dispôr de cinco cavallos-vapor, ao passo que só dispõe de 1116 cavallo cada habitante da França.

Utilizados integralmente os 745 milhões, obtérsiam 56 billhões de calorias; infelizmente, no estado actual das cousas, não se capta senão a 14.^a parte daquella formidavel energia, correspondendo a 4 billhões de calorias.

Entretanto, como a producção actual de carvão — 1.200 milhões de toneladas — proporciona 7 billhões e 209 milhões de calorias, segue-se que a hulha branca não pode por si só substituir o combustivel mineral, porquanto, se fosse utilizada a totalidade da força hidráulica do mundo haveria ainda um "deficit" de tres biliões de calorias.



MINISTERIO DO TRABALHO

Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos

Repartição de Minas

DECRETO N.º 9.044

Considerando que a construção de caminhos de ferro dentro das áreas das concessões mineiras, destinados ao transporte dos minérios respectivos, depende do Ministério do Trabalho, pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos;

Considerando porém que a construção desses caminhos de ferro, quando hajam de sair das áreas das respectivas concessões mineiras, para estabelecer ligações com vias fluviais, marítimas ou outras vias ferreas, fica já sob dependência do Ministério do Comércio e Comunicações, pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro;

Considerando que, d'esta forma, caminhos de ferro mineiros ha que carecem de ficar sujeitos á acção e fiscalização simultânea da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos e da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro;

Considerando que a resolução dos assumptos derivados da acção e fiscalização deve ser inspirada pelo mesmo criterio jurídico para que assim se torne concorde e harmoniosa; e ainda

Considerando a necessidade de regulamentar estas concessões dos caminhos de ferro mineiros no sentido de obviar a exigências de economia nacional, e toear quanto possível amplas as suas vantagens;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do Art.º 47.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem sob proposta dos Ministros do Comércio e Comunicações e do Trabalho, decretar o seguinte:

Art. 1.º—É da competencia do Ministro do Trabalho a concessão de licenças para construção de caminhos de ferro mineiros dentro das áreas das concessões mineiras, e a declaração de utilidade publica de expropriações necessárias a essas construções.

§ unico.—Os pedidos de concessão de caminhos de ferro mineiros, devem ser apresentados, com os seus projectos em triplicado, na Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, que organizará os respectivos processos e os apresentará ao Ministro com a informação da circunscrição Mineira respectiva, parecer do Conselho Superior de Minas e o visto do consultor jurídico do Ministério.

Art. 2.º—É da competencia conjunta dos Ministros do Comércio e Comunicações e do Trabalho a concessão de licenças para construção de caminhos de ferro mineiros que saem das áreas das concessões mineiras para estabelecer ligação entre as minas e as vias fluviais, marítimas e outras vias ferreas.

§ 1.º—Os processos respectivos serão organizados nos termos do § unico do artigo anterior e remetidos ao Ministério do Comércio e Comunicações, onde, pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, serão completados pelo que respeita á construção fora das áreas das concessões mineiras.

§ 2.º—A declaração da utilidade publica das expropriações necessárias a essas construções, fora da área das concessões mineiras respectivas, será feita pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

§ 3.º—As licenças de construção serão concedidas por alvará referendado pelos dois Ministros.

Art. 3.º—Os caminhos de ferro mineiros são destinados ao transporte do minério das concessões mineiras a que respeitam, e de outras que lhe sejam agregadas, por pertencerem ao mesmo concessionário, podendo, porém, o Governo autorizar ou impor que transportem outros minérios, mercadorias e passageiros, mediante tarifas da sua aprovação.

§ 1.º—Os concessionários que hajam aproveitado des'a autorização ou se tenham submetido a essa imposição, poderão libertar-se de uma ou outra, provando que a sua exploração mineira absorve toda a capacidade de tráfego da linha ou não afecta a economia regional.

Art. 4.º—As concessões de caminhos de ferro mineiros ficam ligadas ás concessões mineiras que tiverem justificado a sua construção, acompanhando-as nas suas transmissões e destino, incluindo no indicação no artigo 104º da lei n.º 677, de 13 de Abril de 1917; e passam para o Estado, sem direito a indemnização al-

guma, quando se verifique o abandono das concessões mineiras, o exgotamento das minas objecto dessas concessões, ou se torne economicamente impossível a lavra d'aqueelas.

§ 1.º—O material circulante e os aprovisionamentos dos caminhos de ferro mineiros, no caso de aplicação do artigo 104º da lei n.º 677, ficarão sujeitos ás mesmas condições do material das concessões mineras que não reverte para o Estado.

§ 2.º—No alvará de concessão de caminhos de ferro mineiros, poderá autorizar-se a exploração da linha ferrea por período não superior a noventa anos além da data em que for verificado o exgotamento das respectivas minas ou a impossibilidade económica da sua lavra, quando se reconheça a importância da linha mineira para transporte simultâneo de mercadorias e passageiros.

Art. 5.º—A fiscalização dos caminhos de ferro mineiros construídos nas condições do artigo 2.º e do seu material fixo e circulante será exercida pelas Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e Minas e Serviços Geológicos.

Art. 6.º—Fica incumbido o consultor jurídico do Ministério do Trabalho, que exerce as funções perante a Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, de exercer as mesmas funções na Direcção Geral de Caminhos de Ferro do Ministério do Comércio e Comunicações em comissão permanente e gratuita de serviço público.

Art. 7.º—Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Comércio e Comunicações e do Trabalho assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 9 de Agosto de 1923.—ANTONIO JOSÉ de ALMEIDA.—João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.—Alberto da Cunha Rocha Saraiva

MINISTERIO DO COMMERÇIO E COMUNICAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DECRETO N.º 8.924

(Continuação do número 854)

16.º—Estudar todos os assumptos que possam interessar ao desenvolvimento do transporte de passageiros e mercadorias;

17.º Tratar em geral de todos os assumptos relativos ao serviço comercial, correspondendo-se com as administrações de outras linhas ou de exploração de portos, companhias de transportes e particulares;

18.º Elaborar as tarifas de transportes e de despesas acessórias e promover a sua publicidade e distribuição, depois de superiormente aprovadas;

19.º Facilitar ao público todos os esclarecimentos relativos aos transportes;

20.º Elaborar e submeter à aprovação superior os contratos de serviços combinados;

21.º Superintender no serviço das agências de tráfego e aduanares;

22.º Estudar sob o ponto de vista comercial os projectos dos horários, e depois de superiormente aprovados, fazê-los imprimir e proceder á sua distribuição;

23.º Organizar os programas dos concursos para arrendamento dos bufetes, vendas de água e análogos, submetendo-os á aprovação superior;

24.º Proceder aos leilões de venda dos objectos abandonados e das remessas não retiradas nos prazos legais;

25.º Organizar todos os processos de reclamações relativos a perdas, avarias, molhas, incêndios, roubos etc., investigando meticulosamente, mas com celeridade sob as causas originárias, de forma que a informação a dar não exceda nunca treze meses, e regularizar as respectivas indemnizações;

26.º Processar para pagamento as reclamações, depois de ajustadas com os interessados e aprovadas superiormente;

27.º Providenciar quanto à investigação e entrega das remessas extraviadas;

28.º Todos os mais serviços da sua competência não especificados.

Art. 28.º—O chefe do serviço corresponde-se directamente com os chefes das Repartições de Fiscalização, Tráfego e Reclamações das Direcções dos Caminhos de Ferro para efeitos de esclarecimentos sobre a execução do seu próprio de tais repartições.

§ único.—Instruções especiais, aprovadas pelo administrador geral, fixarão a forma de distribuir o serviço pelas Secções Centrais e pelas Repartições das Direcções dos Caminhos de Ferro.

CAPITULO III

Serviço de Estatística

Art. 29.º—Compete especialmente ao Serviço de Estatística a elaboração de todos os mapas estatísticos respeitantes ao serviço do transporte de passageiros e de mercadorias, e especificamente:

(Continua)



Caminhos de ferro alemães. — Desde o dia 1 do mês findo foram aumentadas em 300 % os preços dos bilhetes de 1.ª e 2.ª classes; em 150 % os de 3.ª e 4.ª classes, e em 100 %, as tarifas de mercadorias, em todo o território da república alemã,

Um terço do aumento nas tarifas de passageiros e um quarto das de mercadorias é destinado ao pagamento de indemnizações resultantes da ocupação do Ruhr.

Linha eléctrica sueca-norueguesa. — Em 10 de Julho último foi aberta à exploração uma linha eléctrica transscandinava, que é considerada a maior linha ferrea de tracção eléctrica construída até hoje em todo o mundo.

A linha que começou a construir-se em 1915, parte de Narvik, situada na costa ocidental da Noruega e termina em Lulca, na costa oriental da Suecia, próximo do Golfo de Botnia, tendo a extensão de 483 quilómetros.

O principal tráfego deste caminho de ferro é constituído por mineral de ferro magnético das minas de Lofoten.

Linhos franceses. — As receitas dos caminhos de ferro franceses desde 1 de Janeiro a 10 de Junho do corrente ano excedem as de igual período do ano anterior d'uma media de uns 6 %, como se vê dos seguintes números:

Estado	437.991 000 frs. + 33.050 000 do que em 1922
P. L. M.	807.260.000 frs. + 63.030.000 do que em 1922
Norte	480.160.000 frs. + 13.260.000 do que em 1922
Paris-Orléans	400.866.000 frs. + 21.152.000 do que em 1922
Este	441.452.000 frs. + 10.356.000 do que em 1922
Midi	204.667.000 frs. + 14.579.000 do que em 1922

Caminhos de ferro brasileiros. — Segundo o relatório apresentado pela direção da Companhia Paulista à assembleia geral realizada em 22 de Junho último, a receita líquida das suas linhas no ano findo, foi de 13.600.232\$422, tendo o sido a despesa de 208.220.649\$332.

A Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana fechou o seu exercício de 1922 com uma receita de 36.351.073\$143, e uma despesa de 24.270.621\$280.

A Companhia Este Brasileiro foi autorizada a importar seis mil seiscentos e setenta toneladas de carris e acessórios, e cento e vinte e seis aparelhos de mudanças de via destinados às linhas em construção da rede federal que lhe foi arrendada, cujo valor é calculado em 78.914\$000 ouro.

No México. — Vae ser concluída a construção da linha ferrea já há tempos iniciada entre a cidade de Chilmahua e o porto Topolobampo, no Oceano Pacífico.

Esta linha estabelecerá uma rápida comunicação entre os estados do norte do México e os da costa ocidental.

Material para os Andaluces. — O governo de Espanha acabou de conceder mais um adeantamento a companhia dos Andaluces para aquisição de material, na importância de 3.057.355. Essa importância será aplicada a compra á Sociedade La Brugueuse A. Nicaise et Delcuve de Michel-les-Bruges (Bélgica) de 15 carruagens de 1.ª classe com inter-comunica-

ção e freio de vacuo, montados sobre bogies colefação por vapor, thermo-sifão e iluminação eléctrica, ao preço de 110.665 pesetas cada; 7 de 3.ª classe montadas sobre bogies, de vacuo, colefação por thermo-sifão luz eléctrica, ao preço de 66.843 cada uma; 3 cormegens de 3.ª classe com freio de torno e de vacuo automático, colefação e luz eléctrica; e á casa Talleres Rodrigues Iriarte, de Lima 10 fourgons com freio de torno e de vacuo automático colefação e luz de gaz a 19.000 pesetas, e mais 30 ao preço de 17.500 pesetas cada.

Alem disto, adeantou mais á mesma Companhia a quantia de 788.150 pesetas, para pagamento á Sociedade Espanhola de Construção Naval pelo fornecimento de 10 caruagens de 1.ª classe de corredor lateral.



Barreiro a Seixal. — A estação de Seixal recentemente aberta à exploração, acha-se habilitada a prestar todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias de grande velocidade, interno e combinado.

Os preços de transportes do Barreiro a Seixal ou vice-versa, são os que corresponderem, segundo as tarifas respectivas, ás seguintes distâncias de aplicação:

Passageiros	6 quilómetros
Mercadorias, animais e veículos	12 quilómetros
Esse preços são ligáveis aos da estação de Barreiro para os transportes procedentes ou destinados ás demais estações,	

Para o transporte de passageiros entre a estação de Seixal e as de Barreiro ou Lavradio e a de Lisboa-Terreiro do Paço, foram estabelecidos bilhetes simples e de ida e volta aos seguintes preços reduzidos:

Da estação do Seixal Simples (ida)	1da e Volta
ás abaixo ou vice versa 1.ª 2.ª 3.ª 1.ª 2.ª 3.ª	
Barreiro ou Lavradio \$50 \$50 \$40 1\$10 \$90 \$70	
Lisboa T. P. \$200 1\$80 1\$20 3\$50 3\$00 2\$00	

Nestes preços estão incluídos todos os impostos e bem assim a sobretaxa em vigor.

Como se faz a história

Bem previramos nós ao dizermo na local que publicámos sob esta mesma epígrafe no nosso número de 16 de Julho, que a notícia dada pela *Gaceta de los Caminos de Hierro* relativa a uma suposta inauguração de uma carreira aérea «Latécoére» entre Lisboa e Bordeos, fôra recortada de qualquer outra publicação.

Assim no-lo confessa lealmente o nosso prezado colega madrileno que, pelos modos reproduziu o que a tal respeito disseram *inocentemente* alguns jornais franceses.

A *Gaceta* agradecemos á explicação que se dignou dar-nos.

Dr. Ariosto de Moncada

Mais um velho amigo da familia ferro-viaria que deixou de existir: o Sr. Alfredo Ariosto de Moncada e Oliveira, antigo Medico—Chefe do Serviço de Saude Companhia Portugueza que se achava reformado havia uns tres annos.

Uma infecção que se generalisou a todo o organismo, matou-o na madrugada do dia 25 do mez fin-
do, tendo sido sepultado no dia 26 no seu jazigo no cemiterio dos Prazeres.

O Dr. Alfredo Moucada era natural da Chamusca, filho de um antigo e estimado escrivão de direito daquela comarca, de nome Francisco Placido de Oliveira, e de D. Francisca Romana de Moncada, e irmão do sr. Francisco de Moncada funcionario superior da C. P., falecido ha mezes, e do actual escrivão e notario na Chamusca, o sr. Dr. José Placido de Moncada.

Devia completar n'este mez 72 annos, pois nascera em Setembro de 1851, Fez a sua formatura na Escola Medica de Lisboa.

Poucos funcionarios do caminho de ferro se poderiam gabar de ter tantos amigos como o Dr. Moncada, graças ao seu caracter altruista que lhe marcára um logar distinto entre os homens bons e honestos.

Alto, espaduado, cabeça de forte apoiada em rijos musculos que a não deixavam curvar; olhos negros, grandes, vivos e leaes; a tez morena ornada de um farto bigode e sobrecilio; carregados; gesto largo e andar desembaraçado, o Dr. Moncada era uma figura que logo á primeira vista, a despeito da sua apresentação uma tanto brusca, denunciava a alma franca e leal, o coração generoso que se abrigava n'aquele arcaboiço de atleta ribatejano.

Muitas vezes em missões a que o obrigava o seu cargo, mostrava-se de uma severidade que, os que não o conheciam, no primeiro momento, julgavam-se na frente de um terrivel ferrabraz. E' que Dr. Moncada via-se forçado a usar d'aquele disfarce para se defender dos assaltos que tentavam dar á sua extrema bondade, não fosse ella ser logo atingida.

Sendo um forte que pela violencia ou pela velharia não era facil de vencer, pelo sentimento deixava-se atrahir sem mesmo dar por isso. As lagrimas d'uma mulher ou o sorriso de uma creançã, seriam as melhores armas para o conquistar.

Uma das suas mais formosas características era o amor que dedicava ás creancinhas e a afabilidade com que recebia e tratava os humildes.

A sua profissão de medico não lhe serviu para angariar grandes meios de fortuna, porque raras vezes recebia remuneração pelos serviços clinicos, antes pelo contrario, não poucas vezes deixava á cabeceira do doente, se era creatura que elle via ter falta de meios, o dinheiro preciso para a farmacia e até mesmo para auxiliar a alimentação.

Esse seu procedimento acarretou-lhe inumeras simpatias, a tal ponto que, quando um dia teve de abandonar o seu lugar de medico Municipal em Barquinha para vir para Lisboa, a gente pobre da região despediu-se delle a chorar por ver partir o seu melhor amigo.

Em 1878, se não estamos em erro, por ocasião do descarrilamento de um comboio na linha do Leste, prestou o Dr. Moncada os mais relevantes serviços,

curando os passageiros feridos, que eram um grande numero, recusando-se a receber qualquer renumeração, pelo que a Companhia Portugueza o convidou para seu medico.

Durante os annos em que serviu a Companhia, prestou relevantes e inolvidaveis serviços, tendo sido nomeado Chefe do Serviço de Saude em Fevereiro de 1906, na vaga deixada pelo falecimento do Dr. Zofimo Pedrozo.

Se até ahí a sua proficiencia e actividade se tinham manifestado exuberantemente, desde então e até o dia em que passou á situação de reformado, como que redobrou.

A organização do Serviço de Saude, que o seu sucessor, sr. Dr. Carlos Lopes, tem procurado melhorar ainda mais, em harmonia com as crescentes exigencias da sciencia, foi uma obra de grande realce, que serviu de modelo ás organizações dos Serviços de Saude das outras empresas ferroviarias.

Espirito de élite, apreciador de todas as manifestações de arte, era ao mesmo tempo um insigne cultor de flores, conseguindo ter sempre no seu jardim, a que consagrava quasi todas as horas que lhe ficavam livres dos seus afazeres, famosos exemplares de rosas, cravos, orchideas e outras plantas raras que elle tanto se comprazia em mostrar aos amigos que o visitavam, sentindo-se como que orgulhoso por dar a compartilhar a alguem o prazer de as contemplar.

Explendido cavaqueador, tinha sempre um historia ou uma anedota armenizar a conversação. Quasi sempre bem disposto tinha por vezes gestos e resoluções muito originaes.

A quem estas linhas escreve, o nome de Alfredo Moncada evoca um passado, já bem distante, cheio de ilusões e por isso mesmo bem mais feliz do que o presente; tempos em que tantas vezes o escutámos, cheio de bondade e de alegria junto das suas flores, da esposa querida e de uma certa criancinha que elle adorava como se fosse sua filha.

Que descance em paz o querido amigo.

A' viuva do ilustre extinto, sr^a. D. Anna Ferras de Moncada e Oliveira, bem como a toda a sua Ex.^{ma} familia, enviamos a expressão do nosso grande pezar.

Caminhos de ferro italianos

A exploração dos caminhos de ferro italianos fechou as suas contas em 1922 com um deficit de 1.500 milhões de liras.

Com o fim de suprimir este pesado encargo resolveu o gabinete de Mussolini transferir para a industria particular a exploração da rede ferroviaria, estando em estudo a forma de effectuar essa transference, tendo já aprovado as seguintes bases :

1.^º — Reducção de 15 % nos empregados das officinas; 2.^º idem de 10 % nos empregados de trafego; 3.^º idem das tarifas para o transporte de mercadorias; 4.^º pequeno augmento nas tarifas de 3.^a classe para passageiros.

Após a applicação d'estas reformas que se deverão realizar antes do fim do anno corrente, tratar-se-ha da cessão á industria particular, estando assente, em principio, que se faça por grupos de regiões, mantendo o Estado a fiscalização.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Relatorio do Conselho de Administração
e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados
á Assembleia Geral Ordinaria
dos Accionistas, de 30 de Junho de 1923**

(Continuação do n.º 584)

Carvão e outros materiais de importação.

O preço do carvão continuou a baixar nos mercados exportadores. Como porem, o cambio se agravou consideravelmente, a Companhia teve de pagar o carvão inglez a um preço médio de Esc. 142\$97,6 por tonelada.

A baixa divisa cambial tambem influiu poderosamente no preço de outros artigos e materiais que tiveram de ser importados.

O quadro seguinte, relativo aos annos de 1914 a 1922, põe em evidencia o que acaba de ser dito:

Annos	Carvão			Outros materiaes	Total importado
	Toneladas importadas	Prego medio por tonelada	Custo total		
1914	114.430.081	5.874	657.505\$8	305.896.562	963.402.649
1915	105.104.917	12.680	1.342.765\$43	394.754.621	1.737.519.564
1916	125.792.426	23\$9	2.991.688.875	677.8.086	3.670.509.661
1917	36.248.684	46.635,3	1.680.235.605	620.860.654	2.311.095.656
1918	15.830.512	73.671,3	1.166.914.841	807.029.535	1.973.913.676
1919	74.700.982	48.96,5	3.657.719.877	1.174.581.697	4.832.301.874
1920	99.274.706	17.649	17.809.790.697	2.411.231.673	20.221.021.670
1921	113.111.728	161.649	18.265.971.663	5.952.566.695	24.218.538.958
1922	137.721.633	142.697,6	19.690.980.633	10.453.074.616	30.141.054.648

Pelo exame d'este quadro se verifica que, em 1922, houve o aumento de Esc 5.925.515\$90 no custo dos materiaes importados, incluindo n'estes o carvão. Varias causas contribuiram para este aumento, alem da depressão cambial: a elevação dos direitos de Alfandega e do preço das descargas, a incidencia de novos impostos, etc. Alem d'isso tambem se compraram materiaes em maior quantidade do que no anno anterior.

No quadro seguinte estão mencionados os preços unitarios dos materiaes de maior consumo, adquiridos no estrangeiro, comparados com os de 1914 e 1921:

Materiaes de maior consumo	Preço 1914	Preço 1921	Preço 1922	Augmen-to 1922 sobre 1914
Oleo de lubrificação. Fr. % K	23	80,80	148,80	647 %
Cobre em chapa " " "	215	538,75	536	249 %
Aros para rodas " " "	23	98	57	248 %
Rails..... " " "	16,50	64,75	-	-
Eclisses..... " " "	24	74,75	-	-

Não estão incluidos n'este quadro os preços dos rails e éclisses em 1922, porque n'este anno não se importou este material de via.

Travessas.

A comparação do preço das travessas adquiridas em 1922, com o seu custo em 1914 e 1921, vê-se no quadro seguinte:

	Preços			Augmen-to 1922 sobre 1914
	1914	1921	1922	
Travessas rectanglar (cada)	\$79	5\$60,8	6\$49	821 %
correntes. (cada)	\$64	3\$21,3	5\$96,9	933 %

As obras da gare do Rocio

Resolveu a Companhia Portuguesa, e muito bem, mandar limpar e beneficiar a gare do Rocio, que desde a sua abertura a exploração é a primeira vez que é limpa.

Todos os que por alli passam tem tido ocasião de avaliar a forma porque essas obras tem sido conduzidas, no sentido de melhorar o aspecto desagradável e triste que a estação offerecia.

Pejada de annuncios postos ao acaso, de facil deterioração e inestéticos, a gare offerecia aos estrangeiros que nela desembarcavam uma apariencia de miseria e porcaria que dava uma nota de desleixo pouco recomendavel.

Tem conduzido as obras o sr. Jaime Galo, engenheiro chefe da 1.ª secção de via e obras, que é digno de todo o elogio pela forma acertada e inteligente e pelo senso pratico com que tem procedido, conseguindo transforma-la de tal forma que, de suja e miserável, a transformou numa estação elegante e alegre.

Sem prejudicar ninguem conseguiu o sr. Jaime Galo estabelecer uns espaços limitados, mas simétricos e regulares destinados aos annuncios, esforçando-se por sua vez a respectiva Empreza concessionaria para que os annuncios a colocar alli offereçam pela sua solidez, arte e elegancia, garantias de bom reclame, sem prejuizo da estética e aceio que deve manter a primeira gare do paiz.

E' o sr. engenheiro Jaime Galo um dos mais habilis e activos auxiliares com que a C. P. conta, a ele se devendo já bastantes e uteis melhoramentos.

Daqui nos comprazemos em dirigir ao sr. engenheiro Jaime Galo as nossas saudações, embora com estas pobres linhas vamos offender a sua natural modestia de trabalhador infatigavel e obscuro.

Um Escola para ferroviários no Brazil

Por iniciativa de alguns engenheiros e empregados dos caminhos de ferro de São Paulo, fundou-se recentemente n'esta cidade uma Escola Pratica para ferroviários com cursos para machinistas, operarios, telegrafistas e escripturarios.

N'essa escola já estão matriculados mais de sessenta alunos

Materiaes adquiridos em Portugal.

A importancia das aquisições de 1914 até 1922 vai mencionada a seguir:

Em 1914	127.842\$22
Em 1915	188.125\$40
Em 1916	347.602\$48
Em 1917	647.627\$33
Em 1918	1.144.358\$57
Em 1919	492.256\$64
Em 1920	974.624\$21
Em 1921	1.268.992\$64
Em 1922	3.265.314\$02

Estes numeros são bem significativos como elemento de apreciação do preço que atingiram os artigos indispensaveis á laboração dos Caminhos de Ferro.

(Continua)

Caminho de ferro directo de Sevilha a Lisboa

Devido, cremos, á plethora de pesetas em que os nossos vizinhos hespanhóes estão vivendo, são com frequencia lançados a publico idéas de projectos de novas linhas férreas, da transformação das já existentes da via larga em via normal; alem de outros importantes melhoramentos para que seria necessário dispender muitíssimos milhões de pesetas, em alguns casos sem grande utilidade.

Dá-nos isso a impressão da necessidade que os capitalistas hespanhóes sentem em applicar as suas disponibilidades, e não tendo imaginação para inventar outras coisas de utilidade prática, idealisam linhas férreas, algumas das quais por não terem justificação plausível não ficando no esquecimento ou apenas na mente dos seus idealisadores.

Muitos desses projectos, como em nada nos interessam, não chegam a ter qualquer referencia nos meios portugueses; agora, porém apareceu com que por interessar ao nosso paiz não pode passar sem uma referencia especial.

Trata-se de uma linha directa de Sevilha a Lisboa, sobre a qual o nosso colega madrileño *Gazeta de los Caminos de Hierro*, no seu numero de 20 do mes findo, publicou um interessante artigo que, com a devida vénia, a seguir transcrevemos, vertido para a nossa lingua.

El Noticiero Sivilhano publicou uns estudos intereressantes sobre a necessidade e conveniencia de construir um caminha de ferro directo de Sevilha, a Lisboa, e parte da imprensa da capital fez-se éco desta aspiração como se fosse, a obra mais pratica e suassoria nos tempos que vão correndo.

Diz-se: a distancia que existe hoje entre as duas cidades, por Badajoz, é de 590 quilometros e empregou-se vinte e quatro horas em a percorrer; construída a linha directa ficaria reduzida a 350 quilometros e podia-se percorrer em seis horas.

A nova linha partirá da estação de Pias (fronteira portuguesa), seguiria por Rosol (fronteira espanhola), afroche, Costegana, Araussa, Higuera de la Sierra, Castillo de las Guardas, e entroncaria em Camas com a linha de Huerta a Sencha.

Que projectistas nós somos e que fertilidade de imaginação tem os hespanhóes! Lamemtnavel é que não passamos de ser uns fantasistas e não vemos as realidades praticas!

Este projecto vem a ser um tanto parerido com o directo Madrid-Valencia, passou com muito mais desvantagens para o capital applicado.

Está claro que tudo isto outra coiza não é do que a livre expressão de bons desejos de um, tres ou dez individuos; não passão d'isso. Aqui onde não se encontra dinheiro particular nem do Estado para construir outros caminhos de ferro necessarios, estudados e planeados ha já tempos, surgem novos estudos e novos planos para construir um caminho de ferro, nada menos do que directo, de Sevilha a Lisboa; como se o trafego existente ou futuro immediato entre as duas cidades não tivesse já meio de sair por outras linhas não muito mais compridas de que a indicada, e como se constuir e sustentar um caminho de ferro fosse uma coisa assim como o estabelecimento de uma diligencia ou um serviço de auto-oveis.

Muito mais facil e mais economico seria construir o de Huerta a Ayamonte, por Gibralon, para ligar com a cede po Estado portuguez em Vila Real de Santo Antonio, que ha muito tempo está projectado, e uniria o sul de Portugal com o de Espanha com mais algum proveito, e, comtudo, não sabemos quando se levará a cabo.

Nos ultimos cinco annos temos gasto em Marrocos 1.389 milhões de pesetas sem proveito. Calculem os leitores os caminhos de ferro complementares que poderímos ter se tivesse empregado esse dinheiro em utilidade em Hespanha, quando o valor actual no mercado de todos os caminhos de ferro hoje contruidos neste paiz vem a ser de 1.700 milhões!

Mas nem só os governos tem a culpa d'isto, como tambem os cidadãos, e quanto mais cultos, quanto mais elevados se encontram em posição social, mais responsáveis são do nosso desvario e avaraz, pela sua indolencia, apatia ou falta de interesse nela sua propria patria.

Nós que apreciamos Sevilha como uma verdadeira maravilha, e que gostaríamos bastante de nos transportar até lá, não em 6 horas, mas em 6 minutos, pelo que, em vez duma linha ferrea, preferiríamos uma carreira de aeroplanos, não podemos deixar de concordar com as considerações do articulista da *Gazeta* ácerca da utilidade da projectada linha directa Sevilha-Lisboa.

Seria o trafego dos turistas americanos que, indo a Sevilha em trânsito por Lisboa, poderia garantir uma receita sufficiente para se manter essa tal linha?

Parece-nos muito problematico.

Os excursionistas portugueses e os amadores das touradas ?!

Trafego de mercadorias, tambem não vemos a possibilidade de atingir um *quantum* suficientemente avultado para a sustentar.

Afigura-se-nos pois uma interessante fantasia que teria apenas a vantagem de fazer transitar das bolsas dos capitalistas que, ao que parece, não sabem em que empregar as suas reservas, para as dos fornecedores de materiais dos operarios que concluiram a linha, e para os individuos que fossem empregados na sua exploração. Seria alguma coisa, mas não o bastante. Lembra o articulista o antigo projecto Vila Real de Santo Antonio-Ayamont-Huelva. Tem razão. Algo mais de util acarretaria para nós e para a Espanha, e pena é que ha tanto tempo esteja no rol dos esquecimentos.

Mas se realmente ha quem tenha muito empenho em gastar o seu dinheiro nessa obra que, quando outra maior vantagem não trouxessem, ao menos concorreria para nos familiarizar mais com as formosas filhas da Rainha do Guadalquivir, porque nos havemos de opôr a tal?

Não ha tanto extravagante que atria com o seu dinheiro para cima da banca do jogo sem que com isso nos preocupemos?

Estroinice por estroinice, antes a linha directa Lisboa-Sevilha do que a rolêta; pelo menos sempre trazia melhores vantagens.

Se teimarem, o melhor é deixa-los effectivar a sua linda phantasia.

Andrade Gomes

Um novo carburante

O Sr. Lindet, membro do Instituto, realizou em Fevereiro ultimoperante a Sociedade dos Agricultores França, uma conferencia sobre o «carburante nacional», auctorizado por uma lei de Janeiro deste anno.

Trata-se de uma mistura, em partes eguaes, de alcohol obsoluta e essencia, tendo um valor technico considerável, conforme demonstrou o conferencista, ao refutar as objecções feitas ao novo carburante.

Os franceses fundam grandes esperanças na generalização do emprego desse combustivel, pois que a importação pela França dos productos do petroleo dos Estados Unidos passou de 5 milhões em 1920.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos o *Relatorio e contas* correspondentes ao 19.º exercicio (1922) da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.



Excursões de sociedades científicas, litterarias, artísticas ou desportivas, e transporte de artistas de theatro e circo, material de scena e de circo, e animaes amestrados nas linhas do Estado

Entraram em vigor no dia 20 do mez findo nas linhas do Estado os aditamentos á Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade (1.º Aditamento no Sul e Sueste e 2.º no Minho e Douro) ampliando o capitulo II, na parte que respeita ás concessões para grupos de socios de agremiações científicas, litterarias, artísticas e desportivas que continuam desfructando da redução de 50 % sobre os preços da Tarifa geral, quando se apresentem em agrupamentos do minimo de 10 passageiros, que teem tambem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem cada um.

Aos grupos do minimo de 5 artistas de theatro ou de circo que se proponham a ir dar espectaculo a localidades servidas por qualquer das estações das respectivas linhas, é concedida a redução de 25 % sobre os preços da Tarifa geral, com direito tambem ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagens, por passageiro.

E' concedida a redução de 50 % no preço do transporte de scenario e mais material de theatro ou de circo, bem como aos animaes amestrados com excepção dos animaes ferozes que continuam sujeitos ás condições do capitulo III da Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, seguindo porém, em pequena velocidade.

Tambem nas linhas do Minho e Douro, pelo additamento acima referido, foram baixados sensivelmente os preços dos bilhetes de assignatura mensal em 3.ª classe para uma só viagem diaria de ida e volta entre determinadas estações, de que trata o capitulo III da Tarifa.

BELLO & BRAVO

Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.

LISBOA

Rails d'aço, travessas metallicas e todo o material fio e circulante para caminhos de ferro, de via normal ou reduzida, pontes e outras construcções metallicas. — **Locomotivas**, a vapor, a gasolina ou electricas, e outras machinas fixas, semi-fixas e locomoveis. — **Carruagens** para passageiros. — **Waggons**, etc. — **Creosote** para injeccão de travessas. — **Zarcão**, alvaiares de chumbo e zinco. — **Tintas**, vernizes e quaesquer productos chimicos. — **Oleos**, para lubrificação. — **Material electrico**, installações completas de força e luz, motores, etc. — **Vias ferreas portateis**, wagonetes, etc.: para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidraulicos e electricos. — **Cimento Portland «Leão»**, o melhor da Belgica. — **Machinas-Ferramentas**. — **Platina, Nickel, Aluminio, Estanho, Metal branco e Anti-fricção, Cobre, Latão, Zinco, Chumbo**, em lingotes, barras, chapas, tubos e arame. — **Arames diversos**. — **Arame** farpado para vedações. — **Ferro e aço macio** I T L U, barras, chapas, etc. — **Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas. — **Caucho** em tubos, laminas, empanques, etc. — **Correias de transmissão**. — **Desperdicios** de algodão. — **Vapores de qualquer tonelagem**, **Dragas, Batelões, Rebocadores**, etc. — **Artigos para incandescencia**. — **Lixas**.

Endereço telegraphico: BEBRA — LISBOA

Telephone CENTRAL 2931

Etiquetas para apôr nos volumes a transportar nas linhas da Beira Alta

A partir de hoje os preços das etiquetas á venda nas estações das linhas da Beira Alta, para apôr nos volumes a transportar, passou a ser de \$05 por uma só etiqueta, e \$20 por cada cinco etiquetas.

N'estes preços não incide qualquer sobretaxa.

O apeadeiro de Entre Campos

No dia 20 do mez findo começaram a ter paragem no apeadeiro de Entre Campos para serviço de passageiros, os comboios numeros 1 e 2 do horario em vigor.

Comboio de passageiros na linha da Louzã

Os comboios n.ºs 2.852 e 2.853 da linha de Louzã que, até 15 do mez findo, se efectuavam só ás segundas e quartas feiras, passam desde o dia 16 a efectuar-se todos os dias.

Apeadeiro de Cacia

Desde o dia 25 do mez passado os comboios omnibus n.ºs 15 e 8 do serviço Lisboa-Porto, passaram a ter meio minuto de paragem no apeadeiro de Cacia, situado na linha do Norte, para embarque e desembarque de passageiros das tres classes, sem bagagem registada.

Brevemente vae ser ampliado o serviço de mercadorias n'este apeadeiro a remessas de pequena velocidade para volumes até 200 kilogramas.

Vagões de propriedade particular

Entra hoje em vigor nas linhas portuguezas o 1.º aditamento a Tarifa especial A de grande e pequena velocidade que distribuimos aos nossos assignantes com o nosso numero de 16 do mez findo.

As principaes alterações á tarifa consistem na marcação de prazos do transporte dos vagões em vazio do estabelecimento das indemnizações por atraço dos vagões vazios que são reguladas pelas percentagens estabelecidas no art.º 59 do Regulamento para polícia e exoloração de caminhos de ferro. como se tratasse de material circulando sobre as proprias rodas; da restricção das mudanças de destino dos vagões vazios só quando se encontra na estação de destino, limitação do transporte granito aos vagões quando vao receber carga e regressem d'uma estação para onde foram carregados.

Rapidez--Economia--Segurança

Não mais transbordos nas fronteiras

Não mais roubos de mercadorias

Utilisae o serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15 Rue Beaurepaire PARIS

Teleg. "Vicduboc"

Agente em lisboa

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.^o

Teleg.: «MARAIVA»

Agente no Porto

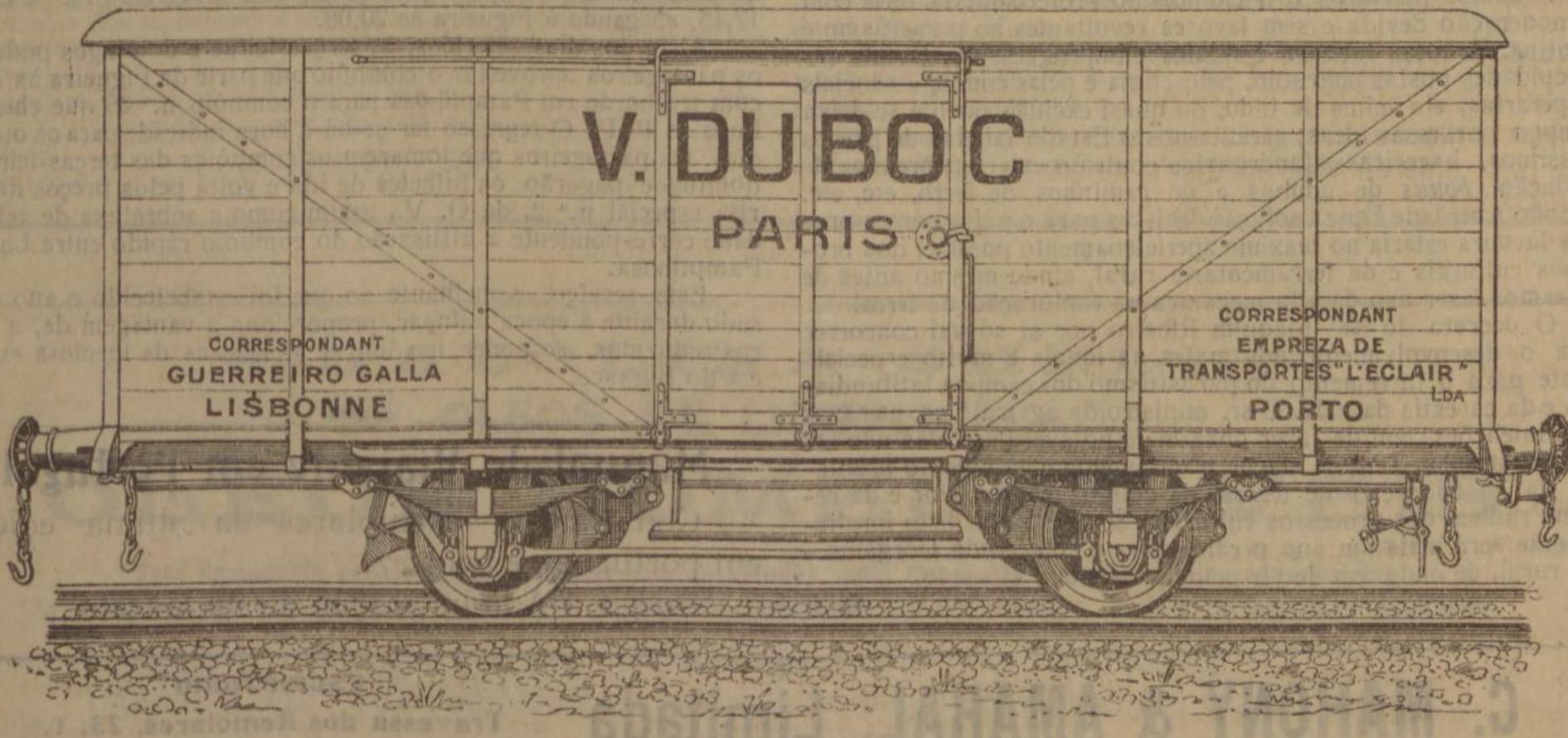
Empreza de Transportes L'ECLAIR, LDA

Rua da Fabrica, 5

Teleg.: «SILREIS»

Unica Empreza de Transportes Internacionaes dispondo de wagons de eixos intermutaveis para o serviço combinado de Paris a Lisboa e vice-versa. Contractos com todas as linhas ferro-viarias francesas, espanholas e portuguezas.

Estes wagons oferecem ao comercio a enorme vantagem de não ser necessario fazer transbordos de mercadorias na fronteira franco-espanhola pois que mudam os eixos, entrando em todas as linhas sem necessidade de serem abertos, pois veem munidos de sellos de chumbo apostos pelas alfandegas, o que evita os roubos durante o trajeto, as perdas de tempo e outros convenientes. Serviço de Lisboa a Paris ou vice-versa em 10 a 12 dias.



Esta Empreza não se poupou a sacrificios nem a despezas no empenho de assegurar um serviço de transporte rapido e seguro á sua estimada clientela, a qual lhe tem mostrado tel-o reconhecido, pois que o numero de volumes transportados n'estes wagons tem subido de anno para anno com incontestaveis vantagens para o comercio importador e exportador.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO
Lisboa, 27 de Agosto de 1923.

O sr. Joaquim Ribeiro, ministro da Agricultura, tratou logo de extinguir o pão político, decretando a chamada liberdade de industria de moagem e panificação e de comercio de trigo. O operariado, em parte, buscou reagir contra o encarecimento do pão, havendo tentativas de uma greve geral. O que se não evitou de modo nenhum foi uma elevação notável nos preços, a qual se vai estendendo a muitos generos e mercadorias.

As industrias de que se trata, a bem dizer, estão quasi monopolizadas. Ainda que o não estivessem, não ha hoje verdadeiramente livre concorrência em quasi nenhum ramo da actividade económica. A lei da oferta e da procura, embora continue a existir e a ter accção, está imensamente limitada pelo fôrro comum do instinto lucrativo. Cada qual sabe que pode exigir um alto preço porque tem a certeza de que todos os outros esticam também a corda até o maximo possível. Todos obedecem ao *salve-se quem puder*, esmagando os que não podem salvar-se e destruindo a substancia nacional.

Teria sido melhor estabelecer ainda uma barreira suficiente de restrições contra este egoísmo feroz no assunto do pão. A concorrência que possa oferecer a Manutenção Militar não será bastante. O Governo fatalmente será levado ainda a fazer modificações importantes no regime decretado para garantir pão melhor e mais barato, como é possível.

A pretendida liberdade é ainda falsa nontro aspecto. O sr. Joaquim Ribeiro invoca-a e decreta-a para a industria e o comercio interior que vão esmagar os consumidores. Mas logo a põe absolutamente de lado quando se trata da lavoura. Ali adopta um proteccionismo formidável á custa de todas as outras classes, e especialmente das que não podem defender-se com preços altos de serviços e de mercadorias. Para a compra do trigo nacional vem uma tabela muito mais elevada, que dá a cotação média de 1\$30 por quilograma. Ao mesmo tempo tem a proibição absoluta de entrada de trigo exótico, a não ser para suprir o deficit cerealífero do país. Ainda nesse caso quer que sobre ele incida um direito que o não deixe sair mais barato do que o trigo indígena, sendo o produto para fomento rural. Numa palavra, é absolutamente proibido ao português comer pão barato, porque a nossa agricultura quer que ele o coma caríssimo.

Achamos inevitável o nacionalismo proteccionista, mas com a moderação devida e sem favores revoltantes ao parasitismo e a rotina. A nossa lavoura é arcaica e improgressiva. Diante das dificuldades postas pelo solo, pelo clima e pelas condições sociais e operarias, ela acima de tudo, ou quasi exclusivamente se deixa dominar por essas ideas; garanta-nos o Estado tabelas de preços altíssimos, barreiras alfandegárias contra o exterior, premios de produção, bonus de adubos e de caminhos de ferro, etc, etc. Quando a verdade é que a solução decisiva para o país e para a própria lavoura estaria no maximo aperfeiçoamento possível dos processos culturais e da ferramentaria rural, ainda mesmo antes de podermos fazer uso da alta mecanica na exploração da terra!

O decreto do sr. Joaquim Ribeiro por si só vai concorrer para o desenvolvimento dos males nacionais e muito especialmente para o incremento do parasitismo dos campos latifundários e da casta da vida. O sr. ministro da agricultura, nas suas boas intenções, tem de fazer obra mais notável para elas não serem frustradas. Tem de atacar prontamente com vigor o problema da distribuição de terras, da colonização interior e da reforma radical dos processos culturais. Se não tratar disto imediatamente será mais um ano perdido para o começo da reorganização rural, de onde tem de vir principalmente a salvação.

Q. J.

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações com pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portáteis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Macinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

Prorrogação da sobretaxa nas tarifas espanholas

Terminou em 11 de Agosto findo o prazo de cobrança da sobretaxa de 15% que desde Dezembro de 1918 se vem cobrando sobre as Tarifas em vigor nas linhas espanholas, o governo do vizinho paiz promulgou um decreto porrogando por mais tres meses, isto é, até 11 de Novembro proximo futuro, a cobrança dessa sobretaxa.

Esta sobretaxa já tem sido porrogada varias vezes e para periodos de tres meses, aguardando-se que o parlamento aprove o nosso regulamentação dos caminhos de ferro, pela qual se prova termo de regime dos **anticipos** feitos pelo Estado ás empresas para estas poderem acudir ao acréscimo das despesas com os mosteiros e com os salarios e ordenados ao pessoal, adeantamentos esses que atingem já muitos milhões de pesetas.

Segundo lemos no *El Economista*, o Ministro das Finanças pretendeu dar uma solução que parecia mais em harmonia com os interesses do Estado e das proprias empresas, concedendo auctorização a estas para elevar as tarifas até 22 ou 23%, pois calculava que esse 7 ou 8%, mais seria o suficiente para compensar importancia dos adeantamentos. Os demais ministros, porém, não estiveram de acordo e d'ahi a resolução de se ampliar por mais tres meses a sobretaxa de 15%, na esperança de que logo que abra o parlamento o projecto dos caminhos de ferro seja discutido e aprovado.

Viagens a Luso-Bussaco

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, no período de 23 de Julho corrente a 30 de Setembro próximo, vai proporcionar à população desta cidade, sobretudo à população banhista, viagens cómodas entre Figueira e Luso-Bussaco, a preços reduzidos ou sejam 11\$05 em 1.ª classe e 8\$10 em 2.ª.

Os passageiros terão à sua disposição carregagens directas, partindo da Figueira: às segundas, quartas e sextas-feiras, no combóio das 10,25, chegada a Luso-Bussaco às 13,03; aos sábados, no combóio das 7,15, chegada às 10,15. E o regresso far-se-há às 17,15, chegando à Figueira às 20,08.

Além dos dias referidos, às terças-feiras e domingos poderão os passageiros aproveitar o combóio que parte da Figueira às 7,15, com trasbordo em Pampilhosa para o combóio n.º 35 que chega a Luso às 10,15. O regresso far-se-há à hora indicada para os outros dias. Os passageiros que tomarem os combóios das terças-feiras e domingos pagará os bilhetes de ida e volta pelos preços da tarifa especial n.º 2, de G. V., assim como a sobretaxa de velocidade correspondente á utilização do comboio rápido entre Luso e Pampilhosa.

Este serviço, semelhante ao que foi estabelecido o ano passado durante a época balnear, proporciona a vantagem de, a preços reduzidos, se poder ir admirar as belezas da formosa estância do Bussaco.

Manual do Viajante em Portugal

Compram-se exemplares da ultima edição em portuguez e francêz).

Dirigir á Administração d'esta Gazeta.

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

NUMERO TELEPHONICO 586

Material de caminhos de ferro para Moçambique

Pelo governo da província de Moçambique foi requisitado por conta das indemnizações a receber da Alemanha, material de via e circulante na importancia de 500.000 libras, alem do material já autorizado pelo governo na importancia de 250 mil libras por conta do credito de 3.000.000 contrahido por aquela província.



Arrematações

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Venda de sucata de aço

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, cerca de 10.000 kilos de sucata de aço (aros de rodas).

Recebe portostas até ao dia 5 de Setembro dirigidas à Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se for aceite alguma proposta, o proponente depositará na Tesouraria da Companhia em Figueira da Foz, ou na de Lisboa, a com a correspondente a 50% do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz 16 de Agosto de 1923.

O Engenheiro Director da Exploração.

F. Figueiredo e Silva

Venda de barris

Esta Companhia tem para vender no seu depósito de Mangualde 545 barris servidos a creosote, com a capacidade de 180 a 200 litro.

Recebe propostas até ao dia 8 de Setembro p. f., dirigidas ao director da Exploração em Figueira da Foz.

Os barris são vendidos no depósito acima mencionado, sem qualquer despesa ou responsabilidade para a Companhia.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se for aceite alguma proposta, o proponente depositará na Tesouraria da Companhia, em Figueira da Foz ou na de Lisboa, a importancia correspondente a 50% do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 19 de Agosto de 1923.

O Engenheiro Director da Exploração

F. de Figueiredo e Silva

Seguros de bagagens e mercadorias

Nas estações das linhas do Minho e Douro, iniciou-se no dia 15 do mês findo o serviço de seguro de bagagens, em condições idênticas às estabelecidas nas linhas do Sul e Sueste e da C. P.

Dentro em breve deve ser inaugurado nas linhas da C. P. o serviço de seguro de mercadorias, a cargo da Companhia de Seguros Europeia, com o de bagagens.

Oportunamente indicaremos as condições em que este novo serviço será feito.



Caminhos de Ferro Beira Alta

Comboios Rápidos

A recente circulações «diária» dos «Papidos» n.º 3 e 4, nessa Companhia, vem sendo muito apreciada pelo público dadas as interessantes e multiplas correspondências que aqueles comboios asseguram para os diferentes pontos do País e para o Estrangeiro e o conforto e comodidade oserecidos pelas belas carroagens que fazem parte da composição dos mesmos comboios.

O primeiro destes tem as seguintes correspondências:

Em «Pampilhosa»: comboio n.º 13 (às segundas, quartas e sextas-feiras) e n.º 11 (aos domingos, terças-feiras e sábados) de A. A. procedentes de Figueira; n.º 18 e 52 (às segundas, quartas e sextas-feiras) Alferelos) e n.º 51 (rápidos da C. P. procedente de Lisboa).

Em Santa Comba-Dão: comboio n.º 3 (às segundas e sextas-feiras) da C. N. para Vizeu.

«Em Fuentes d'Onoro: comboio n.º 2 da S. F. P. para o Estrangeiro.

O segundo comboio tem as seguintes correspondências:

«Em Vilar Formoso: comboio n.º 1 de S. F. P. para as procedências do Estrangeiro.

«Em Guarda»: combois n.º 164 da C. P. respectivamente das procedências de e para a Beira Baixa.

«Em Santa Comba-Dão»: comboio n.º 2 (às terças, quintas-feiras e sábados) de Vizeu e n.º 7 (às quartas-feiras e sábados), da C. N. para Vizeu.

«Em Pampilhosa»: comboio n.º 14 da B. A. para a Figueira; n.º 3 da C. P. para o Porto e n.º 56 (rápido) da C. P. para Lisboa.

Os mesmos comboios também asseguram comodas e rápidas correspondências para Paris, Pirineus e Côte d'Azur.

— GAZOLINA SHELL — ÓLEOS DE LUBRIFICAÇÃO ÓLEOS COMBUSTIVEIS

Esta Companhia encarrega-se gratuitamente de estudar, pelo seu corpo de especialistas engenheiros, a transformação de qualquer instalação actualmente queimando carvão, madeira, etc., e de garantir resultados.

Grande numero de Caminhos de Ferro, em Inglaterra, America, etc., estão actualmente queimando óleo combustível em vez de carvão.

THE LISBON COAL & OIL FUEL COMPANY LIMITED

Charles H. Bleck — Manager

Direcção: RUA AUREA, 32

Telephones: 6. 2411 e 2412 - End. Telegraphico: FUEL-Lisboa

Delegação no Porto: Rua Mousinho da Silveira, 246-250

Escriptorios: RUA DO CRUCIFIXO 49



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, prorrinas à creade e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & CO.—Rua dos Ingleses, 28, 1.º

Companhia União Fabril

Vende nos seus Depósitos, de Barreiro, Alferrarede, Óbidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos

Adubos compostos

Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico solúvel em agua para todas as culturas

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

da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga

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

gente e Revendedora da

Deutsohe Kalisynclal

FORNECE À LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio—Sulfato de potassio e Kainite

Bagaços oleaginosos para alimentação de gado

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

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

PÓS DE KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENDA
103. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 - LISBOA.

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietários: A. & H. GHISLETT

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e apartamentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa

Preços modicos

Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL

Numerosas referencias em Lisboa e Port

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

EM OBRAS

Reabre em SETEMBRO

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16-175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES, & OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito
e manchado. Encarrega-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense feito de homem, vestidos de seda ou de lã etc.
sem serem desmanchados. Os artigos de lã
limpos por esse processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

E. PINTO BASTO & C. A. L. DA

Agentes das principaes Companhias de Navegação

Para os mais importantes portos do mundo
entre as quaes

CAES DO SODRE, 64

T ELEGRAMAS - «PINTO», LISBOA
3 6 0 1 - 3 6 0 2
ELEFONES - C. 3 6 0 3 - 3 6 0 5

The Pacific Steam Navigation Company—Para Brazil e America do Sul
The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd—Carga e Passageiros para os portos de Africa
Cosulich Societá Triestina di Navigazioni—Carga e Passageiros para os portos
de Italia e Mediterraneo
John Hall & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Londres e Lisboa,
portos do Algarve e Sul de Hespanha
Mac-Andrews & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Liverpool, Glasgow e portos de Hespanha
H. Hogarth & Sons—Carreiras regulares entre Lisboa & Glasgow

FORNECEDORES DE CARVÃO E ANTHRACITE

Unicos Importadores para Portugal do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTES DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORAS ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Works—Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e decom-
bustão interna. Acessorios e sobrecelentes. Toda e qualquer obra de fundição e oficina metalurgica.
Instalações de soldadura electrica para aço, ferro fundido, cobre e suas ligas, alumínio, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company—Rodados, aros, molas, etc., para locomotivas e vagons. Toda e qualquer obra de oficina meta- gica.

Stothert & Pitt Limited—Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descarga de carvão e minérios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos. Roldas, nas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e líquidos viscosos.

J. Stone & Co. Ltd.—Bombas e grupos electro e turbo-bombas. Helices Stone de grande rendimento e duração. Portas estanques para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal anti-fricção para chumaceiras. Pregos e rebiques de toda a especie. Trompas de vapor ou ar comprimido para vapores e fabricas.

Sir William Arrol & Co. Ltd.—Pontes metalicas e sua montagem incluindo fundações e alvenarias. Portas e batentes para docas. Instalações completas de descarga de carvão. Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e máquinas de rebitar hidráulicas. Prensas hidráulicas. Guindastes e guinchos hidráulicos. Material e pessoal para trabalhos com caixões de ar comprimido.

Yarrow & Co. (1922) Ltd.—Vapores de carga e passageiros. Caldeiras Yarrow de tubos de agua. Rebocadores e lanchas automoveis. Vapores de calado mínimo para navegação fluvial.

Lobnitz & Co. Ltd.—Dragas de todos os typos, sucção, baldes, colher, etc. Excavadores para abertura de canais. Quebradores de rocha submarina, etc.

Falcot, Charpentier & Cie.—Basculas para viaturas, vagons, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de matalhões. Máquinas para ensaios de materiais.

Th. & Wm. Smith, Ltd.—Cabos de aço para todas as aplicações, pesca, guindastes, elevadores, minas, etc.

P. H. Muntz & Co. Ltd.—Chapas «Muntz», prego e falso para forro de embarcações. Tubos de latão e cobre para caldeiras e condensadores.

AZEITES

AGENTES DIRECTOS DA AFAMADA CASA HIJOS DE YBARRA DE SEVILLA
Folha e Estanho para Conservas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

SECÇÃO DE DESPACHO E TRANSITO DE E P R OS PRINCIPAIS PORTOS DO MUNDO

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECANICAS

Sociedade anonyma dos ATELIERS GERMAINSéde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways.
Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.
Fornecedores das grandes administrações e companhias belgas, francesas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

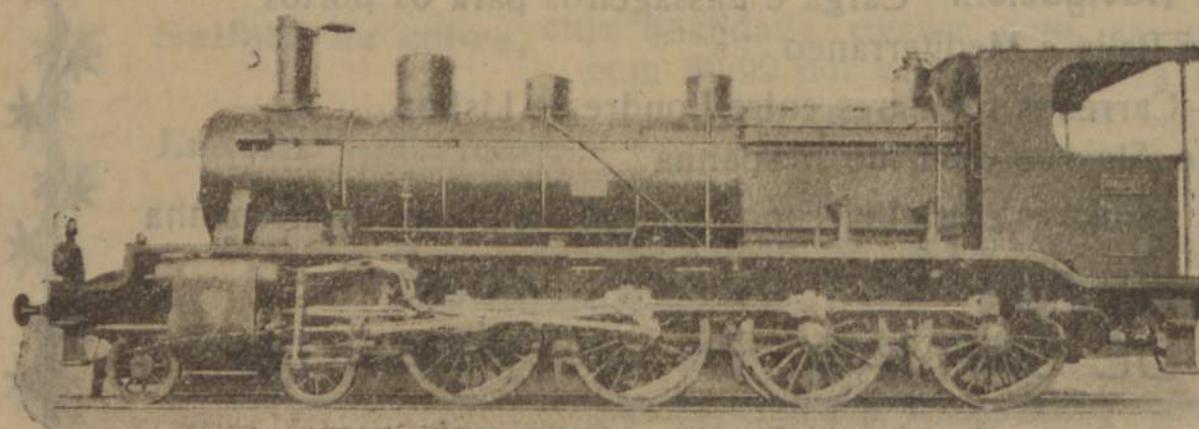
Vgas em todos os generos. — Apparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automóveis. — Motores fixos, a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal: COMPTOIR DE COMMERÇO INTERNACIONAL, Ltd., Successor MARIO DE LIMA NETO

Séde — LARGO DE S. JULIÃO, 12, 2.^o**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer**(Premiada em todas as exposições e especialmente,
não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX
nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905;
Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxelas, 1910
Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)Material de Caminhos de Ferro e de Tamways
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.^o**S. A. S.****Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer**

Capital: 2.600.000 frs

(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE CO LTD)

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

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

SIEGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbeil, à ESSONNES (S.-et-O.)
TÉLÉPHONE: N.^o 7, à ESSONNES
ADRESSE TELEGRAPHIQUE: SIGN² L-ESSONNES

BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8^e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 36-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6th EDITIONAgencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.^o

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

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